

A SAÚDE DO TRABALHADOR PORTUÁRIO: UMA ANÁLISE DA VIVÊNCIA DOS ACIDENTADOS NO PORTO DO PECÉM - CEARÁ

Regina Heloisa Maciel
Isaac Bastos de Andrade
Tereza Glaucia Rocha Matos
Marselle Fernandes Fontenelle

Resumo

Este trabalho teve por objetivo conhecer as condições de trabalho, saúde e vida de trabalhadores acidentados no Porto do Pecém no Ceará, focando na experiência do acidente de trabalho por eles vivenciada. O estudo foi desenvolvido por meio de entrevistas semiestruturadas realizadas com os trabalhadores acidentados. Para a seleção dos participantes foi utilizada a técnica bola-de-neve e, para a análise das falas e construção das categorias, utilizou-se o Discurso do Sujeito Coletivo (DSC). O estudo evidenciou que embora a literatura afirme que com a modernização dos portos os acidentes diminuíram, ainda há registros de ocorrências, principalmente os de alta gravidade como os relatados pelos entrevistados. A introdução da tecnologia trouxe mais velocidade aos processos, mas foram introduzidos novos riscos, cargas excessivas de trabalho e pressão psicológicas sobre os trabalhadores. Conclui-se que os danos na vida de um trabalhador acidentado são incalculáveis, influenciando sua vida social, financeira e familiar e trazendo profundos desgastes emocionais e físicos.

Regina Heloisa Maciel

Professora Doutora do Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade de Fortaleza;

Isaac Bastos de Andrade

Mestre e Doutor em Psicologia pela Universidade de Fortaleza

Tereza Glaucia Rocha Matos

Professora Doutora do Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade de Fortaleza;

Marselle Fernandes Fontenelle

Professora Doutora da Graduação em Psicologia, Universidade de Fortaleza.

Palavras-chave: trabalhador portuário, acidente de trabalho, saúde do trabalhador

Abstract

This study aimed to analyse the working conditions, health, and life of injured workers in the Port of Pecém in Ceará, focusing on their work accident experience. The study was developed through semi-structured interviews conducted with injured workers. For the selection of participants, the snowball technique was used, and, for the analysis of the interviews and the construction of the categories, the Collective Subject Discourse (CSD) was used. The study showed that although the literature states that with the ports' modernization accidents decreased, there are still records of occurrences, especially those of high severity such as those reported by the interviewees. The introduction of technology brought more speed to the processes, but new risks, excessive workloads and psychological pressure were introduced. It is concluded that the damage to the life of an injured worker is incalculable, influencing his social, financial, and family life and bringing deep emotional and physical exhaustion.

Keywords: port worker, work accident, worker health.

A saúde do trabalhador em um sentido amplo envolve ações de vigilância sanitária e epidemiológica e está intimamente ligada à relação trabalho-trabalhador. Percorre o caminho da precaução, prevenção, promoção, proteção e cuidado (Nardi, 1997; Vasconcellos, 2018). Riscos ocupacionais são ameaças potenciais à vida ou à saúde dos trabalhadores, decorrentes de elementos e condições do ambiente de trabalho. Os riscos ocupacionais podem aumentar ou diminuir em consonância com a organização do trabalho, ritmo de execução, ambiente físico e equipamentos e ferramentas utilizadas na consecução das atividades. O ambiente de trabalho portuário sempre apresentou variados riscos à saúde e a vida dos trabalhadores, sobretudo dos estivadores (Queiróz, 2019; Queiróz et al., 2020) e esses riscos se modificaram com a chamada modernização dos portos.

O mercado internacional, com suas exigências de produtividade somadas a uma economia extremamente competitiva, induziu a uma reestruturação produtiva dos portos de forma a aliar os avanços tecnológicos a novas modalidades organizacionais e de gestão de trabalho. Visando melhorar sua posição no competitivo mercado internacional, o Brasil passou, a exemplo de outros países, por um processo de reestruturação, que culminou na Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93), que dispõe sobre a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Esse novo marco legal não somente fez ajustes no setor portuário, mas trouxe uma profunda

reestruturação no cotidiano das práticas portuárias brasileiras, apostando na iniciativa privada como a única forma de solucionar os problemas então existentes (Goularti, 2007).

A reestruturação produtiva imposta pela Lei trouxe grandes metamorfoses na organização e controle do trabalho portuário, afetando diretamente as condições de trabalho daqueles que trabalham nos portos. A modernização portuária não só modificou a maneira de realizar e organizar o trabalho, mas veio acompanhada de um extenso processo de privatizações e de investimentos em novas tecnologias portuárias. A reestruturação ocasionou redução dos postos de trabalho, inclusão e extinção de funções, introdução do trabalhador multifuncional, aumento da jornada e do ritmo de trabalho, assim como o estabelecimento de patamares superiores de produtividade.

Os operadores portuários (empresas qualificadas a exercerem atividades dentro da área do porto) realizaram elevados investimentos em equipamentos destinados à movimentação de mercadorias nos terminais, adotaram um novo gerenciamento empresarial de carga e descarga para elevar a qualidade dos serviços e reduzir os preços: quanto maior a movimentação de cargas através do uso de máquinas e menor a quantidade de trabalho humano, mais barato ficaria o serviço (Torres, 2008). Gomes e Junqueira (2008) acreditam que a ação adotada pela força modernizadora supervalorizou a razão técnica e a sua capacidade de conformar a realidade social, tornando trabalhadores dependentes da tecnologia. Com o avanço da tecnologia, vai se tornando desnecessária a utilização de uma quantidade elevada de trabalhadores nos portos para embarque e desembarque de cargas. Nos terminais de contêineres, antes as operações eram realizadas com doze trabalhadores, mas acredita-se que oito trabalhadores ou menos seriam suficientes com os equipamentos adotados (Nascimento, 2000).

O processo de modernização afetou também os valores da tradição e o significado de pertencimento que faziam sentido entre os trabalhadores. Os trabalhadores portuários repassavam seu aprendizado, serviço e função às gerações posteriores (filhos, netos, sobrinhos). Aos poucos um novo tipo de trabalhador vai surgindo em substituição ao modelo anterior (Nascimento, 2000). “O império da produtividade pede um trabalhador polivalente, (...) que aceite a redução de contingente” (Gomes & Junqueira, 2008, p. 1097). Os trabalhadores portuários viviam até então em um clima de cooperação, liberdade e autonomia em uma constante construção de bem-estar e de confiança gerados pela amizade, o que ocasionava uma estreita conexão ao processo produtivo. O ambiente de trabalho era considerado lugar de sociabilidade efetiva entre os portuários. As relações eram marcadas por relações de parentesco ou amizade, onde o exercício do trabalho dependia mais de informações personalizadas, de favores ou, ainda, da condição política (sindicato) (Machin et al, 2009). Há uma desintegração do grupo de trabalho tradicional, indicando mudanças

na composição das equipes de trabalho. Isto leva os trabalhadores a se referirem à questão de insegurança no trabalho, pois muitas vezes, não se conhece os integrantes da equipe com os quais se está escalado para trabalhar, o que pode comprometer um trabalho coletivo, ocasionando acidentes. Houve um aumento da produtividade após a implantação da lei, onde os custos caíram e melhoraram especialmente a movimentação de contêineres (Ferreira, 2009). Mas segundo Gomes e Junqueira (2008, p.1097), a “nova forma de gestão impacta valores e significados atribuídos pelos profissionais do porto na construção de toda uma história de vida da categoria”.

A nova configuração da organização do trabalho portuário decorrente da modernização, embora tenha reduzido alguns riscos à saúde do trabalhador, devido às inovações tecnológicas, trouxe outros riscos ocupacionais e agravos à saúde (Aguilar et al., 2006). Em pesquisas realizadas com trabalhadores portuários (Cavalcante et al., 2005; Diéguez, 2007) os trabalhadores portuários se referem, particularmente, a problemas relacionados à qualidade do sono em razão de jornadas alternadas e duplas de trabalho. Além disso, relatam que o trabalho que realizam é muito desgastante, pois exige grande concentração, força, atenção, preocupação com a tarefa, com o ambiente e, principalmente, com os demais membros da equipe.

Soares et al. (2008, p. 1257) ressaltam que nos portos, o ritmo de trabalho se intensificou após a modernização portuária, uma vez que a reestruturação modificou a maneira de realizar o trabalho, principalmente no que se refere à organização e controle, ocasionando novos ritmos que, em muitas situações, são determinados por exigências externas do comprador. Na pesquisa de Soares et al. (2008), os principais riscos percebidos pelos trabalhadores do porto que estudaram (Rio Grande, no Rio Grande do Sul) foram: presença de ruídos e de vibrações de máquinas de trabalho; exposição à intempéries, temperaturas extremas, substâncias químicas no ar, substâncias químicas líquidas; levantamento manual de carga; ferramentas de trabalho inadequadas; falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto à saúde; componentes das equipes de trabalho em número abaixo do ideal; ganho por produtividade; ritmo de trabalho elevado; desconforto ocasionado pelo uso dos equipamentos de proteção individual; condições físicas inadequadas do terminal portuário; queda de objetos suspensos; trabalho em altura; tráfego de máquinas; deslocamento do trabalhador sobre as cargas; instalações elétricas; empilhamento de carga e; escadas de acesso às embarcações. Os autores concluem que o trabalho portuário avulso é, em geral, realizado em um contexto insalubre e perigoso, onde interagem velhos e novos riscos e que, para além dos riscos, os vínculos de trabalho geram incertezas e insegurança para o trabalhador.

Cavalcante et al (2005) realizaram um estudo sobre os riscos da profissão do estivador do porto do Mucuripe, Fortaleza. Os resultados mostraram que os principais problemas de saúde inerentes à profissão de estivador são os distúrbios osteoarticulares

(hérnia de disco e desgastes na articulação do joelho) e metabólicos (diabetes e hipertensão arterial). Os autores concluem que os riscos não são decorrentes apenas do trabalho, mas refletem as condições de vida dos estivadores. No entanto, esta investigação não se aprofundou em outros tipos de doenças e sintomas indicativos das condições precárias de trabalho, como o fez Soares et al. (2008).

No Brasil, a prevenção de doenças e acidentes do trabalho no ambiente portuário é regulamentada pela Norma Regulamentadora 29 (NR29 de 1997) que trata da saúde e a segurança dos trabalhadores portuários e das medidas de segurança que devem ser colocadas em prática de forma obrigatória para evitar as doenças do trabalho e promover a prevenção de acidentes. No entanto, como indicam Soares et al. (2008), nem sempre a norma é cumprida em toda a sua extensão. É evidente na NR-29 que o trabalho portuário implica em risco à vida e à saúde dos portuários. No entanto, como ocorre com as demais NRs, as condições mínimas não garantem ambientes de trabalho totalmente livres de riscos e, no Brasil, nem sempre as instâncias de fiscalização e controle previstas nas NRs funcionam adequadamente. Além disso, as NRs, seguidoras das abordagens tradicionais da medicina e segurança do trabalho, nem sempre alcançam a complexidade da multicausalidade dos acidentes e doenças do trabalho.

Por outro lado, os estudos que se referem à segurança nas operações portuárias quase que invariavelmente culpam os trabalhadores pelos acidentes ocorridos. Segundo os relatórios sobre acidentes portuários revisados por Lu & Shang (2005), mais de 50% dos acidentes ocorridos em vários portos do mundo são atribuíveis aos trabalhadores.

Fabiano et al. (2010), ao contrário, advogam que, em relação à modernização portuária, como em outras atividades industriais, os avanços tecnológicos podem levar a melhorias na produtividade e nas questões de saúde e segurança, mas não necessariamente simultaneamente. Os autores realizaram um estudo dos acidentes portuários ocorridos no Porto de Genova (Itália) de 1980 a 2006, tomando o cuidado de não se basearem exclusivamente pelos relatos oficiais. Após a análise, concluíram que o aumento da containerização (utilização de contêineres) e a consequente mudança na infraestrutura portuária para as atividades de embarque e desembarque desses volumes, também trouxe modificações no número e característica da força de trabalho, com uma diminuição de quase cinco vezes no número de trabalhadores e um aumento de trabalhadores sem experiência, de 28% a 74%. O aumento significativo de trabalhadores jovens, sem experiência nas operações portuárias de manuseio de contêineres e das novas tarefas relacionadas a esse manuseio levou a um aumento dos agravos à saúde relacionados ao trabalho. No porto estudado, houve um aumento no risco de acidentes de 13,0 para 29,7 (acidentes por 100.000 horas trabalhadas).

Bourguignon e Borges (2006) realizaram uma análise das comunicações de Acidentes de Trabalho (CAT) arquivadas no sindicato dos trabalhadores portuários do Espírito Santo. A análise mostrou um aumento do coeficiente de acidentes de trabalho a partir das mudanças relacionadas à Lei de Modernização dos Portos. Segundo os autores, os componentes das equipes em menor número podem acarretar um aumento do risco no trabalho, pois o desgaste físico é avaliado como um dos elementos que pode provocar problemas de saúde e riscos de acidentes. Além disso, o ganho por produção constitui uma forma de pressão que provoca a aceleração da produtividade, trazendo como consequência um aumento dos riscos pelo excesso de fadiga que, aliado com os demais riscos ocupacionais, podem potencializar a ocorrência de acidentes e doenças ocupacionais.

A tabela 1 indica quais são os principais fatores que podem levar à ocorrência de acidentes de trabalho nos portos.

Fator	Especificação do risco
Intempéries	Os trabalhadores estão expostos por efetuarem seu trabalho a céu aberto, estão sujeitos a exposição ao sol, as oscilações de temperatura ao longo do dia e as chuvas.
Mudanças nos ternos (equipes de trabalho)	Desequilíbrio no rodízio dos trabalhadores os componentes das equipes de trabalho em número abaixo que o ideal, após a reestruturação produtiva no setor portuário, houve uma redução dos postos de trabalho devido à modernização tecnológica e administrativa, a legislação propõe a multifuncionalidade onde os trabalhadores portuários avulsos podem realizar as tarefas de distintas categorias praticamente acabando com as diferentes categorias profissionais que atuam no Porto.
Instalações	As escadas de acesso às embarcações são reconhecidas como risco, pois os trabalhadores precisam ir a bordo da embarcação para ter seu trabalho efetivado, estando mais expostos às quedas que podem ser ocasionadas pelo mau posicionamento das escadas de acesso às embarcações, escadas escorregadias e pela falta de dispositivos de segurança, tais como guarda-corpos, contrariando o disposto na <i>Norma Regulamentadora 29</i> , que atribui competência ao OGMO, onde determina que este deve proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário e responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos equipamentos de proteção individual e equipamentos de proteção coletiva.

Gerais	Pisos irregulares no convés e porões dos navios, riscos de lesões produzidas por guinchos, cargas suspensas e cabos de aço, equipamentos com componentes danificados ou improvisados.
Ruídos e Produtos químicos	Características e riscos deste campo de trabalho identificado pela insalubridade, ruído excessivo, presença de poeira e gases, luminosidade deficiente, como também, o risco relativo à característica específica das operações com produtos químicos e siderúrgicos dentre outros realizados no Porto.

Tabela 1: Principais fatores que podem ocasionar acidente nos portos (adaptado de Bourguignon & Borges, 2006 e Machin et al. 2009)

Este é um estudo exploratório que tem como base a realidade dos trabalhadores acidentados no Porto do Pecém no Ceará, com enfoque na experiência do acidente de trabalho. O objetivo da pesquisa foi esclarecer as condições de ocorrência dos acidentes e suas consequências para os trabalhadores e suas famílias.

Convém informar que o Ceará possui dois portos que atendem toda a sua demanda de comércio portuário. O porto do Mucuripe, também conhecido como porto de Fortaleza, está localizado dentro da cidade e funciona como instalação pública, possuindo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) atuante. Utiliza, portanto, o sistema de mão de obra avulsa de conferentes, consertadores, estivadores e capatazia, associado às contratações feitas pelos operadores portuários com a participação do OGMO. Em contrapartida, o Terminal Portuário do Pecém, surgiu dentro dos parâmetros estabelecidos pela Lei de Modernização dos Portos, gerindo as suas atividades através das operadoras credenciadas. Não possui CAP nem OGMO. A prestação de serviços é feita através de empresas denominadas Prestadores de Serviços Operacionais que se utilizam de mão de obra própria e de contratos individuais de trabalho por tempo indeterminado (Medeiros, 2005). Assim, a organização e o controle do trabalho nos portos citados ocorrem de maneira distinta, apresentando especificidades com relação aos riscos inerentes ao processo de trabalho de cada realidade. Não existem informações sobre a real situação de saúde dos trabalhadores o que dificulta a definição de prioridades para o planejamento e intervenções em saúde, além de omitir à sociedade instrumentos importantes para a melhoria das condições de trabalho.

Método

Trata-se de uma pesquisa qualitativa com a realização de entrevistas com trabalhadores acidentados que, na época do acidente, trabalhavam no Porto do Pecém.

A seleção do primeiro participante da pesquisa se deu através da indicação de um representante sindical. Contatou-se esse trabalhador acidentado e a seleção dos demais participantes foi realizada através da técnica “bola de neve”, método que permite a definição dos participantes através de referências feitas pelas pessoas que compartilham ou conhecem outras que possuem as características de interesse da pesquisa (Costa, 2018).

O foco da pesquisa foi a descrição da experiência do acidente e as vivências pós-acidente. Para isso elaborou-se perguntas norteadoras visando essencialmente compreender o significado da experiência vivida após os acidentes de trabalho no porto.

Quatro trabalhadores acidentados do terminal portuário do Pecém aceitaram participar da pesquisa. A tabela 2 mostra as principais características dos participantes.

Trabalhador	Idade	Sexo	Tempo de Serviço	Função	Grau de Instrução
1	36	M	4 anos	Vistoriador de Contêiner	Ensino Médio
2	35	M	10 anos	Conferente de pátio	Ensino Médio
3	31	M	1 ano	Auxiliar de Operações	Ensino Médio
4	33	M	6 anos	Supervisor de Manutenção	Ensino Fundamental

Tabela 2: Características dos trabalhadores acidentados no Porto do Pecém no Ceará que participaram da pesquisa.

A primeira entrevista foi realizada na residência do trabalhador acidentado. Os demais trabalhadores foram entrevistados na cidade do Pecém e um deles no próprio espaço do Porto. No contato inicial foi apresentada a cada participante a finalidade da pesquisa e a importância da colaboração pessoal do entrevistado, bem como o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas foram gravadas e transcritas na sua totalidade para a posterior análise.

Para a análise das entrevistas percorreu-se o caminho proposto pelo método do

Discurso do Sujeito Coletivo - DSC (Lefevre & Lefevre, 2003). O DSC é uma proposta de pesquisa que busca resgatar de modo adequado e escrever opiniões e/ou representações sociais de coletividade realizando uma categorização das respostas. Para que as mais variadas respostas sejam adequadamente analisadas organiza-se seu agrupamento em categorias. Isto significa descrever as categorias de pensamento presentes na realidade e o conteúdo discursivo de cada categoria, analisando o sentido das respostas abertas e agrupando-as. Na categorização discursiva operada pelo DSC, o caráter sintético de uma categoria tem a função não de resgatar e expressar o sentido completo do pensamento coletivo, mas de servir como rótulo que permite separar um conjunto do outro.

A pesquisa foi submetida ao Comitê de ética em Pesquisas da Universidade de Fortaleza e recebeu aprovação.

Resultados e Discussão

A pesquisa recuperou experiências vividas por trabalhadores portuários acidentados no ambiente laboral, posicionando-as como elementos no processo de identificação dos riscos da atividade portuária.

Os discursos dos quatro entrevistados foram, primeiramente, revisados, mantendo-se apenas aquelas falas mais significativas em relação ao próprio acidente vivido e suas consequências, bem como algumas falas que denunciam a situação de trabalho no porto em questão.

Durante as entrevistas houve momentos de reflexão e os depoimentos mostram não só o acidente, mas o sofrimento pelo qual passaram os entrevistados. Verificase, nas falas, que os acidentes aconteceram, na maioria das vezes, por causa das condições inseguras do ambiente portuário e da organização do trabalho.

Trabalhador 1:

O acidente foi em 2007, no final do ano mais ou menos. Eu caí da escada. Fui fazer a vistoria do contêiner e caí da escada e senti meu joelho. Isso foi de manhã. Comecei a sentir dor no joelho, sentir dor, e quando foi a tarde não aguentei mais, caí em pé com a perna assim meio aberta, na hora eu senti aquela fisgada, eu fui ficando pior, pior, aí foi piorando mais ainda, piorando mais ainda, e quando foi antes de cinco horas não estava mais nem podendo andar. Aí fui para o hospital lá em Caucaia (distância de aproximadamente 45 km), a médica tirou um raio X e disse que deslocou meu joelho e botou gesso.

(...) Depois de uns dias fui fazer uma consulta médica no Hospital do [nome

do hospital], aí pediram uma ressonância. Aí foi quando eu soube que estrangulou o menisco, e com o tempo deu problema no outro joelho, tive que operar e botar parafusos e pinos.

Eu não sou mais a mesma pessoa. Eu sou uma pessoa que não sou mais 100%. (nessa hora os olhos do trabalhador lacrimejaram) talvez seria se não tivesse parafuso no joelho.

(...) Se eu sair desse emprego de encarregado e não pintar outro e surgir um emprego de pintura, ajudante geral, gari, eu não posso fazer, nada disso eu posso fazer. Se eu fizer vou ter reação trágica, vou ficar aleijado, deficiente. A capacidade física não me permite mais.

Psicologicamente eu fiquei abalado, quando voltei para a empresa já não era mais a mesma coisa. Eu que tinha que buscar o serviço, eu que tinha que ir atrás, eu estava como se fosse um cachorro jogado lá: “está aí só porque tem estabilidade mesmo, porque foi acidente de trabalho”.

Eu me senti humilhado, me senti totalmente humilhado, os gerente não olha mais para você como aquela pessoa que tinha aquela dinâmica de trabalho.

(...) Mas até hoje, eu estava pensando nesse acidente que aconteceu comigo, que minha vida mudou.

A empresa tem um técnico de segurança para 200 funcionários, aí como é que um técnico de segurança vai olhar para 200 funcionários?

Ó! Para começar: o financeiro. Eu passei muitos dias sem receber dinheiro. Não passei fome, mas necessidades eu passei. Eu tinha uma moto, tive que vender minha moto, minha mãe lá do Pernambuco me ajudou muito e se não fosse o colega meu que deixou eu passar uns dias na casa dele....

Eu quase perdi minha família, isso foi o pior, quase perdia minha mulher, eu sofri por causa disso. Chegou a ter separação, fiquei muito nervoso porque eu estava muito preocupado com minha família. Acho que os piores momentos foram esses que eu mais sofri mesmo, pensei que eu fosse perder tudo, minha família que eu constituí aqui, e pensei que eu ia perder.

Pois foi o INSS que me auxiliou, não teve nenhuma assistência da empresa de nada, nada, nada, nada... A assistência que a empresa dá é esse aí o plano de saúde, o mais fraco que tem. O posto de saúde perto da minha casa ainda é melhor, consulta mais rápido e ainda me dá remédio.

Vou tentar fazer o melhor, mas caso eu não consiga, não vou mais me matar por empresa nenhuma não.

Eu trouxe essa experiência: minha família não merece essa ignorância.

No Ceará faltam às empresas, pegar os funcionários dele e capacitar, ajudar,

ele chegar junto dos funcionários dele porque se ele fizer isso, se ele investir no funcionário dele, o investimento vai ser ótimo, porque quando ela está investindo no funcionário ela está investindo nela. Então o patrimônio dele só vai aumentar, com certeza e sem sombra de dúvida, o funcionário vai trabalhar satisfeito com o salário bom, recebe adicional de riscos, faz cursos, está entendendo? Ele vai para ali totalmente orientado.

Esse trabalhador teve como consequência do acidente dificuldades de andar e dores constantes. Ainda como consequências do acidente relata que “não se sente mais a mesma pessoa” e o sofrimento de não mais poder trabalhar em qualquer atividade. Por outro lado, relata consequências sociais e financeiras, já que após o acidente houve um período de separação no seu casamento e ele teve de buscar ajuda de amigos.

Um ponto importante do discurso desse trabalhador é a denúncia do pouco caso da empresa, operadora portuária, para a qual trabalhava na época do acidente. Não houve assistência da empresa em função do acidente e mesmo antes disso, a empresa não se preocupou em oferecer os treinamentos necessários em segurança e saúde ou mesmo para o exercício das atividades.

Trabalhador 2:

A próxima fala é de um trabalhador que se acidentou, mas relata que mesmo antes do acidente já mostrava desgaste físico em função do esforço repetitivo das tarefas desempenhadas no porto e da falta de equipamentos necessários para o trabalho, como uma simples escada.

O meu acidente foi assim, eu estava “setando” o contêiner refrigerado. “Setar” é você sobe e coloca no grau que ele vai, na geladeira para poder congelar, aí você imagina carregar cem carros por dia, era cem vezes que você subia, ligava e descia, fazia esse mesmo procedimento, subia, ligava e descia. Às vezes você chegava em casa com o braço todo dolorido, está entendendo?

Aí tu imagina o joelho fazendo esse movimento aí, nesse movimento que eu fazia todo dia durante esses últimos sete anos juntando com o corre-corre do dia-a-dia para completar. Numa dessas descidas, que eu tinha que subir no contêiner, e subir mais de três metros do chão, você subia se apoiando, apoiava seu pé na ponta do “coisa” do contêiner. Numa dessas subidas levei uma pancada no joelho e não cuidei de imediato inchou, inchou...

A consequência física, a gente não volta a ser mais o que era e muitas coisas e atividades que eu fazia jogava muita bola, ainda jogo, mas até para correr é ruim.

Porque eu sou um cara muito assim, qualquer coisa eu me emociono, então eu ficava bem, mas com fé em Deus que tudo ia dar certo, né? Pela parte, essa parte emocional prejudicou muito, né?

Porque a gente sofre nesse momento, tanto a gente como a família, né? A minha esposa sofreu bastante, a família sofre. (...) Sofri tanto emocional, como financeiramente e psicologicamente.

Eles me maltrataram de todas as formas querendo que eu pedisse as contas, né? Mas só que eu não pedi, mas eles botaram eu como diarista, né? Que eu entrava 8 da noite e saía 5 da manhã, isso todo dia, e quando tinha navio eu ficava de 8 às 8... Quando viram que eu não ia pedir, né? Aí me botaram para fora, normal!

Verifica-se nessa fala o que Dieguéz (2009) discute sobre o descaso com a aplicabilidade da NR 29 e a falta de fiscalização que poderia proporcionar maior segurança aos trabalhadores.

O trabalhador, como no caso anterior, relata consequências psicológicas, sociais e financeiras do acidente. Além disso, mostra que, no seu caso, houve até assédio moral, tendo sido pressionado a pedir demissão após o acidente.

Trabalhador 3:

Era quatro horas da manhã... Simplesmente deslizei, devido o piso do navio um pouco "oliento" e tinha acabado de ter uma pequena neblina. Aí deslizei, cai de costas de uma altura de dois metros e oitenta centímetros. Aí veio fazer um estrago na coluna, né?

Não estava andando em cima do convés, estava guardando o material, pois a gente estava terminando a operação, os contêineres tinham sido retirados. Aí faltava as varas que prendem os contêineres de operação. Por ter chovido e o piso com um pouco de óleo, cai e o impacto foi todo nas costas que veio (Nessa hora o trabalhador se abalou como se tivesse a necessidade de se justificar para alguém que realmente estava ali por conta do trabalho).

O fato é que saí de casa andando e voltei... afetou a medula.

Hoje eu já estou com outra mente. No início eu tive que ir à psicóloga porque não me aceitava dessa forma que eu hoje me encontro, os dois primeiros anos foi um fim do mundo, o desestímulo de viver.

A gente sabe que todo mundo é substituível e eu não sou diferente. (...) Se não fosse minha família, que mesmo sofrendo, mas me deu total apoio...

Ver que a gente tem que ter o máximo cuidado e não simplesmente tentar fazer de tudo para agradar a empresa, mas sim o que está no limite com

muito cuidado.

Dê valor ao que você tem. Hoje em dia eu sei a importância que é a pessoa estar andando, a pessoa simplesmente pode ter os braços bem dispostos a fazer coisas que muita gente acha que não é nada, mas para quem perde e quer recuperar é muita coisa. É isso, as pessoas não sabem o valor de cada coisinha que as vezes acha que é insignificante só sabe depois que perde.

No caso deste trabalhador as consequências físicas do acidente foram terríveis: o trabalhador ficou tetraplégico, sem qualquer possibilidade de recuperação. Mesmo frente à gravidade do acidente, a empresa para a qual trabalhava e as outras operadoras, que de alguma forma estavam envolvidas no caso, se recusaram a reconhecer o acidente como acidente de trabalho. O trabalhador foi obrigado a recorrer à justiça a fim de obter os benefícios previdenciários que lhe eram devidos e processar as operadoras envolvidas.

É claro que, nesse caso, as consequências psicológicas foram grandes e o trabalhador teve que se valer de apoio psicológico e social. A família também se mostrou importante pelo apoio e consideração.

Trabalhador 4:

O trabalhador a seguir ocupava um cargo de supervisão na época do acidente. Nota-se na fala, o desgosto de ter perdido a confiança da empresa e a insegurança quanto à sua empregabilidade.

O acidente aconteceu comigo e como a gente tem um cargo de confiança, né? Que diz que é de confiança. Era umas cinco horas da tarde mais ou menos a empresa disse: “eu preciso que você fique para liberar este equipamento” e como, às vezes, já ficava até mais tarde para resolver esses problemas de equipamento, não vi problema. Eu fiquei até mais tarde. Era umas dez horas da noite para liberar o equipamento e aí acabei escorregando. As máquinas trabalha com bastante óleo. Aí, qualquer coisa ali tem muito óleo, acabei escorregando e caindo de um metro e meio mais ou menos e aí eu vi que fracturei o tornozelo. Fiquei uns três meses afastado. Eu trabalho no pátio e à noite tem muito vento. No meu caso fui levantar a placa, bateu o vento, deslizei, e aí a placa caiu nas costas ainda.

Eu andava normal, a atividade que eu tenho ali é andar muito. A gente passa o maior tempo em pé, aí o que, que acontece hoje eu não consigo mais ficar de pé 100%, o pé já começa a doer porque tornozelo é coisa séria, parece que vai deslocar, fica tudo amarrado, travado por causa dos pinos, né? Então isso aí foi bastante, como se diz assim, agravante.

Financeiramente eu tive um prejuízo financeiro que tive que vender moto para dar uma ajuda, né? Aí então tive alguns prejuízos sobre isso aí. E o desgaste familiar teve muito isso aí também. A esposa olhar e dizer vai trabalhar, sai de casa, vai fazer qualquer coisa, quase me separei nesse tempo.

Eu oriento o pessoal que trabalha comigo, olha a empresa só quer o funcionário inteiro não quer meio funcionário, porque as empresas não valorizam ninguém mesmo, a empresa não valoriza, você só é um funcionário bom quando você está dando 100%.

O que fica claro nos discursos dos acidentados é que o trabalho portuário é realizado em ambiente perigoso e insalubre (Cavalcante et al. 2005; Queiróz, 2019; Queiróz et al., 2020; Soares et al. 2008). Os riscos aos quais esses trabalhadores ficam expostos são grandes e os acidentes levam a consequências que afetam tanto a vida profissional quanto a vida pessoal dos trabalhadores. Os fatores determinantes dos acidentes estão relacionados não só às condições físicas do trabalho (presença de ruídos e vibrações de máquinas, exposição à intempérie e temperaturas extremas, exposição a substâncias químicas, levantamento manual de carga, entre outros) mas também a condições organizacionais (composição das equipes de trabalho em número abaixo do ideal, ganho por produtividade e ritmo de trabalho elevado) (Maciel et al., 2015, p. 172).

O ambiente portuário brasileiro, depois da lei de modernização e da NR 29, continuou inseguro. Há pouca preocupação das operadoras com a fiscalização das condições de trabalho e, no caso do porto do Pecém, a segurança geral do porto, que é responsabilidade da empresa estatal que gerencia as operações, esbarra na autonomia das operadoras, de tal forma que a corresponsabilidade que deveria ser a norma, não ocorre adequadamente (Torres, 2008). A segurança fica somente restrita ao uso do EPI, não se atenta para as modificações no ambiente de trabalho decorrente da reestruturação produtiva. Velhos problemas como a sujeira e ruídos continuam presentes e o trabalhador tem sido sacrificado em nome do ganho financeiro dos operadores portuários (Nascimento, 2000).

Além disso, como ressalta Santos (2009), o ritmo do trabalho portuário é definido pelos empregadores e esse ritmo é acelerado em função da alta produtividade exigida, gerando fadiga e levando os trabalhadores ao estresse e aos acidentes. Os trabalhadores enfrentam situações estressantes nos locais de trabalho, na tentativa de dar conta do volume produtivo exigido. Eles têm que administrar a pressão da chefia e conviver com o medo da demissão e problemas com outros trabalhadores. O ritmo de trabalho é bastante acelerado, tendo em vista que o empregador busca uma diminuição de despesas de atracação: quanto mais tempo o navio passa no porto maior é a carga tributária paga (Torres, 2008).

Conforme os entrevistados, um dos agentes causadores de acidentes é a falta de preparação para o trabalho, falta de treinamento específico, embora haja alguns cursos de capacitação. Os profissionais no porto modernizado podem exercer mais de uma atividade, sendo necessário melhor qualificação e capacitação para se tornarem multifuncionais. Mas isto não tem sido cumprido, os trabalhadores vão sendo contratados e aprendem no dia a dia. Quando fazem cursos é porque vão atrás por conta própria (Torres, 2008).

Através das entrevistas percebe-se que os trabalhadores pesquisados buscam o reconhecimento dos empregadores, o que os conduz a produzirem cada vez mais, mas, na maioria das vezes, não conseguem esse retorno, desenvolvem mágoas e ressentimentos por terem gasto suas forças em determinadas tarefas ganhando mal e trabalhando em ambientes precários.

Discurso do Sujeito Coletivo

Compondo todos os discursos, desenvolveu-se um discurso coletivo do que é mais comum nas vivências dos trabalhadores portuários acidentados de nossa amostra.

“Eu caí da escada, escorreguei. Fui fazer o trabalho no contêiner e caí. Havia chovido e o chão estava “oliento”. As máquinas trabalha com bastante óleo. Por ter chovido e o piso com um pouco de óleo, eu escorreguei. Aí, qualquer coisa ali tem muito óleo, acabei escorregando e caindo. Aí você imagina carregar cem carros por dia, era cem vezes que você subia, ligava e descia, fazia esse mesmo procedimento, subia, ligava e descia. Às vezes você chegava em casa com o braço todo dolorido, está entendendo? Aí tu imagina o joelho fazendo esse movimento aí, nesse movimento que eu fazia todo dia durante esses últimos sete anos, juntando com o corre-corre do dia-a-dia para completar. Senti a pancada no meu joelho (nas minhas costas, no meu tornozelo). Aí fui para o hospital. Eu não sou mais a mesma pessoa. Pensando nesse acidente que aconteceu comigo, a minha vida mudou. Eu sou uma pessoa que não sou mais 100%. A consequência física é que a gente não volta a ser mais o que era e muitas coisas e atividades que eu fazia, jogava muita bola, ainda jogo, mas até para correr é ruim. O fato é que saí de casa andando e voltei de outro jeito. Fiquei uns três meses afastado. Eu andava normal, a atividade que eu tenho ali é andar muito. A gente passa o maior tempo em pé, aí o que, que acontece hoje eu não consigo mais ficar de pé, o pé já começa a doer porque tornozelo é coisa séria, parece que vai deslocar, fica tudo amarrado, travado por causa dos pinos, né? Então isso aí foi bastante, como se diz assim, agravante. No início eu tive que ir à psicóloga porque não me aceitava dessa forma que eu hoje me encontro, os dois primeiros anos foi um fim do mundo, o desestímulo de

viver. Sofri tanto emocional, como financeiramente e psicologicamente. Se eu sair desse emprego e não pintar outro? Nada disso eu posso fazer. Se eu fizer vou ter reação trágica, vou ficar aleijado, deficiente. A capacidade física não me permite mais. Psicologicamente eu fiquei abalado, quando voltei para a empresa já não era mais a mesma coisa. Eu que tinha que buscar o serviço, eu que tinha que ir atrás, eu estava como se fosse um cachorro jogado lá: 'está aí só porque tem estabilidade mesmo, porque foi acidente de trabalho'. Eu me senti humilhado, me senti totalmente humilhado, os gerente não olha mais para você como aquela pessoa que tinha aquela dinâmica de trabalho. Eles me maltrataram de todas as formas querendo que eu pedisse as contas, né? Mas só que eu não pedi, mas eles botaram eu como diarista, né? Quando viram que eu não ia pedir, né? Aí me botaram para fora, normal! Eu passei muitos dias sem receber dinheiro. Não passei fome, mas necessidades eu passei. Eu tinha uma moto, tive que vender minha moto, minha mãe me ajudou muito. Financeiramente eu tive um prejuízo financeiro que tive que vender moto para dar uma ajuda, né? Aí então tive alguns prejuízos sobre isso aí. Se não fosse minha família, que mesmo sofrendo me deu total apoio. Eu quase perdi minha família, isso foi o pior, quase perdia minha mulher, eu sofri por causa disso. Chegou a ter separação, fiquei muito nervoso porque eu estava muito preocupado com minha família. Acho que os piores momentos foram esses que eu mais sofri mesmo, pensei que eu fosse perder tudo. Porque a gente sofre nesse momento, tanto a gente como a família, né? A minha esposa sofreu bastante, a família sofre. E o desgaste familiar teve muito isso aí também. A esposa olhar e dizer: vai trabalhar, sai de casa, vai fazer qualquer coisa, quase me separei nesse tempo. No fim, a gente ter que ver que a gente tem que ter o máximo cuidado e não simplesmente tentar fazer de tudo para agradar a empresa, mas sim o que está no limite com muito cuidado. Dê valor ao que você tem. Hoje em dia eu sei a importância que é a pessoa estar andando, a pessoa simplesmente pode ter os braços bem dispostos a fazer coisas que muita gente acha que não é nada, mas para quem perde e quer recuperar é muita coisa. É isso, as pessoas não sabem o valor de cada coisinha que as vezes acha que é insignificante só sabe depois que perde."

Considerações Finais

O estudo evidenciou que embora a literatura científica afirme que com a modernização dos portos os acidentes diminuíram, ainda há registros de ocorrências, principalmente os de alta gravidade como os relatados pelos entrevistados. A introdução da tecnologia trouxe mais velocidade aos processos, mas foram introduzidas também novas condições de riscos, cargas excessivas de trabalho e pressão psicológicas sobre os trabalhadores. Conclui-se que os danos na vida de um trabalhador acidentado são

incalculáveis, influenciando sua vida social, financeira e familiar e trazendo profundos desgastes emocionais e físicos.

Referências

AGUIAR, M. A. F., JUNQUEIRA, L. A. P., & FREDDO, A. C. D. M. (2006). O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **RAP**, **40(6)**, 997-1017.

BOURGUIGNON, D.R; Borges, L. H. (2006) A reestruturação produtiva nos portos e suas implicações sobre acidentes de trabalho em estivadores do Espírito Santo. **Cadernos de Saúde Coletiva**, **14(1)**, 63-80.

CAVALCANTE, F. F. G., GOMES, A. C. N., NOGUEIRA, F. R. D. A., FARIAS, J. L. M. D., PINHEIRO, J. M. R., ALBUQUERQUE, E. V. D., ... & GOMIDE, M. (2005). Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Mucuripe em Fortaleza. **Ciência & Saúde Coletiva**, **10**, 101-110.

COSTA, B.R.L. (2018). Bola de neve virtual: O uso das redes sociais virtuais no processo de coleta de dados de uma pesquisa científica. **Revista Interdisciplinar de Gestão Social**, **7(1)**. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/rigs/article/view/24649>

DIÉGUEZ, C. R. M. A. (2009). **De OGMO para OGMO: Modernização e cultura no Porto de Santos**. Dissertação de Mestrado. USP.

FABIANO, B., Curró, F., REVERBERi, A. P., & PASTORINO, R. (2010). Port safety and the container revolution: a statistical study on human factor and occupational accidents over the long period. **Safety Science**, **48(8)**, 980-990. doi:10.1016/j.ssci.2009.08.007

FERREIRA, G. D. A. C. (2009). **Impasses na aplicação da Lei de Modernização dos Portos: O caso do porto de Itaquí**. Dissertação de Mestrado em Educação, Administração e Comunicação, Universidade São Marcos. Unimarcos.

GOMES, J. C. & JUNQUEIRA, L. A. P. (2008) Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. **RAP**, Rio de Janeiro, **42 (6)**:1095-1119.

GOULARTI FILHO, A. (2007). Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e Sociedade**. Campinas, 16

(3): 455-489.

LEFEVRE, F. & LEFEVRE, A. M. C. (2003). **O discurso do sujeito coletivo**: um novo enfoque em pesquisa qualitativa. Educus.

BRASIL. Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instituições portuárias e das outras providências. **Diário Oficial da União**, DF, p.2351.

LU, C.-S., & SHANG, K.-chung. (2005). An empirical investigation of safety climate in container terminal operators. **Journal of Safety Research**, 36, 297-308. doi:10.1016/j.jsr.2005.05.002

MACIEL, R. H., GONCALVES, R. C., MATOS, T.G., FONTENELLE, M.F., & SANTOS, J.B.F. (2015). Análise da dinâmica do trabalho portuário: Estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, 40(132), 170-182.

MACHIN, R., COUTO, M. T. e ROSSI, C. C. S. (2009). Representações de trabalhadores portuários de Santos – SP sobre a relação trabalho-saúde. **Saúde e Sociedade**, 18(4), 639-651.

MEDEIROS, A. D. (2005). **Fatores intervenientes na competitividade dos portos brasileiros**: Um estudo de caso no Nordeste. Mestrado, Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal: UFRN.

NARDI, H. C. (1997) Saúde do trabalhador. In: A. D. Cattani (Org.), **Trabalho e tecnologia, dicionário crítico**. Petrópolis: Editora Vozes; Porto Alegre: Ed. Universidade,. 219-224.

NASCIMENTO, H. A. S. (2000). **O nascimento de um novo trabalhador portuário - reestruturação produtiva e corporativismo**: um estudo sociológico acerca da resistência dos portuários capixabas ao processo de modernização dos portos. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas, SP.

QUEIRÓZ, M. F. F. (2019). O trabalho na movimentação de contentores: Implicações na saúde dos estivadores portugueses. In: R. Varella (Coord.), **“Dont fuck my job”**: As lutas dos estivadores: uma perspectiva global. Edições Húmus.

QUEIRÓZ, M.F.F., AREOSA, J., LARA, R., & GONÇALVES, F. (2020). Estivadores portugueses: Organização do trabalho e acidentes. **Laborare**, 3(5), 7-28.

SANTOS, R. P. (2009). **Trabalhador portuário avulso do porto de Santos**: Relações entre trabalho e saúde. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica de Santos, Programa de Saúde Coletiva, SP.

SOARES, J. F. S., CEZAR-VAZ, M. R., MENDONZA-SASSI, R. A., ALMEIDA, T. L., MUCCILLO-BAISCH, A.L., SOARES, M. C. F., & COSTA, V. Z. (2008). Percepção dos trabalhadores avulsos sobre os riscos ocupacionais no porto do Rio Grande, Rio Grande do Sul, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, 24(6),1251-1259.

TORRES, L. F. R. (2008). **Um estudo analítico da supervia eletrônica de dados**: Um modelo de gestão eletrônica para os portos brasileiros. Dissertação de Mestrado. Escola Politécnica, Universidade de São Paulo. USP.

VASCONCELLOS, L. C. F. (2018). Vigilância em saúde do trabalhador: Decálogo para uma tomada de posição. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, 43(suppl. 1), e1s. <https://doi.org/10.1590/2317-6369000029517>.