

Encontro anual de  
**INICIAÇÃO**   
**CIENTÍFICA DA UNESPAR**

**O ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO EM PARANAGUÁ- PR NO CONTEXTO DA REESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS DO BRASIL**

Luceli Gomes da Silva (PIC, Fundação Araucária),  
Unespar/campus Paranaguá, luceligs@gmail.com  
João Guilherme de Souza Corrêa (Orientador),  
Unespar/campus Paranaguá, joao.correa@unespar.edu.br

**RESUMO:** Essa pesquisa é uma investigação acerca das mudanças que ocorreram no Ensino Profissional Marítimo (EPM) relativo aos portuários do Porto de Paranaguá-PR após as modificações dos processos logísticos de manuseio de cargas no âmbito mundial e da reestruturação produtiva apoiada nas inovações técnico-organizacionais e gerenciais de produção. Diante disso, houve especificamente no Porto de Paranaguá a substituição dos antigos guindastes da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), por modernos guindastes, com a finalidade de incrementar significativamente a velocidade das operações portuárias de cargas e descargas dos navios. Todas essas mudanças ensejaram a capacitação do trabalhador para poder operar tais equipamentos no porto. Como marco divisor dessa mudança é promulgado a Lei 8.630/93 de Modernização dos Portos visando a melhorar a produtividade e eficiência desse modal de transporte em atendimento às necessidades de se resolver os problemas do Custo Brasil e, nesse contexto, cria-se o OGMO/PR (Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina), com a finalidade atribuída sobre a promoção da formação profissional e do treinamento multifuncional dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) por meio do Ensino Profissional Marítimo, celebrando convênio com a Capitania do Porto de Paranaguá para provimento dos cursos. A pesquisa objetivou entender os contrastes dessa mudança no saber/fazer do trabalhador que se dava por uma aprendizagem empírica até a sistematização e modernização dos cursos do EPM. Os procedimentos metodológicos caracterizaram-se por pesquisa de campo; entrevistas com pessoas-chave (trabalhadores/alunos, instrutores dos cursos, coordenador dos cursos junto ao OGMO/PR, lideranças e trabalhadores de base dos sindicatos portuários dos trabalhadores avulsos de Paranaguá); pesquisa bibliográfica e análise de documentos primários. O resultado da pesquisa aponta que os cursos do EPM promovem um ensino mais dinâmico e interdisciplinar se diferenciando do modelo anterior à lei 8.630/93 que se baseava através de apostilas de conteúdos apenas teóricos e incipientes. Conclui-se que o trabalhador avulso do porto de Paranaguá passou de um trabalhador braçal para um trabalhador flexível e multifuncional expandindo seu conhecimento para outras áreas do saber.

Palavras-chave: Ensino profissional marítimo. Educação profissional. Reestruturação Produtiva.

## **INTRODUÇÃO**

Nas últimas décadas, o cenário econômico mundial vivenciou mudanças profundas nos processos produtivos, decorrentes de crises econômicas sucessivas que ocorreram, mais incisivamente, nas décadas de 70 e 80. Com a globalização dos mercados, os países do

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

capitalismo central e periféricos (como o Brasil, neste último caso), tiveram que se ajustar a um novo conceito econômico-filosófico liberal, repensando suas estratégias, obrigando-os a apoiarem-se num modelo produtivo mais adaptado às novas demandas do mercado global.

Nesse contexto, todas as cadeias produtivas foram afetadas por uma série de transformações em suas bases. A disseminação das tecnologias da informação aceleraram ainda mais essas modificações e, com isso, todo um conceito de comércio mundial foi também reformulado.

Diante dessa conjuntura, os modais de transportes se destacam por ser um setor estratégico para a expansão dos mercados importadores e exportadores, impondo soluções logísticas, apoiadas num certo tipo de conhecimento técnico-científico, por meio das inovações tecnológicas inseridas nas movimentações de carga e descarga dos navios e equipamentos que apontam para a elevação da produtividade. Para se adequar a essa nova realidade do cenário mundial portuário, o setor portuário brasileiro, a partir da década de 90, elaborou estratégias reforçando novos conceitos de gestão portuária voltados para o discurso da qualificação da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's).

Com a introdução das políticas macroeconômicas de cunho neoliberal nos anos 90 no Brasil, a readequação logística dos modais de transportes brasileiros se fez necessária diante da impositiva concorrência e competitividade do mercado externo. Por sua vez, o processo de qualificação da categoria dos portuários avulsos foi intensificado através da reestruturação produtiva no setor portuário no âmbito mundial, apoiada nas inovações técnicas-organizacionais e gerenciais de produção. Nesse cenário político-econômico brasileiro é que emergiram medidas desregulamentadoras das relações capital-trabalho no porto, modificando as relações de trabalho e os processos de educação e preparação para o desempenho das funções no seio da categoria dos portuários.

As modificações promovidas no setor portuário tiveram como marco legal a promulgação da Lei 8.630 de 1993 (também chamada de Lei da Modernização dos Portos). Uma das mudanças mais importantes trazidas por essa lei foi a alteração da forma de gestão da força de trabalho nos portos. Se antes da referida lei a tarefa de organizar o trabalho era de competência dos vários sindicatos dos trabalhadores portuários, a partir dela, essa função passou a ser executada por uma instituição sem fins lucrativos, mas mantida pela iniciativa privada (pelas empresas operadoras no porto), chamada OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra). Ao OGMO passou a caber o papel de normatizar, regular, fiscalizar, escalar, gerir,

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

cadastrar e qualificar o trabalho portuário. A partir da lei, o OGMO também se tornou responsável pela organização e contratação dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's). Foi com o advento dessa normatização que o OGMO/PR (Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina) foi instituído para, entre outras atribuições, oferecer cursos na área do Ensino Profissional Marítimo (EPM).

Assim é que o OGMO-Paranaguá passou a ocupar um papel de intermediador e fornecedor da mão de obra dos TPA's, mediante requisição feita pelos Operadores Portuários. Embora com muito conflito e resistência, os sindicatos foram obrigados a cumprirem as determinações da lei 8.630/93, perdendo sua relativa autonomia na gestão da força de trabalho.

Como não poderia deixar de ser, essas transformações impactaram as relações de produção no chão do cais, acarretando uma alteração nas relações dos sindicatos portuários avulsos com as novas técnicas de gestão da mão de obra dos TPA's, levando a uma descaracterização do seu papel. Além do mais, a implantação desse modelo de gestão de mão de obra, mais a inserção de novas tecnologias de produção, constituiu o fundamento da mudança no manejo dos equipamentos logísticos, sendo responsável pelo aumento da produtividade no setor.

Nesse sentido, o objetivo da presente pesquisa caminhou para entender os contrastes das atividades de formação profissional dos trabalhadores portuários avulsos de Paranaguá e os desdobramentos promovidos pela reestruturação produtiva no mundo do trabalho portuário.

O propósito que norteou a pesquisa foi justamente o de identificar as concepções de qualificação profissional promovidas para os trabalhadores portuários avulsos de Paranaguá neste contexto recente de transformações, tomando as especificidades e as mudanças metodológicas e de conteúdo ocorridas no EPM, comparando-as com a maneira com que os sindicatos portuários historicamente fizeram a preparação para o trabalho da sua força de trabalho.

### **O CENÁRIO DO PORTO DE PARANAGUÁ E SUAS ATIVIDADES NO COMÉRCIO MARÍTIMO**

## Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar

Embora os colonizadores portugueses já conhecessem a baía de Paranaguá desde o século XVI, de maneira geral, ela foi pouco frequentada até o fim do século XVIII e início do século XIX. Foi a partir da segunda década do século XIX que o comércio marítimo em Paranaguá presenciou um aumento na sua movimentação, permitido, por um lado, por certa liberalização econômica através do fim do pacto colonial em 1808 e por outro, pelos interesses da coroa na província Cisplatina. Datam das primeiras décadas do século o início das exportações de Paranaguá com destino aos portos do Rio da Prata e também ao Chile (WESTPHALEN, 1998; FREITAS, 1999).

Nesse cenário de ascensão da atividade comercial e da importância do transporte marítimo para o escoamento da produção paranaense, passou a ser uma necessidade para os comerciantes, para Alfândega de Paranaguá<sup>1</sup> e para autoridades provinciais a ampliação do cais a fim de sustentar uma maior movimentação comercial e conferir mais comodidade aos embarques e desembarques na cidade.

Dos primeiros trapiches até à nova (e atual) localização do porto de Paranaguá<sup>2</sup>, relatórios foram realizados para a verificação do melhor lugar para a sua instalação. A reparação dos ancoradouros era fundamental para o crescimento da economia da província do Paraná<sup>3</sup>. Segundo Westphalen (1998), trabalhos foram realizados na localização do Porto D'água nesse sentido. No entanto, só em 1917 houve, de fato, as primeiras medidas tomadas para a melhoria do seu funcionamento (WESTPHALEN, 1998, p. 30).

Dessa forma, somente no governo republicano de Wenceslau Braz, em 1917, o governo do (agora) Estado do Paraná obteve a concessão do porto de Paranaguá (pois até então funcionava por meio de administração de particulares) e pode dar início à realização de algumas benfeitorias portuárias no local<sup>4</sup>. Os melhoramentos ao acesso de todo tipo de navio, resultando, obviamente, no proveito das exportações de erva-mate, madeira e, posteriormente, o café (chamado ouro verde) (WESTPHALEN, 1998, p. 31).

---

<sup>1</sup>Com o volume exportado da erva-mate foi criada, em Agosto de 1827, a Alfândega de Paranaguá; há que se destacar que as principais fontes de receita do Império provinham dos impostos alfandegários. Informações obtidas através de APPA (2007).

<sup>2</sup> O atual porto de Paranaguá recebeu, ao longo do tempo, várias denominações; Porto d'Água, Enseada do Gato; até ser, definitivamente, denominado de Porto Dom Pedro II.

<sup>3</sup> A Província do Paraná foi instalada oficialmente em 19 de dezembro de 1853 por desmembramento da Província de São Paulo, a quem pertencia desde o século XVI (APPA,2007)

<sup>4</sup> O Decreto nº 12.477 autorizava o Governo do Estado do Paraná a construir instalações portuárias em Paranaguá e por contrato lavrado com a União, em 4 de Agosto de 1917, ele obteve a concessão para administrar Porto (WESTPHALEN, 1998); o Porto de Paranaguá era uma Autarquia Estadual até 2013. Hoje ele é uma Empresa Estatal.

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

Foi no governo de Arthur Bernardes, em 1925, que uma nova legislação fixou as obras autorizadas e que seriam, de fato, construídas no local onde ainda hoje se encontra o atual porto de Paranaguá. Após uma série de empecilhos para tanto (dentre eles, paralisação das obras por denúncia de corrupção), finalmente em 1935 foi inaugurado oficialmente o Porto de Paranaguá com o nome de Porto Dom Pedro II<sup>5</sup>.

### **A origem da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's), relações de trabalho e educação no Porto**

A história da organização da força de trabalho portuária de Paranaguá se confunde com a própria atividade comercial marítima na cidade.

As atividades comerciais vividas pela cidade na época dos antigos trapiches incorporavam enormes contingentes de trabalhadores na vida do trabalho marítimo. Trabalhadores carregavam e descarregavam as pilhas de sacas das embarcações que aportavam na baía de Paranaguá trazendo-as para o costado (terra firme). Nesse período, como destaca André (1998), as atividades portuárias “marítimas e fluviais na costa brasileira eram realizadas pelos escravos, na medida em que os donos dos navios careciam de mão de obra própria para a execução do serviço de terra e a bordo” (ANDRÉ, 1998, p. 36). Foi com base nisso que surgiram os primeiros traços embrionários de uma mão de obra flutuante, isto é, uma categoria de trabalhadores avulsos ligados à atividade portuária. Depoimentos da época podem explicitar melhor essa condição dos trabalhadores: “Quando estive em Paranaguá, observei muitas peles de couro cru, que os pretos estavam descarregando das mulas ou transportando para os navios ancorados” (sic) (Boletim do IHGEP *apud* WESTPHALEN, 1998, p. 196).

Nesse cenário da vida marítima em que navios chegavam continuamente se constituiu uma organização de trabalhadores braçais vinculada à atividade portuária, pois: “vagões carregados de tábuas eram carregados um a um, para bordo. Um verdadeiro formigueiro humano trabalhava nos trapiches, carregando ora barricas de erva-mate, ora tábuas de madeira, fardos de algodão, sacos de café” (APPA, 2007, p.72).

---

<sup>5</sup> Embora o Porto continue sendo oficialmente público, ele passou a estabelecer parcerias com a iniciativa privada, seguindo “uma tendência mundial” (MORGENSTERN, 2006, p. 209), arrendando partes da área portuária a entes particulares, de modo que eles tivessem seus próprios terminais especializados, bem como equipamentos, armazéns e pátios.

## Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar

As características dessa função laboral dependiam (e, em certa medida, ainda dependem atualmente), de grande dispêndio de força física no manuseio de cargas e no conhecimento do seu condicionamento. Além disso, essa força de trabalho se insere no mercado de trabalho por meio de um sistema ocasional<sup>6</sup> de trabalho, dotado de uma cultura própria do saber/fazer. Ingrid Sarti (1981) caracteriza essa função do trabalhador portuário avulso como:

trabalho não qualificado, mas que exige força física e habilidade no manejo da maquinaria: atividade do tipo intermitente, mas que requer disponibilidade da mão de obra que a qualquer momento pode ser convocada; local de trabalho que se distingue por ser o X da questão do comércio de exportação e importação (SARTI, 1981, p.161).

Em 1903 surgiu em Paranaguá à primeira associação desses trabalhadores portuários avulsos, os estivadores, formados por um contingente de ex-escravos e trabalhadores desempregados que aglutinavam uma mão de obra braçal, flutuante e avulsa. Como, nesta época, os trabalhadores eram desprovidos de quaisquer legislações que lhes pudessem regularizar o trabalho marítimo (dadas às características de um trabalho sazonal e intermitente) e lhes garantisse direitos trabalhistas, os sindicatos dessa categoria emergiram nesse cenário com o cunho de proporcionar a esses trabalhadores uma unicidade em busca de seus direitos contra a expropriação e reivindicações por melhores condições de trabalho e salários.

Em 1919 nasceu o primeiro sindicato dos trabalhadores portuários de Paranaguá, o Sindicato da Estiva Marítima e Terrestre. Em 1921 surgiu a União dos Estivadores de Paranaguá (ARAÚJO & CARDOSO *apud* ARAÚJO, 2013). Segundo Araújo (2013), houve registro de greve em 1912 em Paranaguá feita por essa categoria de trabalhadores flutuantes demonstrando “traços da combatividade na origem dos primeiros sindicatos” (Araújo, 2013, p.570) E, ainda, segundo a mesma autora:

os jornais operários das primeiras décadas do século XX relatavam a forma inusitada de comunicação entre os que trabalhavam a bordo: os trabalhadores escreviam suas reivindicações com carvão e giz nos porões dos navios e iam disseminando a organização dos trabalhadores por diferentes portos do mundo.

---

<sup>6</sup> “O sistema ocasional de trabalho consistiu na forma mais elaborada para a conformação da redução de custos do trabalho e aumento dos lucros dos empresários do setor portuário, na medida em que essa mão de obra desqualificada e subempregada tornava-se, em si mesma, ‘sem valor, sendo compelida a aceitar todas as condições impostas nessa realidade de trabalho’ (CLAUS OFF, *apud* MONTEIRO, 1998, p. 43)

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

Havia até mesmo sessões de leitura coletiva dos periódicos operários nos sindicatos.  
(ARAÚJO, 2013, p.570)

Essas sessões de leitura coletiva dos periódicos da época podem ser explicitadas pela nota a seguir que favorecia a conscientização da classe e a educação própria desses trabalhadores e seus familiares os quais praticavam a “solidariedade, o apoio entre si, não apenas para chegar até as greves gerais, mas também para propagar e distribuir ideias” (Rodríguez, 1976 p.98).

Trabalhadores!

A “União dos Operários Estivadores” convencendo-se da necessidade de propagar a instrução e a educação entre os trabalhadores resolveu convidar os conhecidos militantes operários, Domingos Passos e Henrique Ferreira, a realizarem duas conferências no dia 5 do corrente (março de 1923, segunda-feira), às 19 horas, em nossa sede.

Domingos Passos falará sobre a “Instrução e Educação” e Henrique Ferreira, sobre a “Mulher e a Emancipação Social”.

Para esta importante reunião, convidamos o povo em geral e particularmente os operários de Paranaguá, a virem acompanhados de suas famílias.

A Comissão<sup>7</sup> (Rodríguez, 1976, p.98).

Essa classe de trabalhadores flutuantes teve uma forte articulação, em âmbito nacional, através da proximidade da União dos Operários Estivadores ao movimento anarcossindicalista da década de 20. Os anarcossindicalistas<sup>8</sup> no início da sua organização operária propunham a prática educativa e a emancipação do trabalhador através de lutas com caráter revolucionário, para tanto, seria preciso instruir os trabalhadores para a conscientização da militância operária. Essa conscientização voltada para a militância e resistência (que faz parte da historiografia da vida operária sindical) possibilitou aos trabalhadores avulsos “formas de aprendizagem para criarem não só as condições objetivas e subjetivas de suas existências, mas, sobretudo, os potencializarem como sujeitos” (André, 1998, p.51).

Em 1922 é fundado no Estado do Rio de Janeiro o Partido Comunista Brasileiro (PCB), nascendo com ele uma fase crescente da participação dos núcleos sindicais dos trabalhadores portuários ao movimento comunista, aglutinando um grande número de sindicalistas portuários militantes na maioria dos portos do Brasil e também no porto de

---

<sup>7</sup> (\*) Esta notícia foi publicada na imprensa local, em volantes, e reproduzida na revista paulista `Renascença`, n° 3, abril de 1923. Domingos Passos e Henrique Ferreira, eram dois militantes libertários, dos mais cultos, apesar das suas condições de operários. Rodríguez, 1976, p.98 (grifos do autor).

<sup>8</sup> Os anarcossindicalistas pregavam a luta dentro da fábrica através da ação direta, não concordavam com a constituição de um partido para a classe trabalhadora e via nos sindicatos uma espécie de modelo de organização para a futura sociedade anarquista (ANTUNES, 1985).

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

Paranaguá. Esse movimento comunista teve uma atuação bem expressiva entre as décadas de 30 a 70, com um histórico de reivindicações, greves e consciência de classe entre os estivadores marítimos de Paranaguá e Antonina<sup>9</sup>, ao mesmo tempo em que também cresceu a repressão por parte do Estado contra essa categoria

Além dos estivadores (primeiros trabalhadores portuários a se organizarem coletivamente), outras categorias de trabalhadores surgiram no cais do porto a partir do aumento da especialização técnica do trabalho. Foram eles: os consertadores, arrumadores, vigias, conferentes e bloco. Esse conjunto de categorias de trabalhadores possui características peculiares se comparado à outras categorias profissionais, já que se constituem a partir de uma atividade intermitente, sem vínculo empregatício com um único empregador fixo (vez que prestam serviços à vários operadores). Essa divisão social do trabalho desenvolveu-se com a preocupação dos armadores dos navios<sup>10</sup> com a armazenagem das cargas e para que não sofresse nenhum tipo de avaria no momento da sua manipulação, desse modo estabeleceu as bases técnicas do trabalho portuário "para execução do plano de cargas dos armadores" (ANDRÉ, 1998, p. 43). E, para que fosse executado o plano de carga de uma forma eficiente, "os capitalistas do setor instituíram uma organização de trabalho, comum a todos os portos brasileiros, que incidia nas experiências dos trabalhadores flutuantes, obtidas pelos seus antepassados"(ANDRÉ,1998, p.43).

Culturalmente a trajetória dos trabalhadores avulsos sempre foi marcada por uma tradição de identidade com o ofício. Isso se deu, em grande medida, pelo saber fazer que era tradicionalmente transmitido através de uma aprendizagem empírica, isto é, o ofício era transmitido de pai para filho ou do companheiro com mais experiência no ofício que ensinava para os demais trabalhadores iniciantes<sup>11</sup>.

### **A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NO SETOR PORTUÁRIO**

---

<sup>9</sup> Ver o estudo de Silva, Thiago Ernesto Possiede, Entre sapatos&Livros: a trajetória de um sapateiro na militância comunista em Paranaguá/Pr-1935-1964; 299 páginas: Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná-UFPR, 2014.

<sup>10</sup> Denomina-se aquele que física ou juridicamente, com recursos próprios, equipa, mantém e explora comercialmente as embarcações mercantis. É a empresa proprietária do navio que tem como objetivo transportar mercadorias; APPA, Dicionário Básico Portuário, 2º edição, 2011.

<sup>11</sup> Em entrevistas realizadas com trabalhadores portuários avulsos foi se possível detectar a existência comum dessa prática no interior das categorias.

## Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar

Com a tímida automatização no setor portuário de Paranaguá nos anos 70, iniciou-se um processo em investimento de novos guindastes, esteiras rolantes e em métodos mais eficientes de manipulação de cargas nos navios o que, por conseguinte acarretou na necessidade de homens especializados para a demanda das novas funções apontadas pelo mercado exportador. Um novo conceito produtivo apontava na organização do trabalho portuário com a introdução da automação que incrementariam a movimentação das cargas de uma forma mais rápida e garantindo que as operações portuárias levassem menos tempo no carregamento e descarregamento dos navios, supondo menos tempo de atracação desses navios nos píers e menos custo para os armadores. Essa tendência começou a emergir no contexto da reestruturação produtiva na esfera macroeconômica dos anos 70, que seguindo um fenômeno mundial de outros portos, faria com que a iniciativa privada passasse a investir na “modernização” dos portos com o objetivo de promover, de forma mais dinâmica, o atendimento das necessidades de mercado<sup>12</sup>.

Com a crescente globalização, tanto nos processo de informação, nas relações comerciais e nos processos produtivos, surgiu a necessidade de se modificar a estrutura dos portos-logísticas e equipamentos e também as relações de trabalho entre os trabalhadores avulsos, enfim, produzir mudanças no chamado “Custo Brasil”<sup>13</sup>. Isso afetou o porto de Paranaguá, mas demais portos do Brasil também, convergindo para fazer emergir novas relações contratuais, medidas de desregulamentação trabalhistas, novas formas de organização e gestão do processo de trabalho e novas formas de educação profissional baseada, não mais em um modelo rígido, mas sim com propostas que se ajustassem às novas exigências requeridas para o setor portuário.

E foi justamente objetivando uma nova inserção da economia nacional no processo de globalização que o governo de Fernando Collor de Mello, em 1991, iniciou sua política econômica com a reforma do setor portuário, apresentando o projeto de lei nº 00008/91 ou mais conhecido por PL8. Em 23 de Fevereiro de 1993 foi promulgada a “Lei da

---

<sup>12</sup> Em 1975, com a diversificação de mercadorias, novas operações portuárias são ensejadas como a primeira operação com um navio do tipo roll-on-roll-off (são navios especializados no transporte de veículos e multi-cargas, como automóveis, carretas, contêineres, rolo de papel, bobinas de aço, outros) no porto de Paranaguá, marcando assim um novo processo operacional que demandaria uma especialização sistêmica por parte dos trabalhadores (APPA, 2007).

<sup>13</sup> Custo Brasil é todo um conjunto de ineficiências que prejudica a competitividade do setor produtivo; está na obsolescência da infra-estrutura de transportes e nos elevados custos portuários associado a um nível de regulamentação da atividade econômica onerosa. In: Oliveira, Dennison, A cultura dos assuntos públicos: o caso do Custo Brasil, Revista de Sociologia e Política, nº 14, p.139-161, Junho de 2000, UFPR, Curitiba, PR.

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

Modernização dos Portos”. Em 26 de Setembro de 1995, o OGMO/PR foi fundado, tomando para si a competência de administrar o fornecimento da mão de obra dos trabalhadores avulsos promovendo uma nova relação entre capital e trabalho através de negociação direta entre patronato e trabalhadores via acordos e convenções coletivas. Com isso o OGMO passou também a ter a incumbência do controle sindical da mão de obra dos avulsos (DIÉGUES, 2007, p.109).

### **O Ensino Profissional Marítimo (EPM) no contexto da reestruturação produtiva do setor portuário**

A reestruturação produtiva e as inovações tecnológicas introduzem novas estratégias de gestão, não mais centradas no trabalho de base taylorista/fordista que culminavam para a produção em série de forma cronometrada, com a concepção da separação de quem concebe e de quem executa de forma parcializada e rotineira o qual imperaram nos modelos de organização laboral nas últimas décadas (BRAVERMAN, 1980).

Um das mudanças que ocorreram no mundo do trabalho do setor portuário foram às formas de manipulação das cargas acentuadas com o fenômeno da containerização<sup>14</sup> ainda incipiente na década de 70 e mais incisivo na década de 90, uma vez que, o “acondicionamento das cargas em contêineres trouxe mudanças significativas no modus operandi da força de trabalho, ao transferir para os guindastes parte da força que, com a carga solta, antes se exigia do braço ou da cabeça do trabalhador” (ZOTTO, 2002, p. 31). Em 1999, foi construído o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), aparelhado com diversos portêineres e transtêineres para a movimentação de contêineres com maior eficiência comparativamente aos guindastes de bordo dos navios. Outras mudanças da operação portuária foram em relação à movimentação do equipamento de correia em espiral para o carregamento de navio com sacaria de açúcar de forma automatizada. Além disso, foram construídos mais berços para

---

<sup>14</sup> A containerização tem como os seguintes conceitos; padronização das cargas, que possibilita a utilização de diversos sistemas de transportes, bem como sua identificação internacional; maior rapidez na operação de carga, com melhoria no fluxo de transporte e maior rotatividade de navios nos portos; aumento de tamanho das embarcações, conseqüente redução de custos, aproveitando o transporte em larga escala; diminuição dos danos por umidade e deterioração, o que, adicionada a maior segurança da carga, proporciona redução do custo do seguro; melhoria dos trâmites burocráticos por conta da padronização da documentação do transporte. Zotto apud Hiromoto: in; O trabalho de Estiva: Modernização x Tradição: os desafios da tecnologia e da gestão no cais, 2002, p.30.

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

atracação dos navios, maior estrutura física para estocagem de contêineres além da construção de pátios de estocagem de veículos para exportação e importação.

No apontamento desse contexto produtivo, o EPM sofreu uma reformulação na sua estrutura – tanto no seu conteúdo, currículo, etc., como na sua metodologia de ensino – para poder fazer frente a esse novo modelo iminente de trabalho e organização portuária<sup>15</sup>.

A lei 8.630/93 trouxe consigo uma nova ordenação para esse modal de transporte, procurando dinamizar todo o processo que estava em curso no Brasil nos anos 90. Com a criação dos OGMO's, eles ficaram com a tarefa de promover qualificação dos TPA's, sendo possível a celebração de convênio com a Diretoria dos Portos e Costas (DPC) para promover o custeio dos cursos do EPM<sup>16</sup>.

Considerando a necessidade de atualização e modernização dos cursos, o Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM) relativo aos portuários e atividades correlatas se estrutura, tanto nos seus recursos financeiros e humanos, como nos instrucionais, visando os meios para execução do Programa do Ensino Profissional Marítimo – PREPOM, da Marinha. Apesar da lei 8.630/93 estabelecer que os OGMO's tinham a prerrogativa na qualificação profissional dos TPA's, particularmente no OGMO/PR, somente em 1999 ele realizou convênios com a Capitania dos Portos para provimento dos cursos do EPM. Antes dessa data, os cursos eram fornecidos somente pela Capitania dos Portos de Paranaguá<sup>17</sup>.

Para a concepção inspiradora do EPM, as atualizações dos conteúdos dos cursos sinalizam para a necessidade de prover os conhecimentos necessários para tornar o TPA, um trabalhador qualificado e atualizado para o exercício de diferentes funções da atividade

---

<sup>15</sup> Cabe salientar, que o EPM foi criado no fim dos anos 60 (no auge da concepção de ensino tecnicista) e uma modalidade de ensino que abrange várias categorias, tanto aquaviários (quadro próprio do pessoal da Marinha Mercante), bem como os portuários e atividades correlatas, ou seja, toda a comunidade portuária em geral incluída o pessoal das agências de navegação marítima e trabalhadores que estão ligados diretamente com o serviço portuário. A formação e qualificação dos TPA's são uma das categorias que são atendidas pelo EPM.

<sup>16</sup> Em Paranaguá, os cursos do Ensino Profissional Marítimo EPM já eram promovidos pela Capitania dos Portos na década de 70 entre os trabalhadores avulsos da época, porém de forma incipiente e tímida, dados à uma pequena parcela de trabalhadores-alunos que tinham alguma instrução de leitura, já que seu conteúdo era apenas teórico. Essas informações foram obtidas através de pesquisa de campo entre TPA's realizada em fevereiro de 2015.

<sup>17</sup> Sobre a legislação do EPM: Decreto-Lei n° 828/69 que institui o Fundo do Ensino Profissional Marítimo; Lei n° 5.461/68-Dispõe sobre as contribuições de que tratam o art.1° do Decreto n° 6.246 de 5/02/1944 e o art.23° da Lei n° 5.107 de 13/09/1986; Lei n° 7.753/86-Dispõe sobre o EPM; Decreto n°94.536/87-Regulamenta a Lei n° 7.753 de 23/12/1986 que dispõe sobre o EPM; Decreto n° 96.650/88- Altera dispositivos do Decreto n°94.536 de 29/06/1987 que regulamenta a Lei do EPM; Decreto n° 030/90-Ratifica a existência do Fundo de Desenvolvimento do EPM; Decreto n° 112/91- Altera o Decreto n°94.536 de 29/06/1987 que regulamenta a Lei do EPM; Decreto n°968/93- Regulamenta o Decreto-lei n°828 de 05/09/1969 que institui o Fundo de Desenvolvimento do EPM.

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

portuária em um contínuo processo que visa preparar, formar, ampliar os conhecimentos necessários ao desempenho dos cargos e funções peculiares, adequando esse trabalhador às exigências do avanço tecnológico, preparando-os para qualificações específicas não conferidas por cursos de outras modalidades. Desse modo, os cursos do EPM são baseados nos objetivos definidos em estudos sobre as modernizações dos equipamentos e dos processos logísticos de movimentação de cargas incidindo para a revisão constante do seu currículo, “a fim de atender á evolução tecnológica, as necessidades de mercado e aos novos conceitos da gestão portuária”(NORMAM-30/DPC).

Os cursos são divididos em duas partes, a saber: a teórica, onde é ministrado o conteúdo da disciplina através de material didático (apostilas) desenvolvido pela DPC e a parte prática, quando for o caso, através da instrução com a utilização de equipamentos (guindastes, empilhadeiras, pás carregadeiras, etc), dando uma dimensão mais real para o aluno-trabalhador sobre a realidade do trabalho portuário, unindo desse modo, a teoria que é ensinada nas salas de aulas, com a prática desenvolvida pelo uso dos equipamentos.

A estruturação dos cursos se dá da seguinte forma:

- a) Formação: Cursos básicos para formação dos TPA's para as suas funções, conforme peculiaridades de cada categoria de trabalhadores e sindicatos avulsos. Como exemplo tem o CBTP (Curso Básico do Trabalhador Portuário); CBAET (Curso Básico de Arrumação e Estivagem Técnica); e o CBCC (Curso Básico de Conferencia de Carga).
- b) Aperfeiçoamento: Cursos de aperfeiçoamento aos cursos básicos. Ex: CAAET (Curso Avançado de Arrumação e Estivagem Técnica); CACC (Curso Avançado de Conferencia de Cargas).
- c) Especiais: Preparam os TPA's para o exercício de atividades não relacionadas á sua atividade como o CTE (Curso de Técnicas de Ensino voltado para a formação de TPA's instrutores dos cursos do EPM).
- d) Cursos Expeditos: Habilitam os TPA's para o exercício de atividades para operação com equipamentos: COB (Curso de Operação de Guindaste de Bordo); COP Curso de Operação de Portainer); COT (Curso de Operação de Transtainer); COEPP (Curso de Operação de Empilhadeira de Pequeno Porte).
- e) Cursos Avançados: São cursos voltados a preparação do TPA para o exercício de funções na Administração e Gerência Técnicas em Terminais Portuários como o CGTCG (Gestão Operacional em Terminais de Carga Geral).

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

f) Cursos de Atualização: Os cursos são voltados para a atualização dos TPA's frente à exigência do avanço tecnológico em relação aos equipamentos portuários. Entre esses cursos estão: CAOGT (Curso de Atualização em Operação com Guindaste de Terra); CAOGB (Curso de Atualização em Operação com Guindaste de Bordo).

Do que se pode depreender sobre o EPM é que os cursos básicos são destinados a todos os TPA's, independentemente de um nível menor ou maior de escolaridade. Já os requisitos para os cursos no nível de aperfeiçoamento e outros subsequentes se dão devido a um nível escolar maior. Sem esse pré-requisito a formação do TPA somente se daria para os cursos de nível básico, assim só seria habilitado para as funções que demandariam os conhecimentos básicos e conseqüentemente um ganho salarial menor. As certificações dos cursos são chanceladas pela Capitania dos Portos e pelo OGMO. Com a abertura dos cursos para a multifunção a todas as categorias dos TPA's, o trabalhador da categoria do bloco pode aprender através dos cursos a função do trabalhador estivador ou o arrumador pode aprender a função de vigia ou vice versa. Essa questão da multifunção é apontada pelos novos tempos na organização do trabalho portuário. Deve-se ao fato de que o trabalhador nos moldes de uma educação profissional flexível, deve exercer várias funções, não se restringindo a um único ofício e, por conseguinte, ser um trabalhador também flexível.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O resultado da pesquisa apontou que a nova organização do processo de trabalho portuário trouxe mudanças significativas para o saber/fazer do trabalhador portuário avulso (TPA), impondo um novo perfil de trabalhador para as novas funções requeridas pelo mercado, impactando nas suas relações sociais de trabalho e na sua educação. Através do desenvolvimento da pesquisa e o que se pode depreender dela é que os TPA's têm a consciência de que precisam de uma qualificação que faça frente a esse processo de modernização dos portos que está em curso. No entanto, uma educação no seu sentido amplo não deve visar somente à capacitação profissional, mas a apropriação de conhecimentos que envolvem conceitos pedagógicos; políticos; segurança no trabalho; saúde; outros sobre o processo de transformação produtiva, permitindo a esse trabalhador na faixa portuária tomar a consciência sobre o próprio processo de mudança em que ele está envolvido.

## **Encontro Anual de Iniciação Científica da Unespar**

Com relação às transformações na produção, o que se objetiva é a redução quantitativa da mão de obra empregada na carga e descarga dos navios e no aumento da sua produtividade e exploração. Sobre os conceitos embutidos nos cursos do EPM, diz-se que há uma necessidade de qualificação técnica para fazer frente ao desafio do desemprego nos novos tempos, no entanto, por conta do contexto estrutural, o EPM não garante a ocupação da força de trabalho portuária. Esse é um processo de mudanças que ainda está em curso nos setores portuários, visto que houve a reedição da nova Lei de Modernização dos Portos (Lei 12.815/2013), instituindo o Fórum Nacional Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário, com finalidade de discutir as questões relacionadas a formação e qualificação profissional do TPA. Dessa forma, cabe ainda um estudo dessas novas ordenações legislativas e dos processos produtivos no mundo do trabalho portuário de Paranaguá e quais serão as implicações futuras de qualificação profissional dos trabalhadores portuários avulsos.

A pesquisa indicou que houve alteração da metodologia de ensino, currículo e dos conteúdos em consonância as transformações do mundo do trabalho portuário constatando um planejamento de ensino interdisciplinar com disciplinas que envolvem noções como a saúde do trabalhador, relações pessoais de convivência, convenção coletiva, segurança no trabalho e outros com o propósito de relacionar a teoria e a prática. Considera-se que o trabalhador avulso da faixa portuária não pode ficar restrito a um único tipo de conhecimento técnico-científico necessitando de noções pedagógicas mais amplas para o desempenho das suas funções laborais e qualidade de vida.

### **REFERÊNCIAS**

ANDRÉ, Marlene Monteiro, **A organização do Trabalho Portuário: O Cotidiano de Vida e Trabalho dos Portuários Avulsos**, São Paulo: Editora EDUFES, 1998.

ANTUNES, Ricardo L. C., **O que é Sindicalismo**, São Paulo: Editora Abril Cultural: Brasiliense, 1985.

APPA, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina; **Portos do Paraná: imagens e histórias dos Portos de Paranaguá e Antonina**, In: Vasconcelos, Francisco Eduardo, Cortez, Gilberto Menezes e Viana, Ralph /organizadores (org); Rio de Janeiro: editora Arte América, 2007.

ARAÚJO, Silvia Maria de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. In: **Revista Sociedade e Estado**: Volume 28, Número 3: p.565-586, Setembro/Dezembro, 2013.

**Encontro Anual de Iniciação Científica  
da Unespar**

BRAVERMAN, Harry, **Trabalho e Capital Monopolista: A Degradação do Trabalho no Século XX**, Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1980.

FREITAS, Waldomiro Ferreira. **História de Paranaguá: das origens à atualidade**. Paranaguá, IHGP, 1999.

MORGENSTERM, Algacyr, **Porto de Paranaguá: Contribuição a História: período de 1935-1985**, Volume II, Curitiba-PR: Editora Coração Brasil editora e Empreendimentos, 2006.

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA O ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO, Volume II- Portuários e Atividades Correlatas, **NORMAM,-30/DPC**, Diretoria de Portos e Costas, Rio de Janeiro, 2012

RODRIGUÊS, Edgar, **Novos Rumos: pesquisa social 1922-1946: História do Movimento Operário e das Lutas Sociais no Brasil**, Rio de Janeiro: Editora Mundo Livre, 1976.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos & VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier, **O trabalho portuário e a Modernização dos Portos**, Curitiba- PR: Editora Juruá, 2004.

SARTI, Ingrid, **Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política**, Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1981.

SILVA, Thiago Ernesto Possiede, **Entre sapatos&Livros: a trajetória de um sapateiro na militância comunista em Paranaguá/Pr-1935-1964**;299f.: Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná-UFPR, Curitiba, 2014

WESTPHALEN, Cecília Maria, **Porto de Paranaguá, um sedutor**, Curitiba-PR: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

ZOTTO, Tânia Christina, **O Trabalho de Estiva: modernização X tradição: os desafios da tecnologia e da gestão no cais**, São Paulo: Editora LTr, 2002.

.  
.