ISSN: 2317-1308

Aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade no trabalho portuário: Um Estudo Sobre o Trabalhador Portuário Avulso no Porto de Santos

Vladimir Lamas [1]; Grimaldo dos Prazeres[1]; David da Silva[1]; Maria Cristina Pereira Matos [3]

[1]Alunos do Pós-Graduação Lato sensu, na Universidade Santa Cecília, Santos, BR.
[2]Professora do Curso de Mestrado na Universidade Santa Cecília, Santos, BR.

O presente trabalho trata dos aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade na formação de competências do trabalhador portuário avulso no Porto de Santos, o qual na atualidade vem sendo estudado tanto em âmbito acadêmico quanto empresarial, visto que a formação de competências multifuncionais tornou-se uma necessidade a partir dos impactos provocados pelo processo de modernização dos portos. Entende-se como trabalhador portuário avulso multifuncional às pessoas em si, que adquirem um conjunto de conhecimentos, habilidades e experiências pessoais para desenvolver qualquer atividade de trabalho no porto. Para fundamentar este estudo se buscou temáticas como: multifuncionalidade, sendo está um dos marcos na história do desenvolvimento do trabalhador portuário**;** as características do trabalhador portuário avulso, imprescindível para conhecermos o perfil dos trabalhadores que movimentam o porto; outra temática foi também a formação de competências, a qual permeia, na contemporaneidade, o fortalecimento de uma nova cultura, a de agregação de valor para o porto por intermédio das pessoas, visto que passaram a ser reconhecidas como diferencial competitivo para o mundo dos negócios. O objetivo da pesquisa foi analisar os aspectos teóricos e conceituar sobre a inserção da multifuncionalidade no perfil do trabalhador portuário avulso no porto de Santos. Como procedimento metodológico, o trabalho empregou um estudo exploratório, aplicando o método da pesquisa bibliográfica proporcionando elementos que fundamentaram teoricamente sobre a formação de competências; a multifuncionalidade; o porto de Santos e as características do trabalhador portuário avulso. O *lócus* da pesquisa foi o porto de Santos/SP, por ser reconhecido como o maior porto do Brasil e possuir o maior contingente de trabalhadores portuários avulsos do sistema portuário nacional. Os resultados apresentados permitiram inferir que apesar de existir diferenças entre operadores portuários e trabalhadores, quanto à complexidade do assunto, eles compactuam percepções semelhantes sobre o tema.

Palavras-Chave
Multifuncionalidade; Competências; Trabalhador portuário.

Conceptual and theoretical aspects on the integration of multifunctional port at work: a Study of the temporary port workers in the Port of Santos

This paper deals with the theoretical and conceptual aspects of the insertion of multifunctional skills training of temporary port workers at the Port of Santos, which today has been studied both in the academic and corporate, as the multifunctional skills training has become a necessity from the impacts caused by the process of modernization of ports. It is understood as a temporary port workers multifunctional people itself, acquiring a body of

knowledge, skills and experiences to develop any work activity at the port. To substantiate this study sought to topics such as: multi-functionality, and is one of the milestones in the history of the development of port worker, features of a temporary port workers, essential to know the profile of workers that move the port, another theme was also the formation of skills, which permeates, nowadays, the strengthening of a new culture, to add value to the port through people since come to be recognized as a competitive advantage for the business world. The objective of the research was to analyze and conceptualize the theoretical aspects of the insertion of multifunctionality in the profile of temporary port workers at the Port of Santos. As methodological procedure, the work employed an exploratory study, using the method of literature providing evidence that substantiate theoretically about skills training; multifunctionality, the port of Santos and the characteristics of the temporary port workers. The locus of the research was the port of Santos / SP, which is the largest port in Brazil and has the largest contingent of temporary workers as the national port system. The presented results allowed us to infer that although differences exist between port operators and workers, as the complexity of the subject, they share similar perceptions on the issue.

Keywords
Multifunctionality; Skills; Port worker.

INTRODUÇÃO

A busca frenética por um trabalhador que reúna conhecimentos técnicos, capacidade progressiva e coragem para decisão, sem duvida nenhuma é o grande desafio para o novo modelo no mercado de trabalho no cenário mundial e, principalmente, para o Trabalhador Portuário Avulsos do Porto de Santos – TPA.

Modernizar portos envolve não só atualizar a base tecnológica estrutural, composta por guindastes com controles numéricos, esteiras rolantes e sugadores a vácuo para movimentação de graneis sólidos, instalações refrigeradas e movimentadoras de granéis líquidos, mas, também, requalificar a mão de obra de apoio e de gestão, devidamente apoiadas por modernos sistemas de informações e controle.

Em meio a tantas discussões, é possível prospectar que surgirá um personagem que se torne um símbolo para o sucesso na implantação plena dessa lei: o trabalhador portuário multifuncional, como sugere o artigo 57 da LMP. Certamente, este é um artigo que ainda gera muita controvérsia, por se tratar de um assunto complexo por natureza, e de difícil solução prática. Todavia, para Gonçalves e Nunes (2008) é fundamental conhecer os atuais grupos de trabalhadores do setor portuário, de maneira a identificar seu perfil, suas necessidades de conhecimento e as perspectivas de crescimento profissional. Assim, nos esclarecimentos dos autores o Trabalhador Portuário Avulso (TPA) se caracteriza como Pessoa física que presta serviços sem vínculo empregatício em regime de escala de rodízio, sem exclusividade ao operador portuário, em períodos não contínuos e intermitentes, de forma autônoma, cuja intermediação se dá obrigatoriamente pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Já o Trabalhador Portuário Vinculado mantém a clássica e típica relação de emprego vinculada aos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, cuja relação é entabulada entre o empregado celetista e as empresas que operam nos portos (chamadas "operadores portuários") ou o próprio estado enquanto empregador (seja no âmbito municipal, estadual ou federal), como é o caso dos empregados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

A própria Lei de Modernização dos Portos exige que os portos brasileiros sejam instalados Centro de Treinamento Profissional, com o fim de operacionalizar o programa de qualificação, visando atender às novas demandas de trabalho qualificado, conforme enfatizam Gonçalves e Nunes, (2008). Sendo assim, hoje o trabalhador portuário em Santos, conta com o Centro de Excelência Portuária do Porto de Santos (CTP/CENEP), inaugurado em 2008, oriundo de uma parceria firmada entre a Prefeitura Municipal de Santos e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP). Com isso, os estudos de Matos (2012) remeteram os pesquisadores ao seguinte questionamento: Seria este Centro de Excelência Portuária do Porto de Santos uma possibilidade de direcionamento a caminho da multifuncionalidade dos trabalhadores? No entender de Matos (2012) é possível entender que no século passado, o homem não precisava usar seu intelecto, mas sim a força física [...], sugerindo a reflexão de quão conflitante deve ser encontrar no mercado de recursos humanos, pessoal preparado quer seja em qualificação, capacitação ou mesmo habilidades desenvolvidas para as inúmeras tarefas que compõem o segmento portuário. Nesse sentido, com a Lei 8.630/93 nasceu a figura do trabalhador portuário multifuncional. Gonçalves e Nunes (2008) entendem que ser multifuncional ou polivalente é ser, essencialmente generalista, ou seja, adotar um perfil diferenciado para a execução de todas as tarefas que se apresentam nas novas realidades, tal qual a portuária com seus novos equipamentos e características funcionais.

Paul e Freddo (2009) observam que para a utilização otimizada destes novos equipamentos, de maneira a tornar as operações mais rentáveis e produtivas, é necessário que haja preparação e qualificação dos trabalhadores. Seria desta forma, a possibilidade de se encerrar o grande problema para implantação da multifuncionalidade?.

Tratando-se da multifuncionalidade, a Lei 8.630/93 estimula a adoção desse regime, que ainda gera muita controvérsia, por tratar-se de um assunto espinhoso por natureza, e de difícil solução prática. Entretanto, para Paixão e Fleury (2008), a disposição decorre do fato de que as atividades descritas no parágrafo 3º do artigo 57, da Lei de Modernização dos Portos não são descrições de categorias profissionais, mas de atividades exercidas pelo trabalhador portuário avulso. Isto permite que o trabalhador portuário, desde que devidamente habilitado pelo OGMO, possa prestar serviços – e concorrer à escala – em mais de uma atividade portuária. Por exemplo, um consertador habilitado para a função de conferência de carga, pode concorrer à escala e compor equipe de conferentes.

MATERIAIS E MÉTODOS

O presente estudo buscou analisar os aspectos teóricos e conceituais sobre a inserção da multifuncionalidade no perfil do trabalhador portuário avulso. Bem como identificar as vantagens da inserção da multifuncionalidade no perfil do trabalhador portuário avulso; identificar as limitações da inserção da multifuncionalidade no perfil do trabalhador portuário avulso; identificar o perfil do trabalhador portuário avulso e fornecer subsídios para aprofundamentos dos estudos sobre a inserção da multifuncionalidade. Para tanto, contemplou em seus procedimentos metodológicos um estudo exploratório, de cunho qualitativo., empregando como método fontes de pesquisas bibliográficas com autores e estudiosos da temática ora investigada. Entre as fontes se destaca uma pesquisa de campo extraída de um Relatório Final apresentado ao Programa de Pós-Doutorado em Administração à Universidade de São Paulo, intitulado Influência de lei de modernização dos portos na qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos: Um estudo no Porto de Santos, desenvolvido por Matos em 2012.

Desta forma, a pesquisa bibliográfica proporcionou elementos que fundamentaram teoricamente sobre a formação de competências; a multifuncionalidade; contextualização do porto de Santos e as características do trabalhador portuário avulso. Para contextualizar o lócus da pesquisa, optou-se pelo Porto de Santos, por se tratar do maior porto do sistema portuário nacional e também o que possui o maior número de trabalhadores portuários avulsos, tornando-se fundamental para os estados integrantes de sua hinterlândia primária. Nesse sentido, também é muito importante para o comércio exterior dos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Rondônia, Tocantins, Sergipe e Paraíba, integrantes de sua hinterlândia secundária e terciária. (CODESP, 2012). Sendo o maior da América Latina , o Porto de Santos, tem uma extensão de cais de 13 km, com profundidades de projeto variando entre 7,3 e 14 m e área útil total de 7,8 milhões de m². Conta com 62 berços de atracação, dos quais 11 são de Terminais Privativos tais como: Cutrale, Dow Química, Cargill, Usiminas e Fosfértil. Destacam-se os terminais especializados, localizados nas duas margens do estuário, nos quais se pode verificar a seguinte disponibilização de berços: 1 para veículos; 14 para contêineres; 5 para fertilizantes/adubos; 6 para produtos químicos; 2 para cítricos; 8 para sólidos de origem vegetal; 1 para sal; 2 para passageiros; 1 para produtos de origem florestal; 1 para derivados de petróleo, 4 para trigo; 5 para produtos siderúrgicos; 10 para carga geral e 2 de multiuso (suco cítrico a granel, roll-on/roll-off e contêiner) (CODESP, 2012). ,

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados extraídos são originários do Relatório Final apresentado ao Programa de Pós-Doutorado em Administração à Universidade de São Paulo, realizada em 2011, junto aos Trabalhadores Portuários Avulsos, no Porto de Santos, intitulada A Influência de Lei de Modernização dos Portos na qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos: Um estudo no Porto de Santos, onde Matos (2012) quando numa amostra de 500 respondentes, identificou que o perfil do trabalhador portuário avulso é formado em sua maioria por trabalhadores que iniciaram suas atividades no Porto de Santos, a partir da década de 1990, momento em que o Brasil começava a sentir os impactos mais fortes do processo de globalização e também assistia a implantação da Lei de Modernização dos Portos. Para a autora a maioria dos respondentes, de maneira parcial, está satisfeita com a utilização e desenvolvimento de sua capacidade pelos órgãos competentes. Entretanto, não se deve deixar de desconsiderar aqueles respondentes que discordam, discordam parcial ou totalmente. Assim, é possível perceber que há um choque de opiniões entre os trabalhadores portuários avulsos. Outro indicador estudado por Matos (2012) foi sobre a existência de mais investimento no desenvolvimento profissional após a LMP, cujos resultados obtidos acusaram que a maioria dos respondentes admitem essa existência. Já com relação ao bom aproveitamento do potencial profissional dos TPA's, os respondentes se dividem na opinião, ou seja, praticamente metade concorda e a outra metade discorda. Ainda segundo a autora a maioria dos TPA, concorda de forma parcial que conseguem visualizar oportunidades de carreira profissional e os treinamentos oferecidos pelos órgãos competentes são vistos como aliados do crescimento profissional,

ISSN: 2317-1308

CONCLUSÕES

Após dezenove anos da promulgação da Lei 8.630, o processo que gera competências para promover a formação profissional e o treinamento do trabalhador portuário avulso para exercer a condição de multifuncional ainda é lento, pois mesmo entendendo que existe um período de transição, uma vez que a mudança é significativa, a questão da multifuncionalidade do trabalhador portuário deveria estar em um estágio bem mais adiantado. Sendo assim, este estudo permitiu entender os motivos que dificultam o processo de treinamento e capacitação do trabalhador portuário avulso para efetivação da multifuncionalidade entre esses trabalhadores. Foi identificado também que o trabalhador portuário multifuncional terá aptidão para exercer os trabalhos de estiva, bloco, vigia, conserto, guindaste, operário portuário.

Portanto, além de ter habilidades para executar o seu ofício, adquirirá aptidões para realizar outros tipos de trabalho, permitindo que o trabalhador portuário, desde que devidamente habilitado pelo OGMO, possa prestar serviços – e concorrer à escala – em mais de uma atividade portuária, situação esta vantajosa, tanto para os trabalhadores portuários avulsos que tem a possibilidade de complementar seu ganho, quanto para os operadores portuários que poderão se beneficiar de um aumento na produtividade das operações portuárias, já que poderão reduzir a contratação de trabalhadores de categorias específicas. Porém, na outra ponta do processo, existem algumas limitações a inserção da multifuncionalidade no perfil do trabalhador portuário avulso visto que a mudança gera insegurança e maior resistência, principalmente entre os trabalhadores mais antigos, conforme convergem alguns autores estudados, pois não apresentam predisposição em se adaptarem ao novo perfil de trabalhador portuário. Isso ocorre porque esses trabalhadores já possuem costumes próprios e sistemas de valores, adquiridos por uma cultura de liberdade de ações, não compromisso e independência, e cuja preocupação maior é a manutenção do *status quo*.

Outra discussão que está em pauta nos sindicatos envolvendo a multifuncionalidade, trata da remuneração, uma vez que ao invés de unir as categorias, pode acarretar um processo de desagregação, onde a sobrevivência no mercado de trabalho e a garantia de um salário decente é o que interessa, pois, além da perda de suas características, a multifuncionalidade requer uma padronização do valor da hora trabalhada, que pode, em último caso, ser nivelada por baixo, e este é o medo de alguns trabalhadores, principalmente aqueles que têm maior remuneração. O primeiro passo é reduzir o valor da remuneração das categorias pela perda do mercado delas para o TPA.

Todavia, convém ressaltar que a maioria dos trabalhadores portuários está receptiva às mudanças, e entendem ser necessárias, assim como a capacitação é fundamental para a manutenção e bom funcionamento do trabalho portuário, ou seja, o seu mercado de trabalho. Entretanto, na atualidade, existem poucos trabalhadores com condição de exercer a multifuncionalidade, porém, preparar os trabalhadores para esta nova etapa deve ser de competência do OGMO, conforme obrigatoriedade definida na LMP,. Dessa forma, recomenda-se que os setores envolvidos, ou seja, não apenas o ÓGMO, mas também as operadoras, a administração portuária, avaliem qual o motivo do sistema de treinamento ser tão lento que na prática, a multifuncionalidade já vem sendo exercida, haja vista a necessidade do dia a dia para atender a dinâmica das atividades portuárias, ou seja, porque os terminais

privados têm utilizado trabalhadores em funções diferentes das suas e mão de obra fora do sistema para realizar funções de trabalhadores avulsos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORTOLIN, Adriana; SANTOS, Jacques F. dos; AKABANE, Getulio Kasue. Conteinerização como fator de redução da contratação dos trabalhadores portuários avulsos no porto de Santos. **V Simpósio Internacional de Gestão de Negócios no Ambiente Portuário:** Sustentabilidade de Negócios no Ambiente Portuário. Santos: Universidade Católica de Santos, 2008.

BRASIL. **Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em 21 mar/. 2012.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Resumo completo da história do Porto de Santos.** Disponível em: http://www.portodesantos.com.br/historia.php. Acesso em 23/04/2012.

GONÇALVES, Alcindo; NUNES, Luiz Antonio de Paula. **O grande porto.** A modernização no porto de Santos. Santos: Realejo, 2008.

MATOS, Maria Cristina P. **Influência de lei de modernização dos portos na qualidade de vida dos trabalhadores portuários avulsos:** Um estudo no Porto de Santos. Relatório Final apresentado ao Programa de Pós-Doutorado em Administração à Universidade de São Paulo, 2012.

PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. **Trabalho portuário:** a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil. 2 ed. São Paulo: Método, 2008.

PAUL, Norberto Luiz de França; FREDDO, Antonio Carlos. Questões sobre a multifuncionalidade nas operações portuárias em Santos. Dissertação (mestrado em Gestão de Negócios). **REVISTA ELETRÔNICA DE GESTÃO DE NEGÓCIOS**. Santos/SP: Universidade Católica de Santos, 2009.