



## Requalificação fica em segundo plano no Porto

Setor se moderniza, mas trabalhadores ainda esperam treinamento compatível

Por Isabella Pajón\*

03/11/2018 06h20 · Atualizado há 2 dias



Fábio Melo Fontes e uma das modernas lanchas dos práticos: cursos de reciclagens a cada cinco anos — Foto: Arquivo Pessoal

Há dez anos, a tecnologia chegava mais forte ao Porto de Santos. De acordo com a Associação Brasileira de Terminais e Recintos (ABTRA), foram gastos R\$ 6 bilhões na modernização portuária em todo o País. Para os trabalhadores, não foi tão fácil se adaptar a esse avanço. Faltou, e ainda falta, investimento em requalificação, dizem os sindicatos do setor. “Não adianta trazer um equipamento moderno e não dar o treinamento adequado para que ele seja operado”, afirma Paulo Antonio da Rocha, presidente do Sindicato dos Operadores de Guindastes e Empilhadeiras do Estado de São Paulo.

Nesse segmento, onde as operações são divididas entre avulsos e vinculados, 500 pessoas operam todos os equipamentos instalados em terra. Rocha avalia que a modernização é importante, mas junto com ela deve vir treinamento, segurança e atenção ao trabalhador. Segundo ele, isso não aconteceu na transição para máquinas mais novas.

Com a chegada dos equipamentos, foi preciso se adaptar não só à nova tecnologia de comando, mas também, em muitos casos, a uma nova condição fisiológica, como ter que ajustar a posição do corpo dentro de um guindaste, ou uma empilhadeira. Sem a devida orientação, mais de 40 operadores foram afastados por problemas relacionados à coluna, diz Paulo Rocha.

O mesmo ocorreu com os conferentes de carga e descarga, categoria representada hoje por cerca de 300 trabalhadores. Antes, o conferente usava caneta e bloco de papel para fazer anotações relacionadas ao embarque e destino dos contêineres, além da descarga das mercadorias. Depois, esse serviço passou a ser feito por computador, em sistemas específicos.

Apesar de todos os trabalhadores da categoria terem curso superior, foi exigida uma requalificação que nunca houve, segundo o presidente do Sindicato dos Conferentes, Marco Antonio Sanches. “Aprendemos a lidar com aquilo no dia a dia. Qualificados todos já são. Foi a requalificação que não teve mesmo”.

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



Para se adaptar a essas e outras mudanças, os práticos fazem, a cada cinco anos, um curso de reciclagem oferecido pelo Conselho Nacional de Praticagem, na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, no Rio de Janeiro.

De todos os sindicatos do setor, só o dos Trabalhadores Portuários e Agentes Marítimos (Settaport) não tem avulsos. O presidente, Francisco José Nogueira, que também é vereador, faz críticas na mesma linha dos demais. “Teve investimento na qualificação, mas pouco. Minha categoria estava em fase de transição, e não havia recursos”.

Nogueira criou a Fundação Settaport como alternativa. O resultado foi a promoção de cursos gratuitos ou baratos para os filiados e, depois, para a sociedade em geral.

## Repasse insuficiente

O diretor-presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, explica que as empresas portuárias investem, em treinamento, 2,5% sobre o salário de cada trabalhador. Os valores que vão para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) são administrados pela Diretoria de Portos e Costas.

O problema, segundo o diretor da Fenop, é que o Governo não libera valores suficientes para requalificação. Assim, as empresas gastam para o fundo e para a requalificação. “O culpado é o sistema”, afirma. A Diretoria de Portos e Costas alega que os repasses de recursos do Governo destinados ao FDEPM são realizados dentro do teto previsto na Lei Orçamentária Anual, e seguem as normas orçamentárias da Administração Federal.

Aquino ressalta que o dinheiro que não é liberado às empresas para requalificação também não é enviado ao Órgão de Gestão de Mão de Obra (Ogmo), encarregado de administrar e fornecer os trabalhadores para as operações portuárias. O Ogmo é, ainda, responsável por oferecer cursos de qualificação e requalificação aos avulsos. “O dinheiro para a requalificação do trabalhador avulso vem desse mesmo fundo. O próprio órgão gestor faz arrecadação junto às empresas para oferecer a requalificação aos trabalhadores”, afirma. Procurado pela reportagem, o Ogmo não quis se manifestar sobre o assunto.

Em 2013, foi criado um fórum permanente de qualificação que reuniu representantes de empresas do setor portuário, trabalhadores e Governo Federal, com o intuito de encontrar soluções para o problema. O resultado foi um projeto que prevê a criação de uma escola de qualificação voltada exclusivamente aos trabalhadores, o Serviço Nacional de Aprendizado Portuário (Senap).

A questão da requalificação é consequência direta da Lei de Modernização dos Portos, que surgiu em 1993, impondo mudanças estruturais. Um exemplo são os operadores de guindastes e empilhadeiras, além dos conferentes de carga. Esses trabalhadores avulsos, antes da lei atual, eram contratados pelo sindicato.

Para Aquino, a evolução do setor portuário não é uma opção e, sim, uma necessidade para garantir a competitividade dos portos. “O porto mudou radicalmente. Antes o trabalhador precisava ter força física. Hoje, é preciso qualificação. Essa tecnologia reduziu o número de trabalhadores, mas também levou ao surgimento de novas funções”.

## Cinquenta anos de mudança

O prático Fábio Melo Fontes, de 79 anos, trabalha numa realidade diferente. Perto de completar 50 anos no Porto, ele é o mais antigo nessa profissão. Concorreu com 680 candidatos para quatro vagas, no processo seletivo de 1968, e passou em primeiro lugar, com mais de 50 pontos de diferença para o segundo colocado.

Ao longo de tantos anos, a comunicação via rádio, hoje usada com o comandante dos rebocadores, foi apenas uma das muitas mudanças rumo à automatização que ele acompanhou de perto. No início, eram apenas dois sinais sonoros entre o prático e o comandante dos rebocadores. Um sinal significava sim, e dois indicavam não.

Na época, um navio ficava atracado, em média, uma semana. E se fosse carga de açúcar, ficava um mês parado. Hoje, para carregar 70 mil toneladas de açúcar, o navio fica no porto apenas um dia. Além disso, o leme do navio é mais eficiente e a potência dos navios é maior. “Ao longo dos anos, a vida do prático se tornou mais fácil, porque os navios e rebocadores melhoraram muito de qualidade, muito mesmo. A qualidade do equipamento, com o crescimento do navio, veio junto”.

Para comandar a operação no canal do porto, o prático precisa entrar no navio e usar o elevador, se estiver funcionando. Caso a tecnologia falhe, são 160 degraus até o topo.

*\*Sob supervisão de Alexandre Lopes, do G1 Santos*