

ARTIGO

Estivadores Portugueses Organização do trabalho e acidentes

Portuguese dockworkers – Work organization and accidents

Maria de Fátima Ferreira Queiróz, D.Sc.

Professora Associada da Universidade Federal de São Paulo, Departamento de Políticas Públicas e Saúde Coletiva. Pós Doutora pela Universidade Nova de Lisboa

João Areosa, D.Sc.

Professor da Escola Superior de Ciências Empresariais (ESCE-IPS). Pesquisador do Centro Interdisciplinar em Ciências Sociais (CICS/NOVA) da Universidade Nova de Lisboa. Doutor em Sociologia pelo Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL)

Ricardo Lara, D.Sc.

Professor Associado da Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Serviço Social. Pós Doutor pela Universidade Nova de Lisboa

Filipe Gonçalves

Estivador do Porto de Sines – Alentejo – Portugal

RESUMO: Os riscos são onipresentes aos ambientes de trabalho e representam importantes problemas de saúde coletiva. Em determinadas profissões os riscos são de maior gravidade, como no caso dos estivadores. Este artigo apresenta os acidentes de trabalho nos portos portugueses de Lisboa, Figueira da Foz e Sines, objetivando conhecer a relação entre os acidentes e o modo como o trabalho está organizado a partir do entendimento dos trabalhadores. Foi aplicado questionário contendo questões relativas à organização do trabalho e ao acidente de trabalho. A amostra contou com 140 estivadores. Os dados foram objetos de análise descritiva e teste do qui-quadrado ($p < 0,05$). O acidente de trabalho com estivadores foi associado à *exigência rígida de controle* ($p = 0,005$) e à condição de ter *vivenciado incidente de trabalho* ($p = 0,003$). Os estivadores mencionam que *não se sentem seguros no trabalho* e relatam a dimensão das exigências diárias no porto. A pesquisa pretende ainda contribuir com a construção de políticas de saúde do trabalhador portuário.

Portanto, ouvir o trabalhador sobre relatos de incidentes permitiu compreender a dimensão do trabalho no porto e os vários fatores que podem determinar um acidente.

Palavras-chave: acidente de trabalho, condição de trabalho, estivadores.

ABSTRACT: Risks are ubiquitous in the workplace and represent important collective health problems. In certain professions the risks are of greater severity, as in the case of dockers. This article presents work accidents in the Portuguese ports of Lisbon, Figueira da Foz and Sines, aiming to understand the relationship between accidents and the way work is organized based on the workers' understanding. A questionnaire was applied containing questions related to work organization and work accidents. The sample included 140 dockers. The data were subject to descriptive analysis and chi-square test ($p < 0.05$). The work accident with dockers was associated with a strict control requirement ($p = 0.005$) and the condition of having experienced a work incident ($p = 0.003$). The dockers mention that they do not feel safe at work and report the size of the daily demands at the port. The research also intends to contribute to the construction of health policies for port workers. Therefore, listening to the worker about incident reports allowed us to understand the dimension of work in the port and the various factors that can determine an accident.

Keywords: occupational accidents, working conditions, dockworkers.

INTRODUÇÃO

Este artigo aborda acidentes de trabalho relatados por estivadores de três portos portugueses e aspectos da organização do trabalho adotados pelos administradores nos portos pesquisados. A temática apresentada é parte de pesquisa desenvolvida sobre o trabalho portuário em Portugal nos anos de 2015-2016.

O trabalho portuário tem-se transformado de forma acentuada a partir de meados do século XX, pois no decorrer das últimas décadas, principalmente a partir de 1980, os portos passaram a movimentar maior volume de carga utilizando nova embalagem: o contêiner. Essa transformação está relacionada aos avanços tecnológicos introduzidos nos portos, à conseqüente redução de força física empregada no processo de trabalho e sua maior intensificação, impactando a vida dos estivadores dos portos portugueses, principalmente em relação à condição de trabalho e saúde (QUEIRÓZ; LARA; MARINHO, 2015). As transformações das condições de trabalho nos portos estão relacionadas ao capitalismo global, entre outros aspectos, por se constituírem territórios onde se realizam distribuição de mercadorias entre países, ou entre regiões

de um mesmo país, ganhando destaque no processo de globalização do comércio e da economia sob o domínio do neoliberalismo. Emerge, então, uma nova estrutura para os portos e novas formas de embarque e desembarque de mercadorias. O trabalho se modifica aliviando cargas físicas sobre os ombros e as costas dos trabalhadores, que trabalhavam utilizando seu corpo como instrumento principal de transporte e, embora não se tenha eliminado as cargas físicas aos trabalhadores, novas exigências são colocadas que requerem maior desempenho intelectual. Assim, novos fatores determinantes de adoecimento se fazem presentes nos portos, colocando em risco a saúde dos trabalhadores e a sua vida, que, em alguns casos, pode ser interrompida por acidente grave ou fatal. Para lidar com esse cenário de medo, angústia e sofrimento, os trabalhadores recorrem a determinados tipos de *estratégias defensivas* que podem salvaguardar sua saúde mental (Dejours, 2017; Areosa, 2019), dado que estão permanentemente confrontados com riscos ocupacionais elevados. Ressalta-se que nos portos o trabalho é realizado com a constante elevação de cargas pesadas e os estivadores transitam sob essas cargas suspensas. Nesse contexto, a organização do trabalho inclui aspectos que assegurem o domínio sobre o trabalhador, implementando fatores que possibilitem maior velocidade e intensidade na realização do trabalho, além de objetivar aumento nos lucros das operadoras portuárias.

A organização do trabalho nos portos tem histórico singular, pois durante mais de um século esteve sob a gestão dos trabalhadores, que se organizavam e distribuíam o trabalho sob a administração do representante de classe, no caso, o sindicato, no modelo *closed shop*. O controle e a disciplina empregados no processo fabril, presentes no fordismo-taylorismo, não foram normas que orientaram o trabalho no universo portuário, ou seja, a disputa entre a gerência e os operários pelo controle do processo de produção.

Nos portos, a mudança na organização do trabalho acontece a partir de 1990, quando o projeto societário neoliberal formula novas leis para os portos, incluindo a retirada da organização do trabalho do domínio dos estivadores e a delegam aos gerentes representativos do capital nos portos. Importante ressaltar que as resistências dos trabalhadores às mudanças ocorreram em todos os portos mundiais, porém o novo sistema conseguiu prevalecer. As transações comerciais globalizadas que passam pelos portos devem ser compreendidas sob essas novas configurações do trabalho portuário.

Neste artigo, dá-se voz e importância às questões apresentadas pelos trabalhadores no que se refere à sua vida portuária, objetivando conhecer a relação entre os acidentes e o modo como o trabalho está organizado a partir do entendimento dos trabalhadores.

O TRABALHO PORTUÁRIO E OS PORTOS PORTUGUESES

A atividade portuária comporta diversos tipos de trabalho que são realizados à bordo ou no cais, e envolvem o embarque e desembarque das cargas, as conferências destas, a arrumação da mercadoria nos porões, a limpeza desses porões, o trabalho de vigiar as embarcações e orientar de forma segura o embarque e desembarque de cargas. Em Portugal, esse trabalho é desenvolvido pelos estivadores que têm sua definição como trabalhadores que estivam e desestivam as cargas. Trata-se de uma categoria que, no processo histórico de trabalho, emergiu da unificação de três categorias que atuavam até o ano de 1998 nos portos portugueses, ou seja, os conferentes de carga, os trabalhadores do tráfego e os estivadores. Passaram, a partir de então, a se reconhecer como estivadores. Segundo Queiróz e Lara (2019, p. 49): “o trabalho dos estivadores apresenta-se como uma atividade singular no universo da produção global, sobressaindo a complexidade dos aspectos referentes ao domínio é à organização do trabalho nos portos”. Cada atividade desenvolvida apresenta características específicas, como força física, iniciativa, versatilidade, capacidade de realizar decisões rápidas, comportando certas noções de ofício dos estivadores e dos antigos trabalhadores do tráfego e conferentes mencionados. Esse aspecto acaba por ser reforçado em razão da pouca modificação de base tecnológica sofrida pelo setor em um período relativamente longo. No caso portuário, as transformações tecnológicas acontecem no início do século XIX, com a entrada de grandes guindastes de bordo e terra. As grandes transformações advêm, em especial, da entrada do contêiner, como forma de embalagem, na década de 1970, acompanhada pela construção de navios *roll-on/roll-off* para transporte de veículos. Em seguida, nas décadas de 1980 e 1990, surgem os grandes navios graneleiros e o embarque semiautomatizado de granel sólido e automatizado de granel líquido.

O uso do contêiner como embalagem para transporte de carga exigiu equipamentos de grande porte, como os *portainers*, *transtainers*, *reach steaker*, empilhadeiras, pás carregadoras, com isso, foi necessário estabelecer nova configuração no desenvolvimento do trabalho. Os portos portugueses se ajustam para se incluírem na competitividade do mundo globalizado, sob a proposta neoliberal, em que trocas comerciais, suas agilidades e competitividades são requeridas, com destaque para a diminuição do tempo de transporte.

Desde o ano de 2006 são observadas transformações nas concessões dos portos portugueses ao capital estrangeiro, com a instalação definitiva no Porto de Sines de um dos grandes *Global Terminal Operators* (GTO) mundiais, a *Port Singapore Authority* (PSA), multinacional gestora de terminais portuários, detida totalmente pelo Estado de Singapura. O governo português concessionou por 50 anos o Terminal XXI à PSA, especializado em movimentação de contêineres no Porto de Sines.

Em Lisboa, os terminais portuários de contêineres encontravam-se gerenciados, no momento da pesquisa (no ano de 2015), e igualmente concessionados por duas oligarquias portuárias nacionais, a histórica Empresa de Tráfego e Estiva (ETE) e a mais recente Mota-Engil. A partir do ano de 2016, o cenário muda com a concessão do Terminal de Alcântara ao grupo *Yilport Holding*, subsidiária do Grupo *Yildirim*.

No Porto de Lisboa, a movimentação de contêineres no ano de 2019 foi da ordem de 4.719.258 toneladas e 461.640 *Twenty Foot Equivalent Unit* (TEU) (Porto de Lisboa, 2020). Na atualidade, com a introdução de novas tecnologias, trabalha-se mais, e o número de trabalhadores diminuiu a partir do ano de 1993, com o incentivo à aposentadoria. Assim, isso equivale a fazer o mesmo trabalho em menor tempo. Entre outros aspectos, isso significa uma intensificação do trabalho, normalmente associada ao aumento de falhas e acidentes (AREOSA; GONÇALVES, 2018). Verifica-se que os navios demoram menos tempo no cais e o número de trabalhadores é reduzido. Por outro lado, não se dimensiona a efetiva necessidade dos trabalhadores diante do trabalho a executar, ou seja, a real necessidade de homens no trabalho. Essa conformação do trabalho, no Porto de Lisboa, agrava a problemática dos acidentes de trabalho, apesar de os trabalhadores revelarem, regra geral, uma boa percepção sobre os riscos do seu trabalho (QUEIRÓZ; AREOSA, 2018).

A modernização do setor portuário modificou a maneira de realizar e de organizar o trabalho, que veio acompanhada de um extenso processo de privatizações e de investimentos em novas tecnologias portuárias (MACIEL et al., 2015). As mudanças acabaram originando intensificação e precarização do trabalho na nova organização do capital, polarizando cada vez mais os interesses entre trabalhadores e empregadores (ROSSO, 2008). Assim, o contexto organizacional e estrutural que compõe a realidade de trabalho da sociedade pode acarretar tanto benefícios à vida humana quanto produzir problemas à saúde do trabalhador (ALMEIDA et al., 2012).

No âmbito do trabalho portuário, as transformações tecnológicas aliviaram, em parte, a sobrecarga física, visto que, por exemplo, no passado as sacas que eram carregadas às costas passaram a ser embaladas em contêineres; mas, por outro lado, as novas tecnologias originam novos fatores determinantes de acidentes e adoecimentos relacionados a novos *modus operandi* aplicados ao trabalho portuário. Em pesquisa com 232 trabalhadores portuários no Sul do Brasil, pesquisadores constataram que, em relação à carga global de trabalho, 134 trabalhadores portuários (58,8%) indicaram submeter-se a elevadas cargas de trabalho (ALMEIDA; CÉSAR-VAZ, 2016).

Nos portos portugueses, assim como em portos mundiais, as novas tecnologias e modos antigos de transporte de carga coexistem no manuseio de mercadorias com um diferencial de que o novo modelo organizacional se instala, para todos tipos de tarefa,

enraizando a exigência de produção/produtividade e competitividade entre os trabalhadores. O novo capitalismo flexível, através do recurso a “novas” técnicas de administração das empresas, faz aumentar a concorrência entre trabalhadores e isso tende a minar os laços de solidariedade e a ajuda mútua entre trabalhadores (AREOSA, 2019). Assim, as condições de trabalho nos portos, anteriormente contextualizadas, concorrem no acometimento dos trabalhadores por diversas lesões decorrentes de acidentes de trabalho, que podem atingir o trabalhador de forma letal, pois o porto é um ambiente com tecnologia relativamente sofisticada, mas perigosa, onde são manuseadas cargas pesadas e suspensas.

ACIDENTES/DOENÇAS DE TRABALHO NOS PORTOS PORTUGUESES

Os acidentes de trabalho afetam mundialmente a população trabalhadora, tanto que a Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que 2,3 milhões de pessoas morrem anualmente como resultado de acidentes de trabalho e de doenças relacionadas ao trabalho (INTERNATIONAL LABOR OFFICE, 2014). Em adição, há 860 mil acidentes do trabalho todos os dias com consequentes lesões. O custo direto e indireto com acidentes de trabalho e adoecimento pelo trabalho, de acordo com a OIT é estimado em US\$2.8 trilhões em todo o mundo. Portugal exhibe igualmente um quadro alarmante de acidentes de trabalho, configurando um grave problema de saúde coletiva. A Base de Dados Portugal Contemporâneo (PORDATA, 2020) apresenta que os acidentes de trabalho em Portugal em 2017 foram da ordem de 209.390, dos quais 140 foram fatais.

Em Portugal, o reconhecimento (caracterização) de um acidente de trabalho é realizado por instituição privada, ou seja, as seguradoras contratadas pelas empresas efetuam essa tarefa numa fase inicial. O órgão responsável em Portugal pela Comunicação do Acidente de Trabalho é a própria empresa e essa comunicação de acidente segue para a seguradora. No caso de acidentes de trabalho fatais, bem como aqueles que evidenciam lesão física grave, o empregador tem também de comunicar à Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT), órgão estatal. Na ocorrência de um acidente no ambiente portuário português o trabalhador é socorrido (transportado) em situação emergencial pelo serviço público (por exemplo, o Instituto Nacional de Emergência Médica - INEM) e a assistência nas intervenções médicas e hospitalares é de responsabilidade da Seguradora contratada pelos operadores portuários. Assim, acidentes que não geram lesões graves não são comunicados diretamente à ACT; perante o aumento da precarização suspeita-se que possa estar a ocorrer uma subnotificação de acidentes de trabalho nos portos portugueses. Num estudo em outro setor de atividade, verificou-se a referida subnotificação de acidentes de trabalho (MONTEMOR; VELOSO; AREOSA, 2015).

O trabalho portuário é realizado em ambiente altamente perigoso e insalubre, aumentando os fatores determinantes de acidente em consonância com a carga movimentada (SOARES et al., 2008). Mudanças tecnológicas e político-econômicas, a exemplo da introdução do contêiner e de maquinário pesado, podem diminuir o número de lesões graves e mortes, contudo podem elevar acidentes leves e outras formas de agravos. O ambiente de trabalho portuário, em geral, apresenta fatores determinantes de agravos à saúde e à vida dos trabalhadores que atuam no cais e no navio. Os fatores determinantes presentes no trabalho portuário estão relacionados não apenas às condições físicas do trabalho (presença de ruídos e vibrações de máquinas, exposição à intempérie e temperaturas extremas, exposição a substâncias químicas, levantamento manual de carga, entre outros) mas também a condições organizacionais (composição das equipes de trabalho em número abaixo do ideal, ganho por produtividade e ritmo de trabalho elevado). (MACIEL et al., 2015, p. 172).

Diante de novas tecnologias, e constantes mudanças nas organizações do trabalho, torna-se importante dar voz ao estivador para conhecer e compreender os acidentes de trabalho e as novas configurações ao seu processo laboral, para, assim, oferecer aos trabalhadores portuários contribuições ao entendimento das novas vivências sob o domínio do capital neoliberal.

MÉTODOS

A análise apresentada é parte da investigação intitulada *Trabalho e Saúde dos Trabalhadores Portuários do Porto de Lisboa: estudo comparativo com o porto de Santos-Brasil*¹, desenvolvida no ano de 2015 nos portos portugueses.

O desenho da pesquisa, no todo, pautou-se em abordagens que viabilizaram a produção de conhecimento, ou seja, métodos quantitativos e qualitativos. No presente artigo, opta-se por privilegiar a abordagem quantitativa e a discussão referentes aos acidentes e à sua relação com a organização do trabalho. Os dados quantitativos sobre os acidentes foram obtidos a partir da memória dos trabalhadores. Apesar das limitações que os dados possam apresentar, pois se trata de relatos dos trabalhadores e sujeito a vieses de memória, entende-se que ocorre confiabilidade nos relatos, uma vez que um acidente deixa marcas no corpo físico, e quiçá mental, compondo a história de vida, saúde e adoecimento de um trabalhador, assim jamais relegado ao esquecimento. O acidente não é esquecido, principalmente quando gera lesão por trabalho com carga ou maquinário pesado, que é o caso do trabalho portuário. As análises descritivas incluem a ocorrência de afastamento, que também corrobora a compreensão da memória dos trabalhadores sobre sua vida no trabalho. Por outro lado, as empresas portuárias, condizente com seu compromisso com a proposta de

¹ Através de concessão de bolsa de Pós-Doutorado no Exterior - BPE, FAPESP - processo nº 2014/22654-5.

domínio dos trabalhadores, negam o acesso aos dados sobre acidentes gerados no âmbito portuário.

Em relação aos acidentes de trabalho, pesquisou-se junto aos estivadores a ocorrência de acidentes de trabalho e suas especificidades, por meio de questionário. O acidente de trabalho foi abordado por meio das seguintes questões: *Já teve algum acidente de trabalho na atividade portuária?; Se sim, qual o tipo de acidente?; Quantos acidentes?; Quando foi o último ou único acidente?; Qual diagnóstico médico desse último ou único acidente?; Que atividade estava a realizar quando ocorreu este acidente?; Qual o tipo de acidente (causa imediata)?; Que tipo de lesão o acidente gerou?; Que partes do corpo foram afetadas pelo acidente?; O(s) acidente(s) que tiveste gerou(geraram) “Participação de Acidente de Trabalho”?; Ficou afastado do trabalho por causa do(s) acidente(s)?; Se Sim, por quanto tempo ficou afastado?.* Para finalizar as questões referentes ao acidente em si foi perguntado aos estivadores: *Já passou por situação de incidente de trabalho (aquela situação que quase gerou um acidente)? Se já passou, por favor, descreva resumidamente qual(is) situação(ões).*

A elaboração do questionário sobre organização do trabalho teve como base o inventário de McAtamney e Corllet (1998), que foi construído com o objetivo de auxiliar na detecção das condições e relações que ocorrem durante a realização do trabalho e o Texto para Discussão “As pesquisas Francesas sobre Condições de Trabalho e a Organização do Trabalho: dos Métodos aos Resultados” (VOLKOFF, 1992). Para a finalização da construção desse questionário ouviu-se os trabalhadores portuários do Porto de Lisboa que apontaram os aspectos relevantes da organização do trabalho a serem contemplados.

A pesquisa foi conduzida dentro de padrões éticos dispostos na Resolução da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) n.º 196/96 e foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de São Paulo (CEP/UNIFESP), sob o número CAAE: 57096915.7.0000.5505.

SELEÇÃO DA AMOSTRA DE ESTIVADORES

Por questões de acessibilidade aos trabalhadores portuários optou-se por desenvolver a pesquisa partindo da relação estabelecida com o Sindicato dos Estivadores e da Atividade Logística de Portugal. Diante do conhecimento prévio e de acordo com os objetivos da pesquisa prosseguiu-se o trabalho com os Trabalhadores do Porto de Lisboa, do Porto de Sines e do Porto de Figueira da Foz. Estes três portos, acrescido do Porto de Setúbal, trabalhadores do Porto de Leixões e dos Portos da Ilha da Madeira e das Ilhas dos Açores, constituem a base do Sindicato.

A amostra contemplou 35,3% (112) do quantitativo de 317 trabalhadores na ativa no Porto de Lisboa. Para o Porto de Figueira da Foz, a amostra foi de 69,5% (16) de 23 estivadores, e de 2% (12) para o Porto de Sines, com aproximadamente 600 estivadores à época da pesquisa. A amostra total representou 14,9% dos 940 estivadores dos três portos. A aplicação do questionário se deu por meio da disponibilização de espaço nas plenárias sindicais e nos espaços da sede do sindicato.

Foram pesquisados estivadores do sexo masculino por ser o representativo da categoria com tempo de serviço pelo menos de um ano de trabalho. No Porto de Lisboa e Figueira da Foz os trabalhadores eram todos do sexo masculino e no Porto de Sines existiam três mulheres a desenvolver a atividade de estivaras.

Os estivadores pesquisados tinham idades entre 22 e 59 anos e a maioria, 62,9%, se encontravam na faixa etária entre 30 e 39 anos. O tempo predominante de trabalho nos portos foi de 5 a 14 anos, representado por 50% (70) dos estivadores.

Os dados foram coletados, codificados, processados e digitados em programa estatístico apropriado (SPSS²) para posterior análise estatística. Determinou-se a correta frequência das variáveis contidas no banco de dados no SPSS. Os dados quantitativos foram analisados através do teste do qui-quadrado (χ^2) e foram considerados significativos aqueles com valor de $p < 0,05$. Foi determinada a relação estatisticamente significativa (ou não) do acidente de trabalho com os aspectos da organização do trabalho.

RESULTADOS

Dentre os portos em estudo, o Porto de Lisboa é o mais antigo e situa-se às margens direita e esquerda do estuário do rio Tejo. A entidade que gere o porto, a Administração do Porto de Lisboa (APL), é uma sociedade anônima de capitais públicos detidos pelo Estado português, oferecendo várias concessões em cada segmento de mercado. A preferência por modelos de gestão portuária que combinam a participação pública e privada também se manifestou no caso português (FONSECA, 2012), como em outros portos mundiais. O Porto trabalha com aproximadamente 320 estivadores que se dividem na movimentação das várias cargas transportadas. Opera com estivadores em regimes de trabalho de oito horas, das 8 h às 17 h, com pausa de uma hora para refeição. A jornada pode ser estendida se houver necessidade de finalização de navios para que estes deixem o porto em direção a outro porto comercial. Atuam em regime de trabalho ocasional (eventual) e por tempo indeterminado. Os estivadores realizam todos os tipos de atividade no cais e no

2 Modelador SPSS é uma plataforma de análise preditiva que permite ao usuário utilizar algoritmos estatísticos e de "data mining" através de uma interface gráfica sem a necessidade de programação e conhecimento específicos das técnicas e dos modelos estatísticos utilizados.

navio e rodiziam quando estão a trabalhar em equipamento pesado como é o caso do *portêiner* e outros guindastes de terra.

O Porto de Sines é outro porto pesquisado, que apresentava, à época da pesquisa, um contingente de aproximadamente 600 estivadores no Terminal de Contentores de Sines denominado Terminal XXI, e iniciou sua atividade em 2004. Trata-se de um porto marítimo de águas profundas do Oceano Atlântico, situado no baixo Alentejo e com intensa movimentação de carga em contêineres, alcançando 17,134.500 milhões em carga containerizada em 2019 (Porto de Sines, 2019).

O outro porto em pesquisa é o da Figueira da Foz, também localizado na Costa Atlântica. É um porto menor que os anteriores e abarca aproximadamente 35 estivadores, 23 sindicalizados e o restante considerados precários (eventuais). Esse porto não trabalha com carga containerizada devido ao limitado calado que varia de 6 metros a 7,5 metros, não comportando os grandes navios de contêineres. A carga que movimenta na exportação é a madeira serrada, pasta de papel, argila, pó de gesso e na importação o vidro moído para as indústrias vidreiras situadas nas proximidades de Marinha Grande. Atingiu de janeiro a maio de 2020 o valor de 875.741 milhões de toneladas movimentadas (PORTO DE FIGUEIRA DA FOZ, 2020).

O desenvolvimento da pesquisa evidencia que os acidentes ocorrem nos portos e que os trabalhadores se encontram vulneráveis diante das condições de trabalho, que não certificam sua segurança, sua tranquilidade. Dos 140 estivadores entrevistados, 85,7% (120) afirmam já ter sofrido acidentes de trabalho na sua vida portuária. À semelhança do estudo nos portos portugueses, uma pesquisa desenvolvida com os portuários do Porto de Santos apresentou que de 453 trabalhadores portuários entrevistados, 47% afirmaram ter sofrido acidentes de trabalho em sua vida no porto (MEDEIROS et al., 2015).

Dos respondentes afirmativamente aos acidentes de trabalho, 83,4% eram do Porto de Lisboa, 10,8% do Porto de Figueira da Foz e 5,8% do Porto de Sines. Em relação ao tipo de acidente, os estivadores indicaram que 74,3% foram típicos, 2,1% acidentes de Trajeto e obteve-se 9,3% de respostas para ambos (típico e trajeto). A referência aos acidentes típicos prevalece entre os pesquisados, consoante com a natureza do trabalho. O ambiente de trabalho nos portos expõe os trabalhadores ao manuseio de cargas pesadas, volumosas; oferece fatores que determinam as ocorrências de incidentes e acidentes, como lidar com engates, trabalhar em altura propenso a quedas, transitar por espaços exíguos, trabalhar com equipamentos e navios sem a adequada manutenção e transitar sob carga suspensa. Destaca-se que foram registrados três acidentes fatais no Terminal XXI - Porto de Sines em anos diferentes: um deles ocorreu em 2013, por queda no porão ao efetuar a função de *Ship*

Operations Supervisor (portaló); outro em 2015, por choque entre *traillers* (caminhões que operam exclusivamente na área portuária); e um acidente fatal, em 2020, ocorrido com um motorista em manobra de veículo pesado.

Dentre os 85,7% que afirmaram ter sido vítima de acidentes de trabalho, 84,3% afirmam que foi gerada a “Participação de Acidente de Trabalho”, documento em que se registra o acidente, e 80% ficaram afastados por causa do acidente. Os dados parecem indicar que a existência de subnotificação de acidentes de trabalho nos portos portugueses pode ser baixa e que os acidentes, em sua maioria, geram afastamentos. A pesquisa não alcançou análises sobre a Comunicação de Acidente emitidas pelas entidades patronais e as estatísticas publicadas em Portugal têm por base dados agregados.

Nesta pesquisa, a investigação sobre acidentes incluiu a pergunta sobre *quando foi o último ou único acidente (mês e ano)*. As respostas se referiram aos anos de 1970 a 2015, com uma abrangência de 45 anos. Dos 120 estivadores que afirmaram terem sido vítimas de acidentes de trabalho, 119 recordaram o ano do evento, correspondendo a 82,5%. Para os anos entre 1974 e 2008 ocorreram referências a acidentes por 15,9% dos entrevistados, enquanto para os anos entre 2009 a 2015, as referências abarcam 84% dos estivadores.

A indicação do ano em que ocorreu o acidente permite observar o aumento dos números de referências dos estivadores a partir do ano de 2009, com maior expressão de 2012 a 2015, em um total de 68,6% indicações de vivências de acidentes no período indicado. No período de 2009 a 2015, das 100 referências a acidentes, 85% foram no Porto de Lisboa. O crescimento da frequência de acidentes a partir do ano de 2012 parece estar relacionado à modernização portuária em si, da qual decorrem a aceleração do ritmo na movimentação de embarque e desembarque de carga no cais e a precarização das condições de trabalho, direcionados pela proposta neoliberal para os portos portugueses.

Os portos intensificam o trabalho a partir do início do século XXI, acelerando as transformações em meados de 2008, acrescidos de trajetória de expansão em decorrência das mudanças sucedidas no modo de produção capitalista (ROCHA NETO; CRAVIDÃO, 2014). A introdução de nova tecnologia para acelerar embarque e desembarque de mercadorias é um forte suporte nas metas de produção e exigência de produtividade dos trabalhadores, o que pode determinar a ocorrência dos acidentes de trabalho, levando em consideração a lida com maquinários pesados. Constata-se ainda que os navios são construídos com maior porte para transportar cada vez mais mercadorias com menor custo. O panorama não é animador para os trabalhadores nos portos e os aspectos abordados podem estar em conjunto concorrendo para que o

trabalho seja realizado sob condições desfavoráveis e o acidente pode ocorrer e acometer os estivadores no decorrer de suas vidas.

O Porto de Lisboa apresenta, nesta pesquisa, alto percentual de relatos de acidentes após o ano de 2009. As condições precárias de trabalho nesse Porto relacionam-se, por exemplo, ao maquinário obsoleto e sem manutenção, extensas jornadas de trabalho, organização rígida e estímulo à competitividade entre trabalhadores. Os estivadores pesquisados reconhecem os perigos presentes nas condições de trabalho quando 85%, dos 140 entrevistados, referem que não *se sentem seguros no trabalho, sem riscos à sua saúde*. Condição semelhante é apontada, em pesquisa no Porto de Rio Grande, no Brasil, em que os trabalhadores portuários reconhecem que estão em condição vulnerável, sob risco, pois dos 306 entrevistados 93,46% responderam que existem riscos à sua saúde no ambiente de trabalho (Soares et al., 2008).

Foi inquerido aos estivadores quantos acidentes tiveram em sua vida de trabalho. Como respostas, 23,6% tiveram apenas um acidente; 24,3% tiveram dois acidentes; 13,6% tiveram três e 15,7% com quatro acidentes. Mais acidentes por estivadores foram citados com percentagem inferior, incluindo a resposta de um trabalhador que já sofreu dez acidentes durante sua vida de trabalho no porto.

Quanto às causas imediatas dos acidentes de trabalho, os 120 trabalhadores responderam a esta questão. A causa imediata mais citada foi a queda de altura com 32,5%, seguida de máquinas ou equipamentos com 30%. O excesso de peso (carregar, levantar, puxar) contou com 13,4% das respostas. Verifica-se, assim, que máquinas ou equipamentos e queda de altura contribuíram com 62,5% das causas imediatas dos acidentes de trabalho. Destaca-se que essas causas citadas pelos trabalhadores têm conformidade com o trabalho desenvolvido no porto, pois o espaço de trabalho abriga maquinário pesado, antigos no Porto de Lisboa, exige trabalho em altura, como as tarefas realizadas em guindastes, pórticos, sugadores e (des)peação de contêineres, além da própria altura do navio e do constante movimento deste mesmo quando está atracado. Todos esses fatores aumentam o risco de queda, tanto de objetos como de trabalhadores. A fala dos trabalhadores coletadas a partir da pergunta *já passou por situação de incidentes de trabalho (aquela situação que quase gerou um acidente)?* apresenta a dimensão das exigências diárias do trabalho no porto e as situações que os colocam em condição de vulnerabilidade:

“Quase todos os dias existem situações que podem provocar acidentes como por exemplo o mau estado das máquinas e a falta de segurança em algumas situações no trabalho de base; na movimentação de carga (grueiro) foram várias as ocasiões em que a carga colocou em perigo os trabalhadores, quer pela sua natureza, quer pela dimensão, quer pelo espaço em que ela se teve de movimentar; andar numa máquina e quando chega à altura de travar, pura e simplesmente a máquina não

travou, mas não chegou a haver acidente. Ao manobrar o pórtico um estivador que estava a ajudar a posicionar o contentor que estava suspenso ia ficando com um pé esmagado pelo contentor; contentores a passar por cima da cabeça, varas de ferro e outras peças de ferro ao cair ao nosso lado, máquinas a passar muito perto, cabos de aço a sobrevoarem a cabeça, material a granel a desabar, entre muitas outras situações. A fazer descarga de um contentor tanque, com cabos, um dos cabos prendeu na minha camisola e começou a puxar-me para a beira tendo o risco de cair para o lado do mar do navio, quase a cair puxei com força e a camisola rasgou-se libertando-me. Rebentou o cabo da grua e caiu um contentor, felizmente ninguém se aleijou; o pórtico avariou com o contentor suspenso e o mesmo veio em queda livre até bater no chão, por pouco não ficaram colegas feridos, ou até mais que isso. Devido à falta de descanso perdia o sentido por segundos ao volante do trailer, aos comandos do transtainer. Na descarga de atados de rolos, quando vem molhados é muito perigoso e na carga de paletes de madeira. Cansaço devido a repetição de funções durante 12 horas consecutivas com direito apenas a uma pausa. Ventos fortes e fraca visibilidade. Estava a fazer trabalho de base (fazendo despeação) ao retirar as varas de despeação, ao fazer força ao retirá-la ela escapou das minhas mãos indo quase cair em cima de meu colega de equipa. Já embati com um transtainer no pórtico e não morri porque o transtainer ficou preso nos cabos do pórtico. Em 11 anos já tive vários incidentes de trabalho, o mais perigoso foi quando ia ficando esmigalhado entre a grua e o navio ao largo rio Tejo”. (Relatos de estivadores dos três portos em estudo).

Compondo as descrições dos estivadores sobre as condições do trabalho, a abordagem quantitativa apontou que 64,3% já vivenciou uma situação de incidente, um percentual alto que confirma as condições de trabalho e o risco de acidente nos portos estudados. Com relação às atividades que os estivadores estavam a realizar quando ocorreu o último acidente referido, as respostas são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1- Distribuição do número e percentagem das referências dos estivadores em relação às atividades que estavam a realizar quando ocorreu o último acidente*, Lisboa, Figueira da Foz e Sines-Portugal, 2015

Atividades*	nº	%
<i>Maquinários e Equipamentos</i>		
<i>Transtainer</i>	3	2,6
<i>Grua</i>	5	4,3
<i>Portêiner</i>	2	1,7
<i>Trailer</i>	8	6,9
<i>Empilhadeira</i>	2	1,7
<i>Outros maquinários</i>	11	9,5
Subtotal	31	26,7

Peação desapeação contêiner	23	19,8
Portaló	8	6,9
Trabalho de base	17	14,7
Trabalho com Contêineres**	7	6,0
Acidente de Trajeto	6	5,2
Outras atividades	24	20,7
Subtotal	85	73,3
Total	116	100.0

* A questão era aberta e permitia mais de uma resposta; dos 120 entrevistados que responderam ter sofrido acidente de trabalho 4 não responderam a esta questão.

**Construiu-se essa variável agrupando aqueles trabalhadores que mencionaram a palavra “contentor/contêineres” ao relatar a atividade que desenvolvia ao sofrer o acidente.

Sobressaem, no Quadro 1, indicações para as atividades de peação e desapeação de contêineres, o trabalho de base, o trabalho com outros maquinários e com o mesmo número de respostas seguem o trabalho de portaló e no *trailer*. As atividades com o *portêiner*, o *transtainer*, o *trailer*, a peação e desapeação e o trabalho com contêiner são atividades referentes ao trabalho na movimentação de contêiner e representam 37,1% das referências. Chama-se atenção sobre a transformação do trabalho com a entrada do contêiner nos portos gerando acidentes. Observa-se que a entrada do contêiner no porto alivia em alguns aspectos a carga física, mas é também notável que estabelece novos fatores determinantes de acidentes de trabalho e pode ter contribuído para o aumento dos acidentes nos anos de 2009 a 2015 nos portos estudados, principalmente no Porto de Lisboa. As respostas a *outras atividades que estavam a realizar* referem-se, entre outras, de acordo com a fala dos estivadores, a *carregar bobinas de papel; carga de automóveis dentro do porão; vazador de graneis (enchimento de carro com milho); descarga de graneis (minério de ferro); descarga de rolos de eucaliptos; lingar pasta de papel; dentro do navio (estiva) a descarregar molhes de ferro; juntar rolos de madeira no navio com as mãos; verificar sacos em cima “dum camião”; entrada para o navio e a causa a ser devida à colocação da escada de acesso*.

Dos tipos de lesão que os acidentes geraram sobressaem: a fratura com 25% das referências, seguida de contusão 19,2% e luxação com 18,3%, que somam juntas 62,5%. Os acidentes decorrentes do manejo de cargas, no contexto portuário, com quedas de altura e trabalho com maquinário pesado podem gerar fraturas, contusões e luxações, além de lesões perfurocortantes, com considerável frequência se não forem adotadas medidas, de promoção e proteção em saúde, centradas na transformação da organização do trabalho, na manutenção de equipamentos e na adequação do ambiente de trabalho ao trabalhador. É indiscutível que a ergonomia pode oferecer contributos importantes para o estudo e a prevenção de acidentes de trabalho (AREOSA; SZNELWAR, 2019).

Ao relatar sobre a parte do corpo afetada pelo acidente de trabalho, os estivadores consideraram como mais afetada a coluna lombar com 19,2% das respostas. Os acidentes que afetaram os joelhos/pernas foram da ordem de 16,7%, seguidos de cabeça e braço/antebraço ambas com percentuais iguais de 15,8%. A região lombar, os joelhos e pernas, a cabeça e braços e antebraços são as regiões do corpo mais atingidas nos acidentes de trabalho e representam 43,6% das regiões corporais afetadas. Quando assinalaram ter sofrido acidentes com membros superiores 18,6% indicaram o ombro como parte do corpo atingida e mãos foram referidas por 10% dos trabalhadores.

ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E ACIDENTE COM OS ESTIVADORES

A mudança na organização do trabalho portuário centra-se no aumento dos esforços para que os navios sejam carregados com tempo mínimo de permanência nos portos, o que acarreta intensificação do trabalho com pressão para finalizar o embarque (ou desembarque), estímulo à competitividade entre trabalhadores e controle rígido do desenvolvimento do trabalho. A essa configuração soma-se a redução no número de trabalhadores nos portos e o discurso das operadoras portuárias sobre a produtividade, rentabilidade e em última análise o lucro. Segundo Llory e Montmayeul (2014), é reconhecido que a diminuição dos efetivos e dos orçamentos apresentem como resultado um aumento da carga de trabalho para muitos trabalhadores, pressão dos planejamentos, além de apresentarem consequências sentidas subjetivamente pelos trabalhadores como o estresse, o medo de não dar conta e de não estar à altura dos objetivos de trabalhos impostos, além do medo do fracasso e da demissão.

Sob a insígnia da organização do trabalho, pode-se destacar aspectos ou fatores 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 e a formulação e negociação de exigências e padrões de desempenho (VIDAL, 2002). Inclui ainda aspectos como a jornada de trabalho extensa ou sem pausas para descanso, ritmo e intensificação do trabalho, e relação entre trabalhadores. Para Dejours (1986), a organização do trabalho, grosso modo, refere-se a duas questões: a divisão do trabalho e a divisão de homens. Os componentes de um trabalho, conforme a sua implementação, podem trazer constrangimentos aos trabalhadores, inseguranças, falta de motivação e, em uma análise mais ampla, representar a concreta exploração da força de trabalho.

Aspectos da organização do trabalho foram pesquisados com os 140 estivadores dos três portos portugueses. As respostas para algumas das questões são apresentadas no Quadro 2.

Quadro 2 - Distribuição da porcentagem de respostas dos estivadores, segundo as questões relativas à organização do trabalho, nos portos de Lisboa, Figueira da Foz e Sines (Terminal XXI), em 2015

Aspectos da Organização do Trabalho	Sim	Não
Considera que o nº de trabalhadores existente hoje no porto de Lisboa está dentro do necessário para realizar as operações portuárias com segurança?	17,1%	82,1%
Nº de trabalhadores por equipa* é suficiente para a execução do trabalho?	21,4%	78,6%
Acha que há conflito entre os membros do terno?	59,3%	40,7%
Pode troca de turma quando quiser?	27,9%	72,1%
Existem conflitos na relação entre AETPL, FOZPOR, OPERFOZ, LABORSINES e o Sindicato?	90,7%	8,6%
Há possibilidades de troca de informação sobre o trabalho da equipa entre os colegas durante o turno?	95,7%	4,3%
Considera que seu tempo de trabalho é suficiente para execução da tarefa?	76,4%	22,1%
<i>Existem exigências rígidas de controle (por parte do coordenador, superintendente)?</i>	82,1%	17,9%
Em caso de qualquer situação imprevista, que exija uma decisão imediata, tem autonomia de decisão?	70,0%	30,0%
Repete turno de trabalho?	97,9%	2,1%
Vive frequentemente situações de tensão no trabalho?	68,6%	31,4%
Sente-se seguro no trabalho (sem riscos à sua saúde)?	14,3%	85,0%
As instruções, informações sobre o trabalho/tarefa são passadas de forma clara?	76,4%	22,9%
Acha que sua atividade lhe oferece garantias de ter trabalho?	60,7%	38,6%
Seu trabalho requer que você aprenda coisas novas?	75,0%	23,6%
Tem autonomia para parar quando necessita (pausa)?	52,9%	47,1%
Tem pausa para a alimentação?	97,1%	2,9%
Se tem pausa para alimentação, considera a pausa suficiente para se alimentar, recompor-se e prosseguir nas atividades de trabalho?	67,9%	31,4%

Fonte: Relatório Científico da pesquisa “Trabalho e Saúde dos Trabalhadores Portuários de Lisboa: estudo comparativo com o Porto de Santos-Brasil” - Processo nº 2014/22654-5 - Bolsa Fapesp de Pós Doutorado no Exterior - BPE.

*Nos portos portugueses se chama “equipa” à equipe de trabalho, e nos portos brasileiros a equipe é denominada “terno”.

De acordo com a referência dos estivadores pesquisados, a forma em que se compõe a organização do trabalho levanta vários problemas, principalmente em relação ao quantitativo de trabalhadores para dar conta das atividades e tarefas. Com o número

insuficiente de estivadores o tempo de jornada não comporta a execução do trabalho em sua totalidade e em sua qualidade. Nesse aspecto, a necessidade de resposta ao embarque e desembarque de mercadorias intensifica o trabalho realizado com número insuficiente de estivadores. Na perspectiva de Rosso (2008), a manipulação do grau de intensidade tem por objetivo elevar a produção ou melhorar qualitativamente os resultados do trabalho. O autor afirma que quanto maior a intensidade, mais trabalho é produzido no mesmo período de tempo. Uma outra abordagem colocada por Rosso (2008, p. 21), e pertinente ao trabalho portuário, se refere ao papel das tecnologias, pois “há pelo menos duzentos anos prevalece a hipótese de que as mudanças tecnológicas que acontecem de tempos em tempos, além de substituir trabalho, que é sua implicação primeira, também contribuem para aumentar o grau de intensidade”.

Ressalta-se que a repetição de turno de trabalho acontece para maioria dos estivadores e está relacionada ao tempo de permanência do navio no porto, que exige trabalho contínuo até que se finalize o carregamento (ou descarregamento). Os conflitos estão presentes em menor grau entre os trabalhadores e com maior e frequência entre associação de classe, o Sindicato dos Estivadores, e as Associação Empresa de Trabalhadores Portuários de Lisboa, Figueira da Foz e Sines. O conflito é um fenômeno esperado, pois emerge das contradições entre o capital (empresas de trabalho portuário) e o trabalho (estivadores que vendem sua força de trabalho). Todos referem que existe pausa para alimentação, mas que não é suficiente para mais da metade dos estivadores em pesquisa. Como críticas à organização de trabalho nos portos são apontadas as exigências rígidas de controle, as tensões frequentes no trabalho e a insegurança em relação à saúde dentro do ambiente portuário para a realização das atividades. É indiscutível que essas condições de trabalho podem gerar acidentes (MACIEL et al., 2015).

Na análise da relação entre acidentes e organização do trabalho encontrou-se que a existência de *exigência rígida de controle (do coordenador ou superintendente)* e o acidente foi estatisticamente significativa ($\chi^2 = 7,79$; $p = 0,005$). Um dos aspectos da inflexibilidade é representado pela estratégia de pressão na execução do trabalho suportada por regras rígidas da organização do trabalho impostas pelos gestores das operadoras portuárias. O comportamento austero das empresas portuárias tem relação com o controle do processo de trabalho. É dentro da fábrica que se estabelece a principal disputa entre capital e trabalho, cujo elemento central é o controle sobre o processo de trabalho. Semelhante ao processo fabril, controlar o processo de trabalho portuário equivale controlar os trabalhadores e seus saberes (CATTANI, 2002). É fundamental abordar a questão do controle do trabalho dos estivadores, pois estes trabalhadores tiveram o domínio da organização de seu próprio trabalho por um período de aproximadamente um século. A retirada do domínio do trabalho, ação dos detentores do capital e imposição de estrutura rígida de organização do trabalho,

contribui na desestruturação de vivência secular, de saberes no trabalho e pode ser um fator gerador de insegurança, incidentes e acidentes de trabalho.

Ainda sobre a organização do trabalho, verifica-se que os estivadores *terem vivenciado situação de incidente de trabalho* pode ser fator contribuinte na ocorrência do acidente apresentando uma relação estatisticamente significativa ($\chi^2 = 8,71$; $p = 0,003$). Os relatos dos estivadores sobre o incidente no trabalho apontam mau funcionamento de equipamentos e máquinas, situações de cansaço por extensas horas de trabalho e ação de outros aspectos da organização do trabalho como, por exemplo, a pressão para terminar o carregamento (descarregamento) dos navios. Dentro desse contexto, é importante conseguir compreender o trabalho visando à sua transformação (GUÉRIN et al., 2001), no sentido de minimizar os riscos dos ambientes de trabalho e, conseqüentemente, minimizar o número de incidentes e acidentes de trabalho.

CONCLUSÃO

O estudo investigou os acidentes de trabalho nos portos portugueses de Lisboa, Figueira da Foz e Sines, considerando as transformações no trabalho no processo de modernização portuária e aceleração do comércio em tempos de globalização. Os trabalhadores entrevistados apontam a ocorrência de acidentes em sua vida portuária.

Os relatos abordam o maquinário em más condições para desenvolver com segurança as atividades, o excesso de trabalho que não permite o descanso, os cabos das gruas (*portéiners*) que não se apresentam em condições de operação. Muitos dos relatos estão relacionados à introdução de nova tecnologia no porto e, em especial, a movimentação de contêineres, que são toneladas a serem içadas para embarque ou desembarque. Ouvir o trabalhador sobre relatos de incidentes permite compreender a dimensão do trabalho no porto e os vários fatores que podem determinar um acidente.

A organização do trabalho nos portos conduz a rigidez no controle do trabalho, que pode gerar a ocorrência de acidentes no ambiente portuário. Os maquinários obsoletos, principalmente no Porto de Lisboa, a falta de manutenção e o ritmo acelerado na execução das tarefas, concorrem para a ocorrência de incidentes de trabalho, que por sua vez podem estar associados aos acidentes. Enfim, a modernização não apresenta o falado “alívio” na carga de trabalho. O processo tecnológico moderno, gerido pelos detentores do capital, gera outros fatores que determinam os acidentes de trabalho.

Assim, no campo da promoção em saúde, visando à saúde coletiva, é imprescindível que as empresas portuárias, a partir dos gestores da organização do trabalho, avancem

no conhecimento sobre as condições de trabalho e possam transformá-las de modo que permitam favorecer ações a fim de prevenir situações de acidentes que podem ser graves ou mesmo fatais. Inclui-se o conhecimento sobre incidentes entendendo estes como indicadores de condições inseguras no trabalho. Compreender a condição de desenvolvimento do processo de trabalho real agrega benefícios e ações “reais” no caminho de eliminar condições que geram acidentes. Pesquisadores no campo do trabalho e saúde coletiva reconhecem que a análise do trabalho real no conhecimento dos acidentes de trabalho é forte componente que permite a ampliação do significado destes agravos à saúde, somados de diagnóstico e o importante registro dos acidentes. O conhecimento dos acidentes nos portos, sua ocorrência e fatores determinantes, permitem ampliar discussões e produzir análises socialmente contextualizadas como contribuição para sua prevenção.

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo apoio financeiro a pesquisa “Trabalho e Saúde dos Trabalhadores Portuários do Porto de Lisboa: estudo comparativo com o porto de Santos-Brasil” através de concessão de bolsa de Pós-Doutorado no Exterior - BPE, processo nº 2014/22654-5.

Ao Sindicato dos Estivadores e da Actividade Logística de Portugal pelo apoio durante todo o processo de pesquisa nos portos de Lisboa, Figueira da Foz e Sines decorrido nos anos de 2015/2016.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, MCV.; CEZAR-VAZ, MR., Soares, JFS., Santos da Silva, MR. (2012). **Prevalência de doenças musculoesqueléticas entre trabalhadores portuários avulsos**. Rev. Latino-Am. Enfermagem. vol. 20, n. 2, [08 telas].

_____. (2016). **Evidências científicas de adoecimento do trabalhador portuário para o raciocínio clínico da enfermagem**. Rev Esc Enferm USP. Vol. 50, Issue 2, pp. 346-354.

AREOSA, J. (2019). **O mundo do trabalho em (re)análise: um olhar a partir da psicodinâmica do trabalho**. Laboreal. Vol. 15, Issue 2, pp. 1-24. <https://doi.org/10.4000/laboreal.15504>

AREOSA, J.; GONÇALVES, C. (2018). **Acidentes de trabalho numa empresa do setor ferroviário: incentivos, riscos e intensificação laboral**. In: VELOSO NETO, H.; AREOSA, J. (Eds.). Segurança ocupacional em transportes: Abordagens e

sistemas de segurança nas áreas rodoviária, ferroviária, aeroportuária e naval. Porto: Civeri Publishing.

AREOSA, J.; SZNELWAR, LI. (2019). **Acidentes do trabalho: Alguns contributos da ergonomia e das ciências do trabalho**. Rev. Trib. Reg. Trab. 3ª Reg. Vol. 100, pp. 55-82.

CATTANI, AD. (2002). **Dicionário Crítico sobre Trabalho e Tecnologia**. 4ed. Rio de Janeiro: Vozes.

DEJOURS, C. (1986). **Por um novo conceito de saúde**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional. Vol. 54, Issue 14, pp. 7-11.

_____. (2017). **Psicodinâmica do trabalho: casos clínicos**. Porto Alegre; São Paulo: Dublinense.

FONSECA, B. (2012). **Reforma e eficiência portuária: o Porto de Aveiro** [dissertação]. Aveiro (PT): Universidade de Aveiro.

GUÉRIN, F. et al. (2001). **Comprender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia**. São Paulo: Edgard Blücher.

INTERNATIONAL LABOR OFFICE. (2014). **A world without fatal work accidents is possible**. [ILO-Internet] Disponível em: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_301233/lang--en/index.htm. Acesso em: 26 out. 2016.

LLORY, M.; MONTMAYEUL, R. (2014). **O Acidente e a Organização**. Belo Horizonte: Fabrefactum.

MACIEL, RH.; GONÇALVES, RC.; MATOS, TG.; FONTENELLE, MF.; SANTOS, JBF. (2015). **Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional. Vol. 40, Issue 132, pp. 170-182.

MCATAMEY, L.; CORLETT, EN. (1992). **Reducing the risks of work related upper limb disorders: a guide and methods**. England: Institute for occupational Ergonomics, University of Nottingham.

MEDEIROS, MAT.; ARAÚJO, PMP.; BARREIRO, RG.; QUEIRÓZ, MFF. (2015). **Acidentes de Trabalho com Trabalhadores Portuários Avulsos do Porto de Santos**. In: Queiróz, MFF., Machin, R. and Couto, MT. (Org.). Porto de Santos: Saúde e Trabalho em Tempos de Modernização. São Paulo: Ed. Fap-Unifesp, p. 201-216.

MONTEMOR, C; VELOSO, L.; AREOSA, J. (2015). **Acidentes com tratores agrícolas e florestais: aprender para prevenir**. Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Vol. 30, pp. 119-143.

PORDATA. BASE DE DADOS PORTUGAL CONTEMPORÂNEO [PORDATA-Internet] 2017. Disponível em: <https://www.pordata.pt/Portugal/Acidentes+de+trabalho+total+e+mortais-72>. Acesso em: 10 jun. 2020.

PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ. No Acumulado-Janeiro-Maio 2020 [internet]. Disponível em: <http://www.portofigueiradafoz.pt/sartigo/index.php?x=6612>. Acesso em: 15 jul. 2020.

PORTO DE LISBOA. Publicação Estatística. [Internet] 2016. Disponível em: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/CRUZEIROS/ESTATISTICAS. Acesso em: 30 out. 2016.

PORTO DE SINES. Movimento de Mercadorias. [internet]. Disponível em: <http://www.apsinesalgarve.pt/media/3444/merc19782019pt.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2020.

QUEIRÓZ, MFF.; AREOSA, J. (2018). **Segurança e acidentes no trabalho portuário: a percepção dos estivadores portugueses**. In: VELOSO NETO, N.; AREOSA, J. (Eds.). **Segurança ocupacional em transportes: Abordagens e sistemas de segurança nas áreas rodoviária, ferroviária, aeroportuária e naval**. Porto: Civeri Publishing, p. 278-299.

QUEIRÓZ, MFF.; LARA, R. (2019). **História e trabalho dos estivadores do porto de Lisboa**. In: Varela, R. (Org.) “Don’t Fuck My Job”: as lutas dos estivadores em uma perspectiva global. Ribeirão V. N Famalicão-Portugal: Humus, p. 49-74.

QUEIRÓZ, MFF.; LARA, R.; MARIANO, A. (2015). **Trabalho e Saúde dos Estivadores do Porto de Lisboa**. International Journal on Working Conditions. Vol. 10, pp. 120-137.

ROCHA NETO, JM.; CRAVIDÃO, FD. (2014). **Portos no Contexto do Meio Técnico**. Mercator. Vol. 13, Issue 2, pp. 23-27. doi: 10.4215/RM2014.1302.0002

ROSSO, SD. (2008). **Mais Trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea**. São Paulo: Boitempo.

SOARES, JFS.; CÉSAR-VAZ, MR.; MENDONZA-SASSI, RA.; ALMEIDA, TL.; MUCILLO-BAISCH, AL.; SOARES, MCF.; COSTA, VZ. (2008). **Percepção dos trabalhadores avulsos sobre os riscos ocupacionais no porto do Rio Grande, Rio Grande do Sul, Brasil**. Cad. Saúde Pública. Vol. 24, Issue 6, pp. 1251-1259. <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2008000600006>

VIDAL, MCR. (2002). **Ergonomia na empresa: útil, prática e aplicada**. 2ed. Rio de Janeiro: Virtual Científica.

VOLKOFF, S. (1992). **As pesquisas francesas sobre as condições de trabalho e a organização do trabalho: dos métodos aos resultados**. Textos para Discussão-IPEA. Brasília: Serviço Editorial.

Recebido: 31/08/2020

Revisado: 16/09/2020

Aprovado: 18/09/2020