



Trabalho e Saúde dos Estivadores do Porto de Lisboa

Maria de Fátima Ferreira Queiróz, Ricardo Lara, António Mariano

¹ Universidade Federal de São Paulo-Santos-Brasil, E-mail: fatima.queiroz@unifesp.br;

² Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-Brasil, E-mail: ricardolarauf@gmail.com;

³ Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores do Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro Sul de Portugal, Lisboa, Portugal, E-mail: amariano@sapo.pt.

Resumo: A presente investigação tem como objetivo analisar o processo de trabalho no porto de Lisboa, as formas de organização do trabalho das empresas portuárias e a configuração de diferentes experiências de saúde e adoecimento dos trabalhadores. A pesquisa encontra-se em curso, com etapas metodológicas de abordagem quantitativa e qualitativa, incluindo: a abordagem ergonômica do trabalho; o quadro de saúde/adoecimento dos trabalhadores. Integra ainda os métodos a avaliação da organização do trabalho via discurso dos trabalhadores, objeto do presente artigo. O discurso dos trabalhadores foi coletado por meio de entrevistas semiestruturadas, utilizando-se gravação digital com a posterior transcrição literal, e a análise pelo *Discurso do Sujeito Coletivo*. Foram entrevistados 14 estivadores, sendo 11 permanentes, 1 eventual e 2 reformados, com idades entre 31 e 81 anos. As conclusões apontam para as condições e processo de trabalho como determinantes de adoecimentos dos trabalhadores portuários. Os trabalhadores consideram o trabalho complexo e cansativo. Os terminais portuários suprimem investimento na melhoria tecnológica das maquinarias/equipamentos, além de adotarem organização do trabalho com exigência de alta produtividade.

Palavras-chave: Condições de trabalho, Saúde do trabalhador, Estivador, Trabalho portuário.

Work and Health of the dockworkers in the port of Lisbon

Abstract: The present research aims to analyze the work process at the port of Lisbon in the forms of work organization of port companies and the configuration of workers' health and sickness different experiences. This is an ongoing research, with methodological steps on quantitative and qualitative approach, including: the work ergonomic approach; the workers' health / sickness frame. Still integrates these methods the evaluation of work organization via workers' discourse, the object of present article. Workers' speeches were collected through semi-structured interviews, using digital recording with posterior literal transcription, and analysis by means of Collective Subject Discourse' method. They were interviewed 14 dockworkers, of which, permanent (11), casual (1) and pensioners (2), aged from 31 to 81 years. The findings point out to the work conditions and processes as determinants for port workers' illnesses. Workers consider the work as complex and tiring. Port terminals suppress investment in technological improvement of machinery / equipment, apart from adopting work organization with high productivity requirement.

Keywords: Working Conditions, Worker's health, Dockworker, Docker's Work.

1. Introdução

A reestruturação do capital e os impactos sobre os processos de trabalho atingem os mais diversos ramos e setores da produção, e o porto de Lisboa, tal como os demais portos mundiais, também é palco de modernizações. Estas transformam a organização do trabalho, as identidades, as relações sociais e os valores profissionais dos trabalhadores portuários.

Os portos representam posição central no capitalismo global por se constituírem territórios onde se realiza distribuição de mercadorias entre países, ou regiões de um mesmo país, como também neles se estabelecem relações conjuntas de trabalhadores, empregadores e agentes/organismos do Estado, coexistindo diferentes formas de trabalho. De acordo com Queiróz e Geraldo (2015), o trabalho varia enormemente em função da inserção de tecnologia, mas as relações de produção pelo mundo revelam consideráveis persistências das formas de organização do trabalho entre os portos. Os portos ao redor do mundo têm muitas semelhanças. De Xangai a Nova Iorque ou Marselha, é possível identificar no trabalho portuário um alto grau de solidariedade entre os trabalhadores. Há variações na forma de recrutamento e contratação da força de trabalho, apesar de muitos trabalhadores continuarem em situações precárias em busca de trabalho diário (Cooper, 2000). O trabalho desenvolvido nos portos sofre alterações em razão de vários aspetos: introdução de novas formas de organização do trabalho; redução do número de trabalhadores; instalação do trabalho contínuo (24 horas); redução do tempo de atracação dos navios ao cais; transformações nas condições de trabalho que condicionam os fatores determinantes de adoecimento pelo trabalho.

O cenário de mudanças compõe o processo histórico que envolve os portos mundiais, incluído o Porto de Lisboa, referencial em Portugal para movimentação de carga e transporte de mercadorias. De acordo com a Administração do Porto de Lisboa (1960), este apresenta “excelente posição geográfica para ligações com a Europa, Oriente, África e continente Americano do Sul e do Norte, enfim, para todo o mundo”. A Administração do Porto de Lisboa referia ainda que, “[...] o porto é dotado das melhores condições de navegabilidade e de segurança. Esta condição é garantida pelas características do estuário do Tejo que é praticável a embarcações de grande calado¹, admitindo em todo o tempo a entrada de navios que sulcam os mares [...]” (Administração do Porto de Lisboa, 1960). Assim, em todo o seu histórico, tanto na margem direita como esquerda do Tejo, o porto de Lisboa sempre apresentou boas condições para atracação de navios e movimentação de cargas.

No decorrer das últimas décadas, principalmente a partir de 1980, o porto passa a intensificar o trabalho e a movimentar maior volume de carga contentorizada. Essa transformação está relacionada com os avanços tecnológicos introduzidos pela política neoliberal nos portos, com conseqüente redução de força de trabalho e a maior intensificação desse trabalho, impactando a vida dos estivadores do porto de Lisboa, principalmente em relação à condição de trabalho e saúde.

Com o objetivo de compreender as transformações resultantes do processo de modernização do porto de Lisboa e seus reflexos na organização do trabalho e adoecimento dos estivadores, encontra-se em curso a pesquisa “Trabalho e Saúde dos Trabalhadores Portuários de Lisboa: estudo comparativo com o Porto de Santos-Brasil”,

¹ *Calado é a expressão do transporte marítimo, que significa profundidade a que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina de água até a quilha do navio.*

2015, financiamento Fapesp - Brasil, em parceria com a Universidade Nova de Lisboa-Instituto de História Contemporânea. O desenvolvimento da investigação permite, até ao momento, apresentar e discutir, neste artigo, a abordagem qualitativa com a análise e discussão das temáticas: *processo de trabalho no contexto da modernização, organização do trabalho, adoecimento pelo trabalho e seus fatores determinantes, perspectivas do trabalho no futuro*, que os trabalhadores manifestam face à transformação contínua no Porto de Lisboa.

2. Caracterização do Problema de Investigação

Torres (2007) revela que, numa conjuntura socioeconômica marcada por profundas transformações, onde se ampliam os efeitos da “globalização” baseada nas leis de mercado, o estado neoliberal vem consolidando seu caráter desregulador, retirando progressivamente políticas sociais que enfrentem a “questão social” e suas múltiplas expressões, desresponsabilizando-se das contradições sociais geradas pelo capitalismo e sua exacerbada concentração de renda e riqueza. Uma das políticas sociais conflituosas refere-se ao direito ao trabalho e à condição de vida dos trabalhadores. As relações de trabalho transformam-se no advento da “globalização” e os trabalhadores são pressionados a apresentar resultados eficazes num menor tempo de trabalho, caracterizando um processo precário de trabalho no contexto da insegurança social para a classe trabalhadora.

O trabalho se intensifica e sofre precarização diante da nova organização do capital, acirrando a oposição de interesses entre trabalhadores e empregadores (Rosso, 2008). A organização do trabalho dita as regras de funcionamento da empresa, definindo tarefas e divisão de homens, delimitando a estrutura hierárquica que deve ser seguida pelos trabalhadores. Quem “pensa” determina a organização e quem “faz” executa mecanicamente o trabalho. As autonomias de ação dentro do trabalho quotidiano e as tomadas de decisão por parte dos trabalhadores serão “concedidas”, em certa medida, de acordo com a adoção de maior ou menor liberdade por parte dos gestores. Assim, sob uma proposta neoliberal, a organização do trabalho nos portos estrangeiros, bem como nos portugueses, sofre transformações e depende da forma do exercício de dominação praticada pelos gestores das empresas portuárias.

O novo modelo de desenvolvimento neoliberal ampara-se na política pública setorial de privatizações dos bens de serviços públicos, entre eles as organizações portuárias (Pérez & Moreno, 2008). O Estado, isto é, as Administrações Portuárias e demais entes públicos competentes, atribui poderes de regulação e de controlo, como também de promoção da política de transportes. Ao privado, no modelo português, concede-se a exploração do porto, concernente à atividade comercial. As operadoras portuárias (empresas de estiva) devem investir em equipamentos, manutenção e operação das cargas, ou seja, na superestrutura, no denominado modelo *lanlord port*, como é o caso do modelo italiano e brasileiro (Pereira, 2010; Machin & Bastos, 2015).

O setor portuário português, com o objetivo de se tornar mais competitivo, sofreu uma reforma gradual. A racionalidade por trás desta reforma é a crença de que o mercado competitivo, com maior participação do capital privado nos investimentos e no provisionamento de serviços ligados ao porto, contribui decisivamente para a melhoria da eficiência e competitividade portuária. (Monteiro, 2003, cit. por Fonseca, 2012). As

alterações visam a competição do mercado e negam a preocupação com o trabalhador, que se encontra diante de nova estrutura, sem suporte adequado para garantir um trabalho sem os fatores que determinam o seu adoecimento.

As transformações nos portos têm relação imbricada com o marco histórico de introdução de nova forma de embalagem que unitizou² as cargas: o contentor. Segundo Silva (2003), as bases tecnológicas do transporte marítimo sofreram poucas alterações até ao advento do contentor por volta de 1960. Assim, durante muito tempo a base do trabalho portuário foi a força física, o que acentuava a dependência da atividade da perícia e da iniciativa dos trabalhadores. Apesar de o contentor ser introduzido nos portos a partir de 1960, sua intensificação acontece no porto de Lisboa a partir de 1979. Essa inovação tecnológica altera as condições de trabalho, as cargas não são mais manipuladas e transportadas manualmente, passam a serem embaladas em contentores com grandes dimensões. Na movimentação de carga contentorizada prevalece o uso de moderna tecnologia, máquinas de grande porte, que ainda exigem esforço físico e mental dos trabalhadores portuários, embora diferente dos primórdios do trabalho portuário onde o uso intensificado da força física e o trabalho construído na prática prevaleciam. Além destes aspetos, a construção do trabalho portuário pautava-se por uma forte coletividade da classe trabalhadora, condição esta que se transforma com a introdução de moderna tecnologia e nova forma de gestão portuária pautada na proposta neoliberal.

A nova forma de transporte de carga, conseqüentemente, afeta o volume de movimentação de mercadorias, o tempo e ritmo empregados para movimentá-las provocam alterações no tempo necessário para que um navio permaneça atracado no cais. Os navios, para cumprir com as exigências das relações comerciais internacionais, também são alterados, redesenhados e reestruturados, num processo que se encontra em constante transformação. O aumento da movimentação de cargas correlaciona-se diretamente com a maior intensificação do trabalho. O autor Rosso (2008) define que a intensificação do trabalho deriva de processos de qualquer natureza que resultam num maior dispêndio das capacidades físicas, cognitivas e emotivas do trabalhador com o objetivo de elevar quantitativamente a produção ou melhorar os resultados, em síntese: *mais trabalho*. O autor afirma que quanto maior é a intensidade, mais trabalho é produzido no mesmo período de tempo considerado e conclui que desta forma, na história do desenvolvimento económico, a elevação da intensidade do trabalho quotidiano constitui uma força fundamental do crescimento. Ferreira (2015) acrescenta ainda que, o aumento da produtividade é, em grande parte, decorrente da intensificação do trabalho: *trabalha-se mais intensamente*. Estas transformações, denominadas de modernização, afetam sobremaneira a saúde dos estivadores nos portos. Quando o trabalho se transforma, novas formas de determinação do adoecimento emergem.

Estudos, como o de Queiróz, Machin e Couto (2015), apontam as mudanças importantes na organização do trabalho, tais como o número insuficiente de trabalhadores do terno³, o conflito entre membros do terno, a repetição da jornada, as situações frequentes de tensão que se repercutem em aspetos de ordem ergonômica, exigências elevadas de força física e resistência, agilidade, destreza, atenção e coragem, além da exposição ao ruído, ao calor, altura, movimentação de cargas perigosas, de agentes

² Unitizar refere-se a juntar as cargas (soltas) formando um só volume, neste caso: o contentor.

³ Terno é cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalados.

biológicos, entre outros problemas (ou aspetos). O atual contexto do trabalho portuário indica um quadro preocupante em relação à saúde e adoecimento dos trabalhadores, na medida em que eles próprios reconhecem a presença de determinantes de agravos à sua saúde no trabalho e à ocorrência de acidentes. Os trabalhadores portuários relatam as transformações do trabalho tendo em vista as situações que impactaram suas vidas a partir da modernização, assim como a entrada da mecanização e da tecnologia e a redução do número de trabalhadores em contraposição ao necessário trabalho braçal. (Queiróz et al., 2011).

Pesquisa de Queiróz (et al., 2011), sobre o adoecimento pelo trabalho no porto de Santos, indica que 47% (amostra total de 453) sofreram acidente de trabalho na sua vida no porto e, destes, 33,4% foram acidentes em membros superiores e mãos, segmentos corporais fundamentais para o desenvolvimento do trabalho. As variáveis associadas ao acidente de trabalho foram: não ter tempo suficiente de trabalho e não poder trocar de turma⁴ quando deseja. A dor na região lombar prevalece entre os trabalhadores com uma percentagem de 63,2%. Dores na região cervical (43,0%), dorsal/torácica (40,2%) e joelhos (40,2%) são apontadas pelos trabalhadores, e na análise univariada as variáveis associadas foram: não ter tempo suficiente de trabalho para a execução da faina, ter conflitos entre os membros do terno, tempo de trabalho no porto e salário mensal.

Cavalcante [et al.] (2005), em estudo sobre os estivadores do porto brasileiro de Mucuripe, Fortaleza-CE, indicou que 45% dos entrevistados (total de 60) relatam agravos à saúde na coluna. Uma explicação peculiar para estes agravos, oferecida pelos autores, é a dificuldade de manobrar o contentor, pois quando este está suspenso pelo guincho e sofre desvios de direção e/ou sentido pelo vento, o estivador deve empurrá-lo para colocá-lo na posição correta. Moser (et al., 2012), em investigação sobre o adoecimento dos trabalhadores do porto de Paranaguá-Brasil, numa amostra de 100 estivadores, detectaram que 52% dos entrevistados referiram dor nas costas; 56% na parte inferior das costas e em 47% dos estivadores a referência apontou dor nos joelhos. Em estudo retrospectivo, utilizando como fonte de dados as fichas médicas de atendimento de trabalhadores portuários avulsos de um porto no sul do Brasil, Almeida (et al., 2012) encontraram 152 casos de adoecimento dentre 951 fichas médicas. Os autores apontam que 38,8% dos trabalhadores sofrem de lombalgias, 19,7% de tendinites e 12,5% de cervicalgias.

Os trabalhadores, sob restritiva organização do trabalho, adoecem por não controlar o seu próprio trabalho. Convivem com a pressão por produtividade exigida pelas empresas/operadoras portuárias; desenvolvem a tarefa (faina em alguns portos) em ritmo de trabalho acelerado e em tempo cada vez mais reduzido; sofrem com a precarização do trabalho; além de sentirem a desvalorização de seu trabalho e do coletivo. De acordo com Maciel (et al., 2015), em investigação com os portuários de Fortaleza-Brasil, a redução do tamanho das equipas aliada às altas pressões para produzir mais em menos tempo são fatores que contribuem para a deterioração das relações laborais e expõem os trabalhadores a riscos. Diante dos fatores determinantes de agravos à saúde o adoecimento incide sobre os trabalhadores na forma de fadiga profunda e crónica,

⁴ Os estivadores em Santos-Brasil são organizados em turmas de trabalho, por exemplo, existem 20 turmas. Cada turma conta com 110 trabalhadores que cumprem as 24 horas de funcionamento do porto em forma de rodízio.

estresse patológico, distúrbios músculo-esqueléticos, burnout⁵, acidentes de trabalho, transtornos mentais, entre outras patologias. A internacionalização dos portos não se restringe a distribuição de mercadorias de consumo, mas acarreta o desenvolvimento de patologias comuns aos trabalhadores de todo o mundo, que respondem ao modelo neoliberal que, entre outras características, persegue a competitividade de mercado acelerando a produção. A realidade de troca e distribuição de mercadorias, apoiadas na logística e na informação, afeta o modo de produção do trabalho portuário. Nos estudos sobre a organização do trabalho, a partir do processo saúde/doença, tem possibilitado entender como o estabelecimento de uma proposta de estruturação, planeamento, execução, supervisão e avaliação, pode abarcar aspetos que afetem a saúde dos trabalhadores, podendo levar a determinação de adoecimento relacionada com o trabalho. A organização do trabalho, segundo Abrahão e Torres (2014), influencia o planeamento, a execução e a avaliação, influenciando todas as etapas do processo produtivo. Ela prescreve normas e parâmetros que determinam quem vai fazer, o que vai ser feito, como, quando e com que equipamentos/instrumentos; em que tempo, com que prazos, com que qualidade, enfim, a organização do trabalho constitui a “viga central” da produção. Dejours (1994) acrescenta que, a organização do trabalho é “a divisão do trabalho e a divisão de homens”. Assim, todos os aspetos que compõem o trabalho portuário, levando em conta as características deste, e da privatização/modernização dos portos, estão dependentes de uma organização própria, histórica e dinâmica, que necessita ser reconhecida na sua complexidade e na forma como estas organizações geram adoecimento aos trabalhadores.

Em Portugal, especificamente no Porto de Lisboa, pouco se sabe acerca do trabalho portuário no que se refere ao binómio saúde e doença geradas pelo trabalho. A lacuna de conhecimentos cabe à deficiência de estudos que abordam a temática sobre a classe dos trabalhadores estivadores, não só em Portugal, como no resto do mundo.

Contudo, a hipótese da investigação é a de que o processo de concessão/privatização dos cais públicos do Porto de Lisboa transforma a organização do trabalho, repercutindo-se nas formas de sociabilidade (estabelecidas no mundo do trabalho, ou seja, decorrentes da organização do trabalho), e também em experiências “fisiológicas e orgânicas”, determinando ou potenciando os quadros de adoecimento dos trabalhadores pela realização do processo de trabalho desenvolvido no porto.

3. Objetivo

A presente investigação tem como objetivo analisar o processo de trabalho no porto de Lisboa, as formas de organização do trabalho das operadoras portuárias e a configuração de diferentes experiências de saúde e adoecimento dos trabalhadores. A consecução deste objetivo considera a análise interdisciplinar compartilhada com as (os) pesquisadoras (es) do Grupo de Investigação História Global do Trabalho e dos Conflitos Sociais, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/Instituto de História Contemporânea, da Universidade Nova de Lisboa, de modo a garantir análises mais

⁵ De acordo Mazon [et al.] (2008), *Burnout é um fenómeno psicossocial que surge como uma resposta crónica aos estressores interpessoais ocorridos na situação de trabalho, sendo constituído de três dimensões relacionadas, mas independentes: Exaustão Emocional, Despersonalização e Baixa Realização Profissional.*

detalhadas sobre o objeto de pesquisa. Propõe-se, com a realização da presente investigação, contribuir para a construção de uma política de Trabalho e Saúde dos trabalhadores portuários portugueses.

4. Método

A partir da investigação de como os trabalhadores compreendem e sofrem a determinação organizacional, analisa-se a organização do trabalho e os impactos sobre a saúde. Sob a insígnia da *organização do trabalho* podemos destacar aspetos ou fatores que segundo Vidal (2002) são definidos como a repartição de tarefas no tempo e no espaço, os sistemas de comunicação, cooperação e interligação entre atividades e operações; as formas de estabelecimento de rotinas e procedimentos de produção; a formulação e negociação de exigências e padrões de desempenho; os mecanismos de recrutamento e seleção; os métodos de formação, capacitação e treinamento para o trabalho. Também inclui aspetos como a jornada de trabalho extensa, ou sem pausas para descanso. Essas componentes do trabalho, conforme suas implementações, podem trazer constrangimentos aos trabalhadores, inseguranças, falta de motivação e numa análise mais ampla, representar a concreta exploração intensificada do trabalho humano.

Privilegiou-se o método de abordagem qualitativa, utilizando entrevistas semi-estruturadas que permitiu “dar voz” aos trabalhadores estivadores do porto de Lisboa.

Outra abordagem metodológica foi a pesquisa documental que objetivou conhecer parte da história e organização do trabalho no porto de Lisboa. Os documentos históricos pesquisados para tal intento foram recolhidos no Centro de Documentação do Porto de Lisboa e no Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores do Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro e Sul de Portugal.

4.1. A Amostra de Trabalhadores

Foram entrevistados 14 estivadores do porto de Lisboa. Os convites aos participantes foram feitos com a colaboração do Sindicato dos Estivadores, Trabalhadores do Tráfego e Conferentes Marítimos do Centro e Sul de Portugal. Os critérios de seleção foram: ser estivador do porto de Lisboa, em atividade, com mais de um ano de trabalho e consentir participar na pesquisa⁶. Ampliou-se, como inclusão, a coleta de entrevistas a dois estivadores reformados com o intuito de compreender o processo histórico de vivência e de formação da categoria de estivador do porto de Lisboa. As entrevistas foram desenvolvidas em espaços adequados, preservando a privacidade dos trabalhadores.

As entrevistas tiveram durações que variaram de 20 minutos a duas horas, e foram desenvolvidas pela pesquisadora responsável pela investigação, no período de Março a Novembro de 2015.

As entrevistas desenvolveram-se a partir de duas perguntas disparadoras: *como é (era) o seu trabalho* e *como se sente (sentia) no seu trabalho*. A partir destas perguntas outras foram desenvolvidas para compreensão e aprofundamento das falas dos trabalhadores.

⁶ Os trabalhadores que concordaram participar na pesquisa assinaram o “Termo de Consentimento Livre e Esclarecido”.

Para a análise dos discursos produzidos com as entrevistas procedeu-se da seguinte forma: inicialmente foram analisados os discursos dos estivadores na íntegra, extraindo-se as ideias centrais e suas respectivas expressões-chave, pautadas nos conceitos de condições de trabalho no passado e no presente, a história do trabalho no porto de Lisboa, organização do trabalho e o processo de modernização do porto, adoecimento pelo trabalho e fatores determinantes. Posteriormente, construíram-se as temáticas que emergiram das expressões-chaves.

O quadro 1 apresenta a distribuição dos trabalhadores de acordo com o tipo de empresa, a idade do trabalhador e o tempo de trabalho no porto. Com o objetivo de preservar a identidade dos trabalhadores optou-se por designá-los por estivador e por números que seguiram a sequência de tempo cronológico em que foram entrevistados, contemplando, portanto, do estivador 1 ao 14.

Quadro 1. Caracterização dos Estivadores Entrevistados de acordo com número, idade, tempo de trabalho no porto, Lisboa, 2015.

Numero	Idade (anos)	Situação	Tipo de Empresa	Tempo de Trabalho no Porto de Lisboa (anos)
Estivador 1	31	Ativa	AETPL	11
Estivador 2	59	Ativa	Empresa de Estiva	38
Estivador 3	59	Ativa	Empresa de Estiva	43
Estivador 4	57	Ativa	Empresa de Estiva	35
Estivador 5	37	Ativa	AETPL	13
Estivador 6	56	Ativa	AETPL	36
Estivador 7	38	Ativa	Empresa de Estiva	16
Estivador 8	38	Ativa	Empresa de Estiva	15
Estivador 9	74	Reformado	Casa do Conto*	33
Estivador 10	56	Ativa	Empresa de Estiva	34
Estivador 11	81	Reformado	Casa do Conto*	32
Estivador 12	49	Ativa	Empresa de Estiva	23
Estivador 13	32	Ativa	Empresa de Estiva	14
Estivador 14	37	Ativa	Eventual (AETPL)	8

* A Expressão "conto" traduzia a forma como se efetuava o recrutamento diário, serviço de colocação a cargo dos Sindicatos. Havia, portanto, um espaço específico para este recrutamento denominado "Casa do Conto" (Sousa, 1997:20-22).

Os trabalhadores entrevistados possuem tempo de trabalho no porto de Lisboa acima de 7 anos. A última introdução de novos trabalhadores na Associação de Empresas de Trabalho Portuário de Lisboa - AETPL⁷ ocorreu em 2009/2010, pelo que são esperados trabalhadores com tempo de trabalho no porto acima de 5 anos.

O porto de Lisboa conta, na atualidade (2015), com um contingente de mão-de-obra, exclusivamente masculina, de aproximadamente 317 estivadores. Esses possuem três formas de desenvolver seu trabalho no porto. Podem ter relação contratual com uma empresa de estiva em regime de trabalho por tempo indeterminado, ou são estivadores contratados sem termo pela AETPL ou podem prestar trabalho como trabalhadores eventuais, neste caso não possuem vínculo contratual, a não ser no momento em que se encontram prestando trabalho, conhecidos também como trabalhadores precários. Para estes trabalhadores, a AETPL mantém um cadastro e estes são chamados quando a movimentação de carga requer maior número de mão-de-obra no porto. Contam-se, na

⁷ Trata-se de um Órgão Gestor da Mão de Obra (pool) no porto de Lisboa e controla a colocação no trabalho do grupo de trabalhadores qualificados para a atividade.

atualidade, no porto de Lisboa, aproximadamente 140 estivadores nas empresas de estiva, 135 na AETPL e aproximadamente 42 na condição de trabalhador eventual (precário).

4.2. Avaliação da Organização e Processo de Trabalho Através do Discurso dos Trabalhadores

O método empregado nesta abordagem da pesquisa procurou entender: o processo de trabalho, tanto na atualidade quanto em fases remotas do porto estudado; a percepção dos trabalhadores sobre o adoecimento gerado pelo trabalho no porto e como ocorre a organização do trabalho e os conflitos entre o capital e o trabalho.

O discurso dos trabalhadores foi coletado por meio de entrevistas semiestruturadas, utilizando-se gravação digital com a posterior transcrição na íntegra e análise da fala dos trabalhadores com base no método do *Discurso do Sujeito Coletivo* (Lefèvre & Teixeira, 2000), por ser um método amplamente usado no campo da *Saúde Coletiva*.

A proposta do *Discurso do Sujeito Coletivo* (DSC) implica a utilização de quatro figuras metodológicas elaboradas para ajudar a organizar e tabular depoimentos e demais discursos. Estas figuras são: a ancoragem, a ideia central, as expressões-chave e o discurso do sujeito coletivo. Segundo Lefèvre, Lefèvre e Teixeira (2000), quase todo o discurso tem ancoragem na medida em que está sempre alicerçado em pressupostos teóricos, conceitos e hipóteses. A ideia central pode ser entendida como a(s) afirmação(ões) que permitem traduzir o essencial do conteúdo explicitado pelos sujeitos e seus depoimentos, e as expressões-chave são construídas por transcrições literais de parte dos depoimentos que permitem o essencial do conteúdo discursivo dos seguimentos em que se divide o depoimento (que em geral correspondem às questões da pesquisa). Ainda de acordo com o autor, o *DSC* busca construir, com extratos de discursos individuais, como num quebra-cabeças, tantos discursos síntese quanto os necessários para expressar uma “dada” figura, ou seja, a representação social sobre um fenômeno.

5. Resultados e Discussões

A movimentação de carga a embarcar ou desembarcar na zona portuária do porto de Lisboa está concessionada pelo Estado, representado pela Administração do Porto de Lisboa, a sete empresas portuárias, denominadas por empresas de estiva, de acordo com a Lei nº 298/93, do Governo de Portugal, que assumem a forma de sociedades comerciais.

O porto de Lisboa movimenta mercadorias a granel (sólidas e líquidas), carga geral e carga contentorizada, e essas requerem, de acordo com o tipo de carga, trabalhos específicos em cada movimentação. O trabalho é distribuído ao longo do porto nos terminais portuários. Na carga a granel tem-se, por exemplo, o trabalho com o desembarque de trigo, de sucata ou de refugo de vidro. O trabalho com carga geral contempla o embarque e desembarque de automóveis, leves ou pesados, sacas de cimento e de açúcar, dentre outras. Para estas movimentações são empregados trabalhadores estivadores, sendo esses competentes a desenvolver a atividade de portaria (entrada e saída de camiões), estivagem da carga (entendida como arrumação das cargas nos porões e convés), de peação e despeação da carga (fixar a carga para

que não se solte durante o transporte), operar *trailer* (camião que transporta contentor no cais), operar máquinas de grande porte (*porteiner, transteiner*), fazer a conferência da carga, o planeamento da carga que embarca ou desembarca e o planeamento do parque de contentores, além de atividades que exijam esforço físico corporal de carregamento ou descarregamento, como é o caso, por exemplo, das sacarias.

Os estivadores têm percentagem de 100% de sindicalização, somando 275 trabalhadores. Os trabalhadores eventuais aguardam ser sindicalizados e a admissão permanente nos quadros da AETPL, facto que tem relação com o reconhecimento destes trabalhadores pelas empresas representantes do capital no porto de Lisboa.

Entre 1916 e 1997, os trabalhadores eram representados em três classes de trabalho, pelos seus respetivos sindicatos: os estivadores, os trabalhadores do tráfego e os conferentes marítimos. Em 1998 ocorre a unificação dos três sindicatos em apenas um, representando toda a classe trabalhadora no porto de Lisboa no que se refere aos trabalhos no cais e no navio, e nas atividades relacionadas com a complexa atividade do porto. Esta nova categoria passa, então, a reconhecer-se como estivadores do porto de Lisboa. Também, nesse período, o trabalho passa a ser exercido com polivalência, o que propicia o reconhecimento da classe estivadora.

Os estivadores estão organizados em trabalhadores do tipo “A” e do tipo “B”. Os trabalhadores considerados como “A” são aqueles remanescentes de 1993, época da Lei de normatização da exploração do cais e estruturação do capital concernente com a proposta neoliberal. Os trabalhadores designados como “B” são aqueles que integraram as novas admissões a partir da promulgação dessa Lei. Essas classificações têm efeito para a classificação de faixas salariais e os trabalhadores “A” e “B” são trabalhadores efetivos, ou seja, possuem vínculos permanentes ou com a empresa de estiva ou com a AETPL (a pool de estivadores). Para a efetivação do plano de carreira existem níveis que progressivamente percorrem desde o VIII nível (estagiário) até o nível I (superintendente), correspondendo progressivamente a salários mais altos. A estruturação da carreira dos estivadores só foi conquistada com amparo em lutas desta categoria diante de constantes conflitos que emergiram do confronto entre capital e trabalho.

Os dados encontrados confirmam a importância de se revelar a relação da organização do trabalho e o adoecimento desses trabalhadores, além do conhecimento que esses têm sobre seu trabalho. Para organização das informações, de modo a facilitar a análise, utilizou-se o método do *Discurso do Sujeito Coletivo* e emergiram oito temáticas das quais três são objetos de apresentação neste artigo: (1) *A Organização e as Condições de Trabalho*; (2) *Fatores Determinantes de Acidentes e Doenças Relacionadas ao Trabalho* e (3) *Acidentes/Incidentes e Adoecimento dos Trabalhadores pelo Trabalho*.

Selecionadas as temáticas de acordo com a fala dos trabalhadores, buscou-se compreender nas entrevistas como o trabalho é compreendido pelos trabalhadores na sua organização e como percebem a determinação do adoecimento no contexto complexo que é o trabalho no porto de Lisboa. Além de selecionar as três temáticas para este artigo, decidiu-se também apresentar uma única construção textual contemplando as temáticas anteriormente definidas por acreditar que assim se revela a articulação destas e se põe em evidência a sua inter-relação.

5.1. Conhecimento da Organização do Trabalho e Adoecimento dos Estivadores

Os estivadores relatam suas percepções de vivências da organização do trabalho no porto de Lisboa. As mudanças no trabalho centram-se, num primeiro momento, na modernização do porto, na redução do contingente de trabalhadores acompanhando a entrada do contentor, por volta de 1980, no cenário portuário de Portugal. O contentor representa nova embalagem que exigiu a introdução de nova tecnologia de movimentação para responder às necessidades geradas pelo carregamento e descarregamento de cargas, a partir de então contentorizadas:

[...] mais tarde em termos de organização, o Estado desde o início, estamos a falar de um setor em transformação, estávamos quase a entrar na era do contentor, estávamos a chegar numa altura em que o número de trabalhadores portuários que existia começava a ser excessivo em relação às necessidades, face aos novos meios de embalagem da carga, não é! O contentor veio diminuir em grande número a necessidade de trabalhadores portuários [...] mas enfim, depois com o tempo a pressão foi sendo cada vez maior para que as equipas pudessem ser reduzidas. E, portanto, começa a ser sentida em 74 até 80, como disse, esta transformação [...].

Uma das medidas adotadas pelo Estado português, representado pela Administração do Porto de Lisboa-APL, foi representada pelo incentivo às reformas e licenciamentos:

[...] Foi criado em Portugal um esquema..., a questão das reformas antecipadas que poderiam acontecer aos 55 anos, e em cima disso foi criado um esquema complementar de reformas, um esquema privado que tinha como forma de financiamento a taxa sobre as cargas, não é!... esse adicional que o sistema complementar veio atribuir facilitou a, digamos, adesão destes trabalhadores a todo este esquema de afastamento. E, portanto, entre 1984 e 1993, 1994, durante dez anos tivemos este incentivo ao afastamento para, enfim, para os números de trabalhadores que nós tínhamos virem realmente gradualmente a ser a diminuir. [...] em 89 já tinha havido um processo também de afastamento de mão-de-obra digamos, quase um despedimento coletivo, só não foi um despedimento porque, foram reformas antecipadas não é! E nesse processo foram, não sei bem, mais de um milhar de trabalhadores foram afastados, estou fazendo uma análise em termos de que para onde o sistema queria levar isto não é! Queria levar digamos, os efetivos portuários para números muito, muito inferiores [...] hoje nós somos uma ínfima parte do que era o número de pessoas [...].

A entrada do contentor e as reformas praticadas pelo Estado reduzem drasticamente o número de trabalhadores e, conseqüentemente, geram nova organização do trabalho. A equipe de trabalho, antes dimensionada pela necessidade de trabalho manual e de carga geral (solta), sofre nova composição com dimensionamento mínimo de trabalhadores. Lembramos que, no ano de 1980, aconteceu a primeira concessão do porto de Lisboa a uma operadora portuária que passa a gerir o terminal e a movimentação de contentores no cais de Alcântara. Conjuga-se a entrada da iniciativa privada no porto e a redução do número de trabalhadores pelo Estado. Em dezembro de 1989 o número total de trabalhadores do porto de Lisboa cifrava-se em 2.016 e no porto de Douro/Leixões era da ordem de 1.750. Deste total de 3091, 1.750 aderiram a este licenciamento, sendo 1.220 do porto de Lisboa, o que representa 60,5% do total (Silva e Sousa, 1992:54). Portanto, de 2.016 trabalhadores no porto de Lisboa, em 1989, chega-se na atualidade (2015) com aproximadamente 317 estivadores, reduzindo em 84% a força de trabalho. O mesmo ocorreu em outros portos, como exemplo, o porto de Buenaventura, na Colômbia, relatado por Pérez e Moreno (2008:197), onde os trabalhadores eram 10.000 em 1990 e passaram a 4.200 em 1996; e no Brasil, que em dezembro de 1995 eram 61.779 trabalhadores portuários e que no final de 2002 foram contabilizados 34.000 (Paixão & Fleury, 2008).

Em Portugal a redução foi mais drástica do que nos referidos países, equivalendo neles a aproximadamente 60% e 50%. De acordo com Queiróz, Melo e Medeiros (2015), a redução do número de trabalhadores pode ter influência direta na qualidade do trabalho. As tarefas realizadas com menor contingente podem ser sentidas de forma danosa pelos trabalhadores. A análise da real necessidade de força de trabalho, que não coloque os estivadores em situação de vulnerabilidade, parece não ter sido contemplada pelos organizadores das atividades no porto de Lisboa, e diríamos em todos os portos mundiais. A justificação da redução de mão-de-obra centrada na moderna tecnologia não se explica por si só pois, com a moderna tecnologia, novas atividades e tarefas surgem absorvendo mão-de-obra. Observa-se que o trabalho, no porto de Lisboa, em pleno século XXI, ainda exige desenvolvimento de esforço físico e manual e de cooperação entre uma equipa de trabalho. Os trabalhadores relatam as exigências do trabalho:

[...] Trabalho de base é o trabalho que normalmente no nosso setor é muito distribuído pelo pessoal que não tem alguma formação específica, que é o trabalho de estiva, bordo que também requer algum princípio, não é qualquer pessoa também que desempenha aquele tipo de funções, mas é um trabalho que a nós é dado, é um trabalho de muito mais aplicação de força do que propriamente meios técnicos e de recurso de formação específica. Se bem que considero que há certos aspetos nessas funções que requer também alguma formação específica. Esse é um trabalho de base, desde a peagem e despeagem de navio, a limpeza de porões, todo esse trabalho que é assim distribuído de uma forma global nas atividades de cada terminal específico [...].

De certa forma, as transformações no trabalho portuário seguiram a lógica industrial. Segundo Abrahão e Torres (2004), com a nova configuração da realidade e da sociedade, as tarefas foram-se adaptando às novas exigências e o trabalhador deixou de ser o executor do trabalho e passou a assumir o controlo de máquinas planeadas para maximizar a produtividade. Mas a natureza do trabalho portuário e a diversidade das cargas mantiveram o uso da força física na movimentação de carga, independente de suas características.

As organizações portuárias, perseguindo o modelo de produção que visa a flexibilização, utilizam conceitos ideológicos de modelos organizacionais centrados na competitividade, com o esforço de reorientar comportamentos dos trabalhadores para o bom andamento da produção. Neste campo, a competitividade entre trabalhadores é incentivada e desvaloriza-se o saber dos trabalhadores portuários que construíram seu conhecimento na lida diária no decorrer do século XX. A compreensão deste modelo organizacional é sentida na fala dos estivadores:

Digamos que a relação de colegas antigamente era diferente da que é hoje no aspeto humano, no aspeto de relação próxima. Hoje é assim, enquanto as pessoas antigamente faziam o trabalho e não tinham aquela ambição de assegurar um lugar de, portanto, de enriquecer lá, hoje esta prática é diferente porque hoje a pessoa pensa mais em si, antigamente pensava mais no coletivo. [...] uma mudança de lei que quer criar concorrência, mas que, ao invés de criar concorrência se calhar está a criar é a desordem.

E só esta pequena coisa dá para perceber como que as grandes empresas e os grandes patronatos pensam em relação ao trabalhador e às pessoas. Pensam que são insignificantes, e que estão aqui para proveito pessoal deles. Está a perceber? Eles estão para trabalhar para mim, para me dar lucro a mim. E ele não percebe que aquilo é uma pessoa que tem família, que tem filhos, que tem condição de vida, que almeja ter coisas na vida, que tem sonhos, que tem necessidades, que tem tudo, e que merece respeito acima de tudo.

A nova organização do porto de Lisboa acarreta mudanças na jornada de trabalho. O porto oferece aos utilizadores funcionamento de 24 horas. Para cumprir com esta oferta a jornada de trabalho é modificada, mas o contingente de trabalhadores permanece inalterado. A compreensão das falas permitiu detetar que as 24 horas de funcionamento são realizadas de acordo com a demanda de navios atracados e os trabalhadores repetem jornada, denominado trabalho suplementar, conforme relatam:

[..] O horário semanal é quarenta horas e pronto, trabalho sempre um bocadinho mais [...] oficial são três turnos: das oito às cinco; das cinco à meia-noite; e podemos fazer outro turno da meia-noite às oito da manhã. Sendo que quem faz o turno da meia-noite às oito da manhã é o que fez das cinco à meia-noite. Só quem tá já a trabalhar é que faz o turno da noite. É só quem tá a trabalhar e continua [...]

O trabalho suplementar é o trabalho extraordinário. Portanto, é o trabalho em que eu faço o meu turno obrigatório, por exemplo, das 8 às 17h, e depois, sai a escala se o trabalho suplementar se for necessário eu fico das 17 às 24, ou possivelmente se entrar das 17 às 24, prolongo com o período da noite. Portanto, da meia-noite às 8. Portanto, tudo o que é fora, o turno normal das 8 horas, é trabalho considerado trabalho suplementar, inclusivamente sábados e domingos e feriados. Portanto, os sábados é o descanso complementar, domingo é o descanso obrigatório, e depois há os feriados que são os feriados normais, mas é assim, tudo isso além das hipóteses é trabalho extraordinário independentemente de ser nos dias úteis ou nos dias de fim-de-semana ou feriado. [...] Já tive semanas de noventa horas, como já tive de menos, mas em média trabalha sessenta e tal horas, setenta horas semanais, o que provoca um desgaste físico grande, apesar de eu já não noto, já não posso identificar, meu corpo já está habituado a isso, não é?

A jornada de trabalho pauta-se pelo recurso ao trabalho suplementar, o que ocasiona que o número de trabalhadores se mantém inalterado, intensificando o trabalho, e ocorra a diminuição de ofertas de emprego a trabalhadores que hoje se encontram em situação de trabalho eventual. O que não se enquadra em jornada regular é transformado em trabalho suplementar, ou seja, em turnos extras. Este sistema desobriga as empresas de estiva de contratar mais trabalhadores e garantir a segurança de emprego a novos trabalhadores, além de incentivar a competitividade com os turnos extras. A organização da jornada de trabalho adotada pelo porto de Lisboa colabora, sobremaneira, com a precarização do emprego e sobrecarrega o físico e o mental dos estivadores. De acordo com Thébauld-mony e Druck (2007), a precarização do emprego e o desemprego são estratégicos no processo de reestruturação produtiva em que a flexibilização/precarização são elementos centrais das políticas neoliberais de dominação social. A precarização também é apontada no que diz respeito às condições de trabalho que geram insegurança e medo:

Estou sempre, não vou dizer estressado, mas estou sempre atento com alguma coisa de mau que pode acontecer, ou, algo no fundo, nunca estou descontraído e não estando descontraído, a gente vai criar certas tensões em nos próprios, não é? Depois quando trabalhamos dezasseis horas ou vinte e quatro, que é recorrente, que é frequente. [...] ou fosse o que fosse, ou mesmo oito horas, com um ritmo muito grande, e é normal a perda da concentração, vai ali momentos que tu não consegues estar muitas horas seguidas a fazer um trabalho mecanizado concentrado, porque vais perder perceções, tu vais desconcentrar, tu vais pensar noutras coisas quaisquer e nesse momento pode ser fatal ou pra ti ou pra alguém que é da tua volta. Temos nossa vida em jogo, em perigo. Eu se estou um metro para o lado eu posso morrer não é? Eu estiver a olhar pra ali, ao invés de estar... se estiver a olhar para a esquerda ao invés de olhar para a direita, também me pode acontecer alguma coisa não é? [...] quer dizer, eu sinto bem em trabalhar aqui, mas eu digo muitas vezes, que tenho medo, tenho medo de trabalhar neste trabalho, tenho medo [...] O nosso trabalho devia ser libertador não é?

[...] Eu considero que não é um trabalho fácil, é um trabalho físico, cansativo, de virar as horas, devido às condições que a gente tem, a gente atualmente no porto de Lisboa trabalha

com material com trinta quarenta anos, por vezes não é fácil. Ficamos com dúvidas, ficamos com medo [...].

Soma-se à condição de trabalho a introdução de nova tecnologia que se configurou em grandes máquinas que necessitam de boa conservação e manutenção. Os meios de trabalho no porto estão expostos à salinidade que tem poder de corrosão dos componentes de equipamentos e maquinaria. Os estivadores entrevistados criticam a condição de trabalho em maquinaria obsoleta e sem conservação/manutenção, o que se transforma em fatores determinantes de acidentes e adoecimento:

[...] Sim, sim. Material velho, máquinas velhas. Temos algumas relativamente novas, quando digo relativamente novas: é seis, sete anos, oito anos, consideramos novas. Não temos máquinas com um ano, [...] não, isso não existe. É tudo muito antigo. [...] às vezes, o equipamento não está certificado, estás a trabalhar em condições em que as empresas não prestam a melhor atuação às máquinas, por exemplo, porque não há tempo, porque as máquinas saem de um turno se estiverem operacionais, não, não, não param para rever algumas situações pontuais, param simplesmente quando é necessário reabastecê-las. Fora disso, as máquinas desde que tenham um mínimo de condições de operacionalizar, trabalham [...] O país tem evoluído muito, mas no nível das condições de trabalho, isso tudo..., e ainda é um bocado precário. Um bocado precário no nível de condições. No nível de material deteriorado, maquinaria e tudo por aí a fora [...]

Aqui somos os piores da Europa, somos nós...nem há...não há condições de trabalho, não há pessoal suficiente, os patrões não querem saber, os patrões querem lucro imediato e querem muito lucro... não percebem que com investimento, dinheiro produz dinheiro, investimento traz mais lucros, traz mais dinheiro, isto é ...é ...básico. No mundo capitalista que a gente está e sabe que por vezes é difícil viver, nós queremos é dinheiro imediato. E quanto menos investimento, pensam eles, quanto menos investimento fizerem, mais lucros podem obter, não é?

Os operadores portuários não planeiam investimento na modernização real do porto de Lisboa, contrariando o próprio modelo *landlord port* que prevê investimento destes na superestrutura portuária. Neste caminho as condições de trabalho, que no processo de modernização deveriam evoluir tecnologicamente, não permitem que a atividade seja realizada dentro das diretrizes do conforto e segurança de quem a executa. As extensas jornadas, a exigência das tarefas complexas, a operação de maquinaria de grande porte, a manutenção de posturas estáticas prolongadas, a limitada autonomia dos trabalhadores, o ritmo acelerado e a rigidez de controlo no trabalho concorrem para o adoecimento dos trabalhadores no porto de Lisboa.

O comprometimento da saúde dos trabalhadores desponta em formas de acidentes de trabalho e doenças relacionadas ao trabalho (também citadas por doenças profissionais). O que emerge na fala dos trabalhadores é que o trabalho cansa:

E este estresse todo, para eu ficar à volta do nosso trabalho, acho que isso é talvez muito desgastante, porque pra já não trabalhas quarenta horas semanais que as pessoas em Portugal trabalham né? [...] Mas a nível físico é um trabalho que desgasta imenso, eu tenho trinta e um anos, e tenho mazelas no corpo devido ao trabalho. Já estou habituado a este ritmo, a esta rotina, quando vim para (pá) aqui o meu corpo não aguentava o trabalho físico que era realizado, então tive que ganhar dez quilos, e ganhei naturalmente dez quilos e era como disse há bocadinho, passava os dias todos a dormir, porque o cansaço era muito. Eu chegava a casa e ia dormir, eu não queria falar com ninguém, não conseguia falar sequer. Então, mas pronto, atualmente já estou mais ou menos habituado, há dias piores e há dias melhores como em tudo.

O modo de execução do trabalho em situação adversa adocece o estivador e causa lesão ao trabalhador por acidentes, que às vezes são fatais:

Eu até se calhar no meio de muitos a ocorrer pronto tenho pouco, há quem tem mais, mas tem colegas mais novos do que eu que tem três e quatro hérnias na coluna, tem na cervical, tem na lombar, tem roturas no joelho, sei lá, tem inúmeras coisas, as condições laborais também entre o patronato e a classe operária. E acho que hoje em dia das doenças que devem estar mais é psicológica, as pessoas estão cansadas, estão estragadas, precisam de tempo para elas, e nós aqui sempre trabalhamos muito, no porto de Lisboa sempre trabalhamos muito e continuamos a trabalhar muito. Estresse, pressão no trabalho hoje vivemos no dia-a-dia com estar sempre em pressão, sempre. Entramos em pressão às oito da manhã e saímos às dezassete ou às 24 horas, desde que entramos. E tudo isso também acaba indiretamente por nos afetar não é [...] mas não somos máquinas, não é! Posso lhe dizer que muitas vezes quando vou exausto aqui do serviço, eu só durmo a troco de medicação. Portanto com medicação auxiliar, senão não consigo, percebe. A excitação e o desgaste é tão grande, por vezes, não permite chegar e adormecer logo

Mas o trabalho de base é muito difícil e é muito perigoso porque estamos sempre muito perto do perigo, ali a gente... Posso lhe contar ali umas histórias enquanto eu estava na base, pelo menos duas a três, poderia ter morrido, e pronto e não morri porque estava um metro para o lado, de cabos a arrebentar. Deitei-me no chão e pronto, esperei que aquilo passasse. Porque se um daqueles cabos me toca, cortava-me, eu não tinha hipótese.

Há muitas situações que são, poderiam ser evitadas e não são. E... Por vezes tem acontecido acidentes, que por falta de manutenção antecipada ou prévia as coisas acontecem, e depois vem aquela burocracia toda. De quem foi a culpa? Se é da parte técnica? Se é do manobrador que estava a trabalhar, se é, se é das condições da própria carga, aquela carga que tá a máquina está a arrebentar. Portanto, há uma série de situações que depois vem a ser apuradas ou não, e quando são apuradas muitas vezes se não é da responsabilidade da pessoa que está a trabalhar com a máquina, pura e simplesmente é ignorado. Pura e simplesmente é ignorado. Portanto, aquilo possivelmente ficará para conhecimento e só.

O trabalho é realizado sob pressão, intensificado e em jornadas prolongadas. Observa-se que tal condição é também apontada por Maciel (et al. 2015) e Rosso (2008) ao abordarem a intensificação do trabalho e as altas pressões para produzir mais em menos tempo como um fator determinante de adoecimento pelo trabalho. As máquinas e equipamentos são operados sem a devida manutenção, além de antigos e obsoletos. O quadro desenhado pelos trabalhadores não é promissor. A ocorrência de acidentes nestas condições de trabalho torna-se um fenómeno “esperado”. Os acidentes de trabalho são eventos influenciados por aspetos relacionados com a situação imediata de trabalho como a máquina, a tarefa, o meio técnico ou material, e também pela organização do trabalho e pelas relações de trabalho. No porto de Lisboa os trabalhadores referem que a maquinaria é antiga e as relações de trabalho são apoiadas em trabalho sob pressão, dada pela própria intensidade da tarefa. Os trabalhadores reconhecem que “não são máquinas”. E quando o acidente de trabalho acontece a investigação é desenvolvida sem aprofundar todos os eventos que se conjugaram para que esse acidente ocorresse.

6. Considerações Finais

A organização do trabalho no porto de Lisboa, representada pelos responsáveis das operadoras portuárias, tem restringido o espaço de participação dos trabalhadores nas decisões sobre o trabalho, além de oferecer meios de trabalho antigos e sem manutenção preventiva. Os estivadores desenvolvem o seu trabalho com a competência que adquiriram no conhecimento da carga, dos navios e por vivência com maquinaria/equipamentos da era contentorizada dos portos.

O trabalho é duro, cansativo e perigoso. As jornadas podem ser prolongadas em atividades que exigem concentração e atenção, e em algumas situações o uso da força física, como é o caso da peação e despeação.

Quando o trabalhador refere que tem menos marcas/lesões em seu corpo, comparado com outros trabalhadores, interpretamos como uma certa naturalização do adoecimento. O convívio diário com adoecimentos e acidentes - muitos testemunham o colega morrer ao seu lado - torna natural a exposição a fatores determinantes de adoecimento e à ocorrência de acidentes de trabalho. O adoecimento passa a ser parte da vivência no porto. Na interpretação das falas dos trabalhadores pode-se entender que, mesmo no processo de naturalização, eles consideram que a responsabilidade em promover um ambiente de trabalho, que não o exponha a fatores determinantes de agravos à saúde, é da organização do trabalho. Enfim, os trabalhadores reconhecem que o trabalho adoce ao ponto de terem medo de morrer no trabalho. Areosa (2015, p:18) aborda essa temática ao descrever que “trabalhar em alguns setores de atividade são de facto autênticas “fábricas de risco” não controlados. Trabalhar nestes locais pode ser uma atividade altamente arriscada e perigosa”.

A análise do acidente de forma ampla, abordando todos os fatores que concorreram para o desfecho final, não se apresenta como um processo absorvido pelos detentores da organização do trabalho nas operadoras portuárias. Trata-se de compreensão do acidente segundo uma visão reducionista de que estes eventos possuem uma ou poucas causas, decorrentes, na maioria, de falha dos trabalhadores (erro humano, ato inseguro). Para compreender o acidente é necessário compreender em que consiste o trabalho, seu conteúdo, sua variabilidade, as necessidades dos trabalhadores durante sua realização, o investimento na formação da classe dos estivadores que trabalham com cargas pesadas e suspensas, em maquinaria com grande altitude, enfim, analisar o trabalho em todos seus aspetos materiais, climáticos e organizacionais (Vilela & Almeida, 2010).

Considera-se que a presente investigação aponta para a necessidade de melhores condições de trabalho para os estivadores do porto de Lisboa. A relação entre organização do trabalho e adoecimento é conhecida pelos trabalhadores, mas ainda não provoca transformação no trabalho por estar ancorada, principalmente, na falta de investimento das operadoras portuárias na prevenção de doenças geradas pelo trabalho e ocorrência de acidentes. A atenção a esta problemática deve estar na agenda dos responsáveis pela organização do trabalho, sendo também necessário direcionar o olhar dos pesquisadores, e estudos a desenvolver, para esta valorosa classe profissional: os estivadores do porto de Lisboa.

7. Referências

- Abrahão, J. I. & Torres, C. C. (2004). Entre a organização do trabalho e o sofrimento: o papel de mediação da atividade. *Revista Produção*, 14 (3), pp.067-076.
- Administração do Porto de Lisboa. (1960). *O Porto de Lisboa: estudo de história económica*. Edição da Administração Geral do Porto de Lisboa: Lisboa.
- Almeida, M. C. V., César-Vaz, M. R., Soares, J. F. S. & Santos da Silva, M. R. (2012). Prevalência de doenças musculoesqueléticas entre trabalhadores portuários avulsos. *Rev. Latino-Am. Enfermagem*, 20(2), mar-abr,[8 telas].
- Areosa, J. (2015) Os acidentes de trabalho e sua estreita relação com o capitalismo. *Segurança*, 224, pp. 16-20.

- Cavalcante, F. F., Gomes, A. C. N., Farias, J. L. M., Pinheiro, J. M. R., Albuquerque, E. V., Farias, A. L. P., Cabral, G.B., Magalhães, F. A. C. & Gomide, M. (2005). Estudo sobre os riscos da profissão de estivador no porto do Mucuripe em Fortaleza. *Ciência e Saúde Coletiva*, 10, pp.101-110
- Cooper, F. (2000). Dockworkers and labour history. In: Davies, S. [et al.], *Dock Workers: international explorations in comparative labour history, 1790-1970*. Ashgate, Ashgate Publishing.
- Dejours, C. (1994). *Psicodinâmica do Trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e Trabalho*. São Paulo: Ed Atlas.
- Ferreira, L. L. (2015). *Análise do trabalho: textos escolhidos*. Org. Vezzà, F. M.G.; Iguti, A.M.; Bussacos, M.A.; Gonzaga M.C.; Donatelli, S. Editora Fabrefactum: Belo Horizonte.
- Fonseca, B. (2012) Reforma e Eficiência Portuária: o Porto de Aveiro. [mestrado]. Aveiro (PT): Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial da Universidade de Aveiro.
- Lefèvre, F., Lefèvre, A. M. C. & Teixeira, J. J. V. (2000). *O Discurso do Sujeito Coletivo – uma abordagem metodológica em pesquisa qualitativa*. Editora EDUSC: Caxias do Sul.
- Machin, R. & Bastos, M. F. G. (2015). O trabalho portuário no contexto de modernização. In Queiróz, M. F. F.; Machin, R.; Couto, M. T. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. Editora Fap-Unifesp: São Paulo.
- Maciel, R. H., Gonçalves, R. C., Matos, T. G. R., Fontenelle, M. F. & Santos, J. B. F. (2015). Análise do trabalho portuário: transformações decorrentes da modernização dos portos. *Revista de Psicologia: Organização e Trabalho*, 15(3), jul-set, 309-321
- Moser, A. A., Gonçalves, T. S., Garcia, A.M. & Matsuzaki, K. T. (2012). Avaliação de Saúde de Trabalhadores Portuários do Porto de Paranaguá/PR. *Divers@ Revista Eletrônica Interdisciplinar*, 5(2), 1-136
- Paixão, C. & Fleury, R. C. (2008). *Trabalho Portuário: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil*. Editora Método: São Paulo.
- Pérez, N. J. & Moreno, W. D. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. *Pensamiento & Gestión*, 25, 178-213.
- Pereira, J. L. M. (2010). *Uma análise dos regimes jurídicos da operação portuária latu sensu nalguns países da União Européia*. Seminário Anual da Associação Nacional de Utentes Privativos e de Concessionárias de Serviço Público de Areas Portuárias: Lisboa.
- Queiróz, M. F. F., Machin, R. & Couto, M. T. (2015). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. Editora Fap-Unifesp: São Paulo.
- Queiróz, M. F. F., Melo, C. L. & Medeiros, M. A. T. (2015) A organização do trabalho portuário no processo de modernização do porto de Santos. In Queiróz, M. F. F.; Machin, R.; Couto, M. T. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. Editora Fap-Unifesp: São Paulo.
- Queiróz, M. F. F. & Geraldo, J. V. (2015) O trabalho portuário até 1970: contexto nacional e Internacional. In Queiróz, M. F. F., Machin, R. & Couto, M. T., *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. Editora Fap-Unifesp: São Paulo.
- Queiróz, M. F. F., Machin, R., Couto, M. T. F., Nakamura, E., Medeiros, M.A.T., Araujo, P. & Tucci, A. (2011). *Processo de modernização portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*: relatório de pesquisa- CNPq-Brasil Processo 473727/2008 0): Santos.
- Rosso, S. D. (2008). *Mais Trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea*. Editora Boitempo: São Paulo.
- Silva, A.F. & Sousa, M. M. (1992). *Flexibilidade, desemprego prolongado e identidade no trabalho portuário*. [Trabalho de Conclusão de Curso]. Lisboa (PT): Departamento de Ciências Sociais/Sociologia da Universidade Autónoma de Lisboa “Luis de Camões”.
- Silva, F. T. (2003). *Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Editora da Unicamp: Campinas.

- Sousa, S. (1997) *Estatuto profissional dos trabalhadores portuários: evolução e especificidades do respectivo regime*. Coimbra Editora: Coimbra..
- Torres, A. A. (2007) A Lei da execução penal e as atribuições do serviço social no sistema previdenciário: conservadorismo pela via da “desassistência” social. In: Carvalho, S. (org). *Crítica à execução penal*. Revisada, ampliada e atualizada. 2nd ed., Livraria Editor Lumen Juris: Rio de Janeiro.
- Thébauld-Mony, A. & Druck, G. (2007). Terceirização: a erosão dos direitos dos trabalhadores na França e no Brasil. In: Druck, G. & Franco, T., *A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização* (pp. 23-58). Editora Boitempo: São Paulo
- Vidal, M. C. R. (2002) *Ergonomia na empresa: útil, prática e aplicada*. 2nd ed., Editora Virtual Científica: Rio de Janeiro.
- Vilela, R. A. G. & Almeida, I. M. (2010). *Modelo de análise e prevenção de acidentes de trabalho: Mapa*. CEREST Piracicaba: São Paulo.