

João Renato Silva Nunes

Aperfeiçoamento da formação e atualização profissional dos estivadores no porto de Santos



Produto gerado pela Dissertação: Formação dos Estivadores do Porto de Santos no
Processo De Modernização Portuária

Como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre Profissional em Ciências
da Saúde.

Aperfeiçoamento da formação e atualização profissional dos estivadores no porto de Santos

A pesquisa buscou ferramentas já existentes para demonstrar que é possível modificar os entraves para formar o estivador na direção de um trabalhador multifuncional. O caminho da formação ficou evidente com o levantamento documental de todos os cursos oferecidos aos estivadores de 1970 até os dias atuais (2020). Também se buscou dar poder de fala ao mais interessado, ou seja, os trabalhadores inseridos na beira do cais, para compreender a realidade, de acordo com as suas necessidades de formação e como a percebem. Uma primeira questão apontada pelos estivadores é a demonstração de imenso respeito e agradecimento pela formação recebida, na prática, dos mais velhos, os experientes estivadores. No decorrer da escrita da dissertação compreendeu-se as metamorfoses na beira do cais e suas consequências. Agora por onde começar a debater sobre a formação dos estivadores? A pesquisa apontou que importante perspectiva está no saber fazer e no “maneirismo”, nítido na história da categoria, mas marginalizado no contexto do discurso oficial, dos especialistas portuários. A pesquisa nos arquivos da Marinha do Brasil, do Sindicato dos Estivadores de Santos e do CENEP Santos demonstrou o quanto a formação está presente na categoria profissional dos estivadores. Nessa área de grande transformação tecnológica que neste momento ainda se encontra numa mecanização plena, os estivadores a acompanham da esteira até o convés do navio no embarque de sacas de café, do *grab* no guindaste, palmeirinha, o navio rollon rollof, o contêiner e o *shiplouder* em uma sinergia constante. Junto à comunidade portuária santista os estivadores carregam desenvolvem combates que se expressam em forte luta coletiva contra depreciação de sua atividade profissional. A busca do operador portuário por um novo trabalhador sem inscrição no OGMO é constante, alega-se que não tem mão de obra qualificada para a função e quando tem não tem o perfil desejado pelo gestor portuário, é o fetiche do momento, ou seja, a convicção de redução de custo ou o olhar de ficção científica com o fantasma da automação. Ressalta-se que a automação do porto de Santos não existe, por isso o “fantasma”, mas em alguns terminais ela é realidade retirando postos de trabalho ao trabalhador como é o caso do granel químico líquido. Então se deu o ponto com a legislação voltada para a formação dos estivadores no final da década de 60. Sendo assim, para melhor compreendermos a formação do estivador, foi necessário destrinchá-la da primeira turma em 1970 no curso

ATES atualização de estivador até o momento atual (2020), e as transformações que a formação trouxe aos homens da beira do cais, que demanda a discussão de como seis cursos diferentes modificaram a cultura do trabalho do estivador, novas escalas e a transformação da mecanização no decorrer das décadas. Mas lentamente chegou uma nova formação. O que se pressupõe que se permitiu investir em formação de estivadores como um investimento coletivo antes da abertura dos portos. A formação se revela em termos de continuidades de modos do saber fazer e como este conhecimento, escondido e omitido após mais de 50 anos de ensino profissional marítimo, se sedimentou para os estivadores de Santos ao tratar da formação do estivador. Acrescenta-se que houveram mudanças na qualificação nas sequências das leis de modernização portuária no Brasil desde 1993 até a atualidade.

O primeiro obstáculo a formação do estivador é a volumosa e programaticamente descontrolada desqualificação imposta a sua profissão pelo gestor portuário. A maneira pela qual o gestor faz “a sua ideia” ser a verdade absoluta. Quem deve estar autorizado a falar a ideia do especialista é aquele que sabe, que se formou no âmbito da academia. Que no momento é o bisneto do gerente científico. Na sociedade do conhecimento é ele que explica o que vem a ser o trabalho portuário e como se deve portar o estivador, mesmo nunca em sua história de vida tenha possuído conhecimento técnico científico para prática tal função. Do ângulo de compreensão do processo pedagógico, o primeiro tópico a ser considerado a termo no processo de formação tem que ser o mapeamento dos problemas ambientais e de saúde no território profissional dos estivadores. Embora o problema de maior visibilidade no porto seja a questão da produtividade, se segue com desconhecimento, por parte dos gestores, a desconformidade das embarcações. Uma formação que valoriza o saber fazer gera um enfrentamento positivo a saúde do trabalhador e exige um trabalho integrado e participativo, que estimule e acione mecanismos que considera os riscos decorrentes de processos produtivos da mecanização portuária.

Deve-se considerar que as alterações no contexto portuário envolvem uma gama variada de cargas sendo necessário, considerar a intrincada articulação entre as embarcações e os equipamentos portuários que auxiliam a movimentação de mercadorias. O produto visa integrar teoria prática, possibilitando a aproximação entre a experiência profissional do estivador, o saber fazer e o desenvolvimento de tecnologia e inovação. Objetivando promover uma mudança qualitativa na formação dos estivadores que já estão

inseridos na beira do cais. Com o enfoque voltado primeiramente para a compreensão e depois para uma aplicação direta no campo ao qual ele se insere. Buscando ações que caminham na direção de um plano constitutivo na compreensão, análise e intervenção na realidade vivida, onde os estivadores do porto de Santos dispõem de poucas oportunidades de interação na multifuncionalidade.

A proposta do produto final está pautada na construção de uma grade de cursos que podem ser oferecidas aos estivadores, para auxiliar na formação e requalificação. A proposta fundamenta-se no trabalho conjunto entre o instrutor/estivador e o órgão responsável pela gestão de mão de obra, no qual o instrutor segue os objetivos traçados para alcançar, estimulando-os estivadores com atividades que lhes permitam construir entendimentos comportamentais que geram habilidades que lhe asseguram um cuidado a saúde e a segurança. Baseados no saber fazer e no maneirismo, juntamente com os conhecimentos de outras categorias portuárias como a dos conferentes, operadores de equipamentos portuários de terra e concertadores. para aperfeiçoar o modelo de formação e de atualização dos estivadores no porto de Santos.

A dissertação fornece um olhar sobre as operações da formação, qualificação e requalificação dos estivadores que transformou o ofício da estiva no porto de Santos e conquistou a atenção deste trabalhador. Mas é necessário desconstruir a convicção automática que condena os estivadores pela opinião pública de ser trabalhador de mão de obra braçal sem o perfil desejado que se tornou exigência pelo mercado portuário modernizado. Com essas convicções os gestores do porto buscam de forma despropositada, uma inaudita violência, desconstruir a reputação do estivador apagando seu passado histórico no saber fazer o trabalho e na construção de um porto modernizado. As autoridades responsáveis pela formação e gestão portuária, os algozes, continuarão ditando normas, regras, e quando desacertarem, ao não darem aos estivadores todo o cabedal da grade de formação a que ele tem direito o culpado será o estivador do porto de Santos que atravessou o caminho do gestor de mão de obra portuária. Os estragos que os métodos da gestão dos OGMO's provocaram são grandes. A não aplicação da multifuncionalidade está na conta do OGMO, bem como suas consequências, como o aparelhamento de algumas funções portuárias por mão de obra de fora do quadro do OGMO. E soma-se ainda a transformação do Ministério Público do Trabalho portuário que vem atuando como espectador inerte durante a aplicação da liberdade de mercado,

defendida pelo gestor portuário e do OGMO, política essa que retira o estivador de seu campo de trabalho.

Com essas considerações se propõe uma reformulação dos cursos e o acesso do estivador a seguinte formação apresentada em forma de tabelas.

Tabela 1. Cursos (sugestão) para implantação de multifuncionalidade

Descrição	Curso Código	Formação	CH teórica	CH Prática	Atividade Extra	Tempo Reserva	CH Total
Cursos Básicos de Formação	CBCC	Básico de conferência de Carga	80		4	6	90
Cursos Básicos de Formação	CBCS	Básico de Conserto de Carga	55			5	60
Cursos Básicos de Formação	CBVP	Básico de Vigilância Portuária	21		4	2	27
Cursos de Aperfeiçoamento	CACC	Avançado de Conferência de Cargas	43			4	47
Cursos expeditos	COGM	Operação de Guindastes Móveis sobre pneus	15	11		6	32
Cursos expeditos	COGT	Operação com guindaste de Terra	15	11		6	32
Cursos expeditos	COP	Operação de Portêiner	39	9		4	52
Cursos Expeditos	COSGS	Operação de sugador para Granéis Sólidos	11	5		2	18
Cursos Expeditos	COT	Operação de Transtêiner	24	5		4	33
Cursos Expeditos	COSL	Operação com <i>Shiploader</i>	8	8		4	20
Cursos Expeditos	COGV	Operação com Guindaste Veicular	12	8		3	23
Cursos Especiais	CADF	Auxiliar de Descarga ferroviária	8	3		1	12
Cursos Especiais	CPOMMV	Procedimento Operacional Padrão de Movimentação e Manobra de Vagões	12	3		1	16
Cursos Avançados	CTOTC	Curso de Técnicas de Operações em Terminais de Contêineres	57		4	5	66
Cursos Avançados	CGTCG	Curso de Gestão Operacional em Terminais de Carga Geral	69		8	6	83
Cursos Avançados	CGTGL	Curso de Gestão Operacional em Terminais de Granéis Líquidos	68		4	6	78
Cursos Avançados	CGTGS	Curso de Gestão Operacional em Terminais de Granéis Sólidos	30		4	3	37

Fonte: Diretoria de Portos e Costas, 2018.

O que se busca é uma formação que conceba em seu processo uma série de habilidades e valores que contribuam com as necessidades do trabalho portuário. E que tenha uma intercomunicação com o saber fazer e o maneirismo do estivador. Com caminhos que aperfeiçoam o estivador para as diversas carreiras dentro da sua profissão em primeiro plano e em segundo plano nas diversas carreiras da beira do cais, proporcionando uma atualização e requalificação constante portuária. Ressalta-se que essa concepção de unificação das categoriais de trabalho dentro do porto (navio e cais) só se tornará viável se for pautada em uma reconstrução do trabalho nestes espaços considerando que não ocorra mais a divisão entre trabalho no navio e trabalho no cais. Uma nova política deve ser desenhada pelos sindicatos, no caminho da unificação e recordando que essa divisão é fruto do processo histórico da construção do trabalho nos portos, não só nacionais, mas também internacionais.

Fazer uso da proposta de formação do Portworker Development Programme – PDP Programa de Desenvolvimento Portuário da Organização Internacional do Trabalho, OIT, também pode ser uma ferramenta para desenvolver a formação técnica dos estivadores de contêiner, atendendo as necessidades da mecanização portuária no porto de Santos. O Brasil já aplica o PDP em terminal de contêiner para seus trabalhadores vinculados e não para os avulsos. Mas a OIT possui outros PDP como o de granel, que não é oferecido aos estivadores, o Brasil não fez pareceria para a finalidade de oferecer os cursos. É necessário e produtivo incluir todos os estivadores interessados a cursar e não centrar a oferta com parâmetros apenas do gestor do operador portuário.

Na tabela 2 alguns cursos do PDP, padrão de 2019, que estão inclusos na proposta da OIT aos quais os estivadores avulsos não tem acesso para sua formação

Tabela 2. Cursos do Portworker Development Programme-OIT -2019

Sigla	Denominação
C1.1	Operações do Terminal de Contêiner
C1.2	Operações de Carga e Descarga de Navio de Contêiner
C1.3	Operação de Transferência no Cais de um Terminal de Contêiner
C1.4	Operação no Pátio de Contêiner
C1.5	Operação de Recepção / Entrega no Terminal de Contêiner
C1.6	Operações da Estação de Estufagem / Desestufagem de Contêiner
C2.2	Plano de Carga de Navio Porta -Contêiner
C2.3	Sistemas de Amarração de Contêiner
C2.4	Programa de Trabalho do Terminal de Contêiner
C3.3	Inspeção de Contêiner
C3.4	Estufagem de Mercadorias em Contêiner: Planejamento
C3.5	Estufagem de Mercadorias em Contêiner: Execução
C4.1	Trabalho com Segurança nos Terminais de Contêiner

C4.2	Trabalho Seguro a Bordo de Navios Porta Contêiner
P3.1	Manuseando Cargas Perigosas nos Portos
S1.1	Supervisor do Porto: Status Organizacional
S1.2	Supervisor do Porto: Tarefas e Deveres
S1.3	Supervisor do Porto: Habilidade de Supervisão
S1.4	Supervisor do Porto: Atributos Pessoais
S2.1	Supervisão da Descarga e Carga do Navio Porta Contêiner
S2.2	Supervisão da Operação de Transferência no Cais do Terminal de Contêiner
S2.3	Supervisão das Operações no Pátio de Contêiner
S2.4	Supervisão da Operação de Recepção/Entrega no Terminal de Contêiner
S2.5	Supervisão das Estações de Estufar/Desestufar Contêineres

Fonte: Diretoria de Portos e Costas, 2018.

Os cursos das atividades correlatas são uma excelente ferramenta para estabelecer e orientar o planejamento para aperfeiçoar os estivadores dando a eles a formação do lado técnico burocrático da operação portuária. São cursos que os estivadores tem acesso, mas com vagas limitadas. O problema é que são oferecidas apenas uma vaga por curso para os estivadores. Ampliar esse acesso é tornar a formação como essencial para o trabalho dos estivadores no porto e tem potencial para modificar o quadro de qualificação desses trabalhadores. A tabela 3 apresenta a grade de cursos das atividades correlatas.

Tabela 3. Atividades Correlatas oferecidos pela Fundação Estudos do Mar- com fundo do treinamento do Ensino Profissional Marítimo, 2019.

Sigla	Denominação do Curso	Hor./aula
Transporte e Comércio Marítimo		
AFAV	Acréscimos, Faltas e Avarias de Carga	12
AFRET	Afretamento	15
CONSOL	Consolidação e Desconsolidação de Carga	15
CONT	Contêiner	18
CRIPAG	Câmbio e Remessas Internacionais para pagamento de frete e despesas de Navegação	15
DOCSHIP	Documentos de Shipping	15
EMBCARPER	Embarque de Carga Perigosa	15
EXFOR	Exportação para Fornecimentos a Bordo	15
PLANNER	Plano de Distribuição de Contêineres	15
PORPEL	Porto sem Papel	15
RADESP	Regimes Aduaneiros Especiais Aplicados à Navegação	15
RESCOP	Responsabilidades e Custos na Operação Portuária	15
SEGMAR	Seguro Marítimo	15
VISCONT	Vistoriador de Contêiner	18
Desenvolvimento Gerencial		
ATECLI	Excelência no Atendimento ao Cliente	15
CONTRATOS	Gerenciamento de Contratos	15
CRIAR	Criatividade e Inovação na Empresa	15
DEGER	Desenvolvimento Gerencial	15
DEQUIPES	Desenvolvimento de Equipes	15
ÉTICA	Ética na Gestão Empresarial	15
FORGE	Formação de Gerentes com Ênfase em Negociação	15
GERPROJETOS	Fundamentos do Gerenciamento de Projetos	15
GESMUDANÇA	Gestão da Mudança	15
GESPE	Gestão de Pessoas nas Áreas Marítima e Portuária	15
LIDER	Liderança	15
NEGO	Estratégia de Negociação	15

PLANEST	Planejamento Estratégico	15
SUPERVISOR	Desenvolvendo o Supervisor de Sucesso	15
Meio Ambiente		
GESTAM	Sistema de Gestão Ambiental	15
GSMS	Gestão de Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Saúde Ocupacional	15
LEGAM	Aspectos Legais da Gestão Ambiental	15
REDAM	Responsabilidades por Danos Ambientais e de Acidente do Trabalho	15
RISCO	Risco Ambiental	15

Fonte: Diretoria de Portos e Costas, 2018.

A deficiência da formação está relacionada a oferta de cursos da grade do Ensino Profissional Marítimo, que por motivos já apresentados, que não são ofertados nem pelo o gestor portuário e nem pelo sindicato. Mas qual é a reformulação necessária para tornar o estivador um profissional multifuncional em terra, para o desenvolvimento de outras habilidades com as características exigidas pela proposta neoliberal, em um ambiente de trabalho constantemente mutável nas pegadas da mecanização? Entende-se, a partir dessa reflexão, que o caminho está no diálogo com as práticas e concepções que sejam capazes de problematizar as necessidades de formação dos estivadores avulsos para desse encontro emergirem propostas de evolução num ambiente de incertezas decorrentes das demandas, a ocasionalidade de navios e cargas, e da disponibilidade para se estar à disposição daquela carga excepcional.

Compreende-se que somente o acesso à formação vai unir a divisão trabalhista portuária, permite ter acesso as diferentes linhas de formação que são oferecidas pelo Ensino Profissional Marítimo para os portuários que estruturam hoje a formação de categorias de forma individualizada e separada.

Para operacionalizar a proposta de transformação na formação dos estivadores avulsos do porto de Santos algumas ações serão desenvolvidas que vão considerar um cronograma de contatos e apresentações para trabalhadores e gestores do porto de Santos.

No que diz respeito aos trabalhadores uma forma de levar até eles a informação ocorrerá por forma de cartilha que leve a reflexão e traga indagações sobre sua formação. A proposta de conteúdo da cartilha é apresentada em anexo.

Para os gestores do OGMO, CENEP, Marinha e Sindicato será necessário o desenvolvimento de reuniões para ressaltar a importância de mudanças na formação a que tem acesso os trabalhadores de estiva. E os cuidados a serem tomados para dar acesso as demais formações do PREPOM portuário do Ensino Marítimo Portuário da Marinha do Brasil, alinhado as necessidades dos estivadores as expectativas dos usuários do porto.

A primeira reunião deve acontecer com o sindicato, pois a ele cabe iniciativas no caminho da unificação sindical no porto de Santos. Nesse momento será apresentado o estudo desenvolvido na dissertação e a proposta de transformações a partir dos resultados. A mesma linha de apresentação será seguida primeiro com o OGMO, depois com o CENEP e por último com a Marinha do Brasil. Essa sequência leva em consideração o envolvimento das partes responsáveis pela formação do trabalhador em Santos e nos portos brasileiros.

ANEXO

Proposta de conteúdo da Cartilha sobre formação que será enviada aos estivadores e construída com o “linguajar” próximo aos trabalhadores



O saber fazer e o maneirismo.

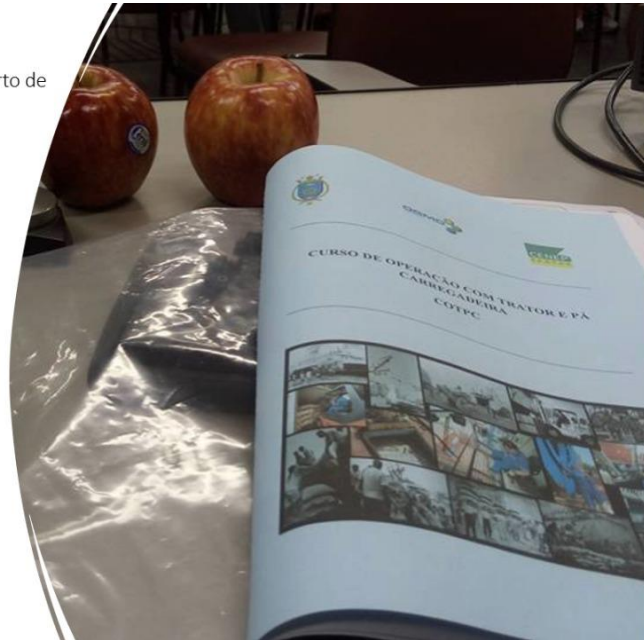
- O estivador mais experiente ensinando o bagrinho.
- Eu mais novo. Aprendi muito com os antigos, porque não é força bruta e jeito, e depois tive o prazer de passar para a próxima geração o conhecimento.



A formação técnica

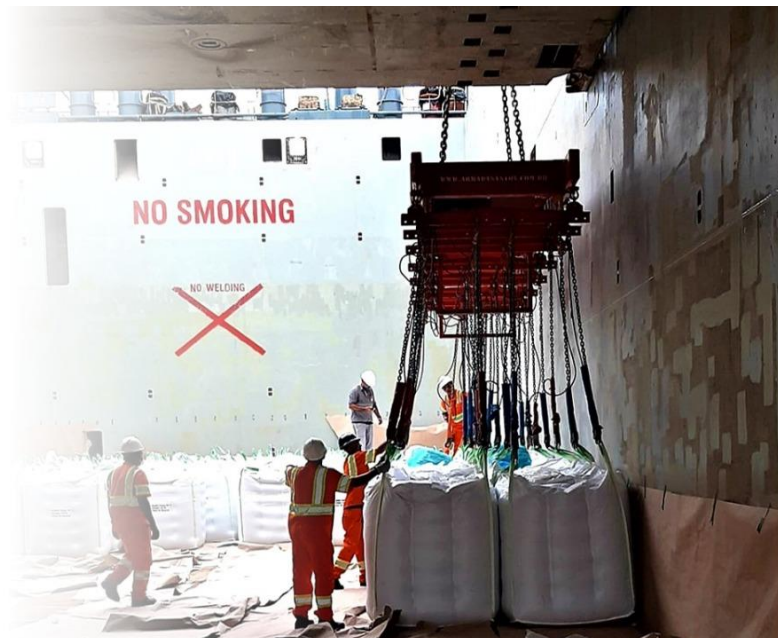
Em 1970 inicia-se a formação dos estivadores no porto de Santos, foi o curso de atualização de estivador.

- 1972 empilhadeira, guindaste, mestria e trator .
- 1982 cavalo mecânico, veículos leves e empilhadeira de grande porte.
- 1998 cargas perigosas, sinalização e peação.
- 2001 avançado de inglês.
- Hoje o lingadeiro tem acesso a 13 cursos.
- Estivador monotecnico 26 cursos.



O efeito

- Realizar a formação garante a participação de novas escalas de trabalho.
- Permite conciliar a prática aprendida com colegas e a teoria desenvolvida em sala de aula



As críticas

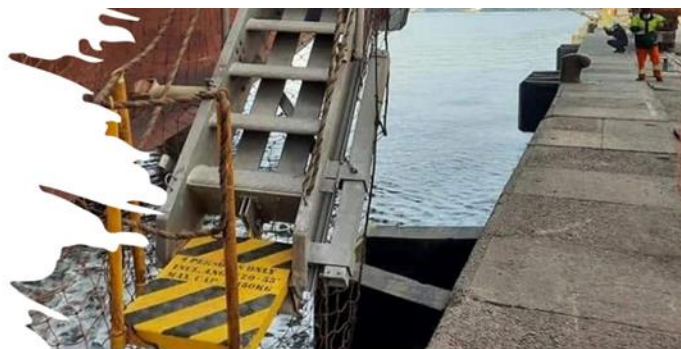
- As aulas em salas de aulas são burocráticas e os testes práticos são patéticos.
- Mas o que fazer para isso mudar?



As propostas

- Para a formação portuária ser positiva, o estivador precisa ser ouvido e ter poder de fala.
- Cobrar do OGMO, do Sindicato e do PREPOM.
- Protocole nos respectivos órgãos as solicitações desejadas.

FAÇA SER OUVIDO, LUTE.



O futuro

- Busca-se uma formação que transforme o estivador em um profissional multifuncional ao invés de apenas um simples seguidor de ordens a bordo dos navios. O resultado desta mudança trará benefícios não só aos estivadores, mas a comunidade portuária.



Imagens João Renato Silva nunes

