



Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil

Brasília, Junho de 2015

Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil

Introdução

Este texto analisa o perfil do trabalhador portuário brasileiro, com a utilização das informações disponíveis na Relação Anual de Informações Sociais (Rais) referentes ao ano de 2013 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), no âmbito da administração portuária pública e na esfera operacional. As informações contemplam trabalhadores avulsos e também os trabalhadores vinculados. O estudo tem como objetivo subsidiar a Direção da Federação Nacional dos Portuários (FNP) na sua ação sindical.

A primeira seção do estudo contextualiza o setor portuário e sua importância para o comércio internacional brasileiro. A seção II apresenta aspectos gerais do trabalhador portuário e a III seção traça um perfil deste trabalhador com base nas informações disponíveis na Rais. Por fim, são apresentadas as considerações finais.

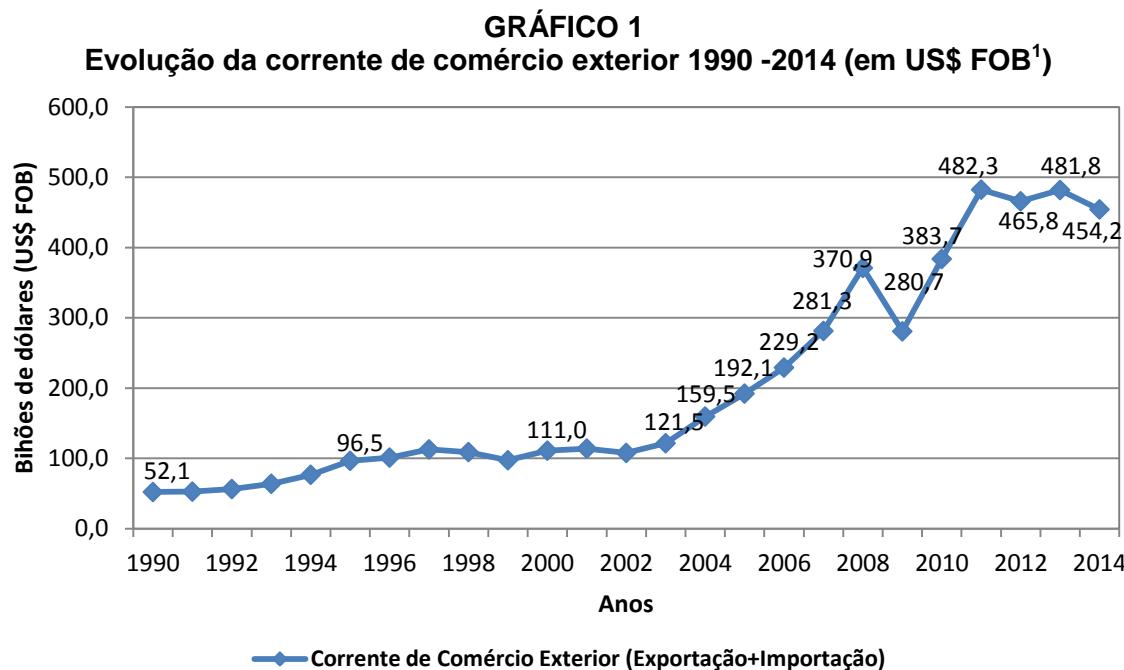
I. Contexto portuário: crescimento e reestruturação produtiva

Crescimento do comércio exterior e do setor portuário

Em janeiro de 2015, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) anunciou que, em 2014, a balança comercial brasileira registrou um déficit (exportação menos importação) de US\$ 3,930 bilhões, o primeiro desde 2000 (quando o déficit foi de U\$ 732 milhões). As exportações totalizaram US\$ 225,1 bilhões e as importações US\$ 229,1 bilhões, valores que significaram uma redução de 7,1% e 4,4%, respectivamente, em relação a 2013. A balança comercial brasileira registrou um resultado pior, em 2014, na comparação com 2013, quando apresentou um superávit de US\$ 2,56 bilhões (as exportações totalizaram US\$ 242,2 bilhões e as importações US\$ 239,6 bilhões).

O desempenho do comércio exterior, em 2014, significou uma retração de 5,7% em comparação com 2013. Esta redução pode ser atribuída à perda de ritmo da maior importadora, a China, e também à crise da Argentina, importante parceiro comercial do Mercosul. Ainda assim, desde 2003 os dados sobre o valor gerado pela corrente de comércio exterior mostram uma tendência crescente, com apenas uma retração em 2009 (devido à crise de 2008, iniciada no mercado imobiliário norte americano - *Subprime*) e leve queda em 2012, após pico recorde de 2011,

seguido de recuperação em 2013 e nova retração em 2014, conforme pode ser visto no **GRÁFICO 1**.



Fonte: Estatísticas de Comércio Exterior. Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

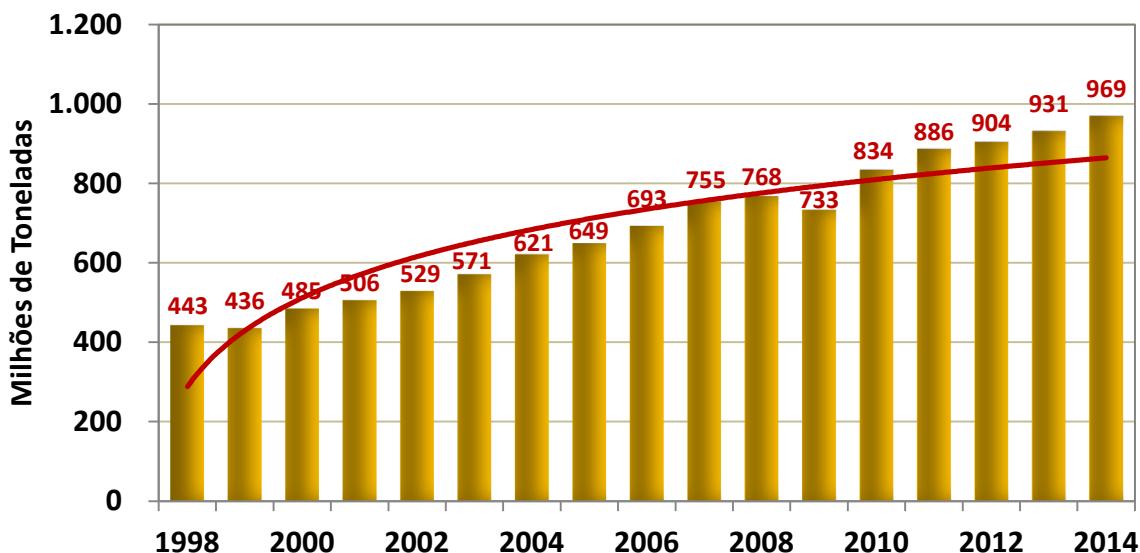
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Entre os anos de 1998 e 2014, a movimentação de cargas nos portos brasileiros mais que dobrou, conforme se observa no **Gráfico 2**. Do valor total gerado pela corrente do comércio exterior, estimativas apontam que aproximadamente 80% passam pelo conjunto de portos brasileiros. Ao considerar a movimentação em toneladas, a participação aumenta, sendo estimada em 95%.

¹ FOB = *free on board* - Valor da mercadoria acrescido das despesas até que esteja a bordo. A partir do embarque, o comprador assume responsabilidades e custos.

GRÁFICO 2

**Evolução da movimentação geral de cargas nos portos e terminais
brasileiros de 1998 a 2014 (em milhões de toneladas)**



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais (SIG), Antaq.

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Os portos, enquanto modal de transporte, têm importância vital em qualquer país. No caso brasileiro, isso fica evidenciado quando se considera o volume de carga e o valor do comércio exterior que movimentam. Além disso, o deslocamento aquaviário é o modal de transporte que desloca o maior volume de cargas em grandes distâncias a um custo mais econômico. Dessa forma, o setor portuário é componente fundamental da cadeia logística nacional e, portanto, tem um papel importante na competitividade e inserção do país no comércio internacional.

Configuração do modelo portuário atual

A recente Lei de modernização portuária – Lei 12.815/13 trouxe uma nova configuração para a exploração direta e indireta dentro ou fora da área de porto organizado. As empresas públicas de administração portuária - sejam federais (Companhias Docas), estaduais ou municipais - são responsáveis por fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias². Já a operação portuária exercida na figura do operador

² A Autoridade Portuária é responsável, entre outras funções, pela manutenção da infraestrutura de acesso marítimo e terrestre, ou seja, por manter estruturas favoráveis à adequada navegação, atracação e escoamento de cargas tanto nas vias terrestres como aquáticas. O novo marco regulatório, instituído a partir de 2013, reorganizou algumas de suas funções, e, no caso da mais importante, transferiu para a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) a elaboração e celebração de contratos de licitação. Para mais detalhes sobre as mudanças no setor portuário brasileiro, sugere-se a leitura das Notas Técnicas do DIEESE nº 119 (fev/2013) e nº 126 (jun/2013).

portuário e cedida à iniciativa privada é responsável pela atividade de movimentação de carga e descarga de mercadorias das embarcações e danos causados à infraestrutura, instalações e equipamento de que a administração do porto seja titular.

No Brasil, outra alteração importante no processo histórico de reestruturação portuária foi a criação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMOs). Antes de 1993, os sindicatos administravam o fornecimento de mão de obra avulsa (escalação), o que abrangia, entre outras atividades, a composição dos ternos³. A partir da instituição dos OGMOs, estes passaram a ser os responsáveis pelo recebimento e atendimento das requisições de trabalhadores portuários avulsos (TPA), escalação, elaboração da folha de pagamento, pagamento e identificação dos trabalhadores.

O marco regulatório de 1993 (conhecido como Nova Lei dos Portos – Lei 8.630/93) estabeleceu, na época, que os terminais dentro do porto organizado deviam requisitar mão de obra avulsa para a movimentação de mercadorias. No entanto, os terminais privativos, que movimentavam carga própria como a Petrobras, Vale do Rio Doce etc., não tinham tal obrigação, embora existam de fato terminais privativos que requisitam TPAs, como é o caso do Espírito Santo.

A recente Lei de modernização dos Portos (Lei 12.815/13) acabou com a diferenciação entre carga própria e carga de terceiros e possibilitou que terminais privados movimentem carga de terceiros sem ter carga própria. A partir de agora, também haverá terminais totalmente privados movimentando carga pública.

II. O trabalho portuário

Em termos de organização do trabalho, e para efeitos didáticos, é possível distinguir três grandes áreas no setor portuário, segundo a Classificação Nacional de Atividade Econômica - CNAE:

1. Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária (CNAE 5231-1/01);
2. Trabalhadores na Operação de Terminais (vinculados) (CNAE 5231-1/02)
3. Trabalhadores dos OGMOs (avulsos registrados ou cadastrados na operação propriamente de movimentação de carga e trabalhadores que realizam atividades do órgão em si).

A Lei nº 12.815, de junho de 2013, definiu como **categorias profissionais diferenciadas**:

I - Capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a

³ Ternos são equipes de trabalho compostas por pessoas de diferentes categorias profissionais conforme a necessidade de movimentação da mercadoria. Os trabalhadores podem ser arrumadores, bloqueiros, conferentes, consertadores, estivadores, trabalhadores de capatazia, vigias, e a composição é modificada em função da natureza da carga a ser movimentada.

conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Estas atividades são encontradas diretamente na movimentação de carga. Também há trabalhadores que desempenham atividades na área administrativa. Não são tratados neste perfil outros agentes anuentes no porto ou autoridades, como delegados aduaneiros, autoridades marítimas, vigilância sanitária, polícia federal etc.

III. O perfil do trabalhador portuário no Brasil

A busca na Rais (2013) se deu a partir da identificação da Classificação Nacional de Atividade Econômica – CNAE 2.0.

As CNAEs identificadas para a atividade portuária foram:

- Seção: H - Transporte, armazenagem e correio.
 - Divisão: 52 Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes
 - Grupo: 523 Atividades auxiliares dos transportes aquaviários
 - ❖ **Classe: 5231-1 Gestão de Portos e Terminais**
 - **Subclasses:**
 - ◆ **5231-1/01 Administração da Infraestrutura Portuária**

♦ 5231-1/02 Operações de Terminais

A primeira subclasse (5231-1/01) comprehende os trabalhadores envolvidos na administração da infraestrutura portuária. Na relação dos estabelecimentos, pode-se constatar não só Companhias Docas, como também empresas de administração estaduais e alguns portos privativos. Nesse último caso, tanto a operação quanto a administração da infraestrutura é realizada pela empresa. Cabe destacar que não comprehende as atividades de agenciamento marítimo.

A segunda subclasse (5231-1/02) comprehende as atividades de operações de terminais marítimos e fluviais, públicos ou privados, envolvendo:

- o armazenamento de mercadorias (dentro do porto) proveniente ou destinadas às embarcações;
- operação e gestão de equipamentos destinados à carga e descarga;
- a carga e descarga de embarcações.

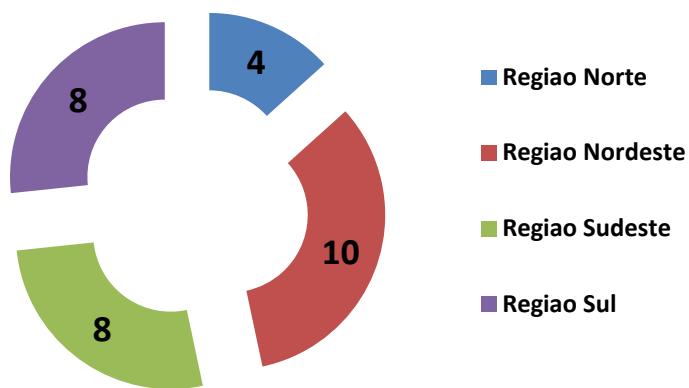
Compreende também as atividades dos operadores portuários e a gestão de terminais de passageiros. Nesse caso, não comprehende garagens náuticas para guarda de embarcações.

Tendo em vista que os trabalhadores portuários avulsos não constam na relação nem da primeira ou segunda subclasse (“Operações de Terminais”) e que os OGMOs não se encontram agrupados numa única CNAE⁴, procedeu-se ao processamento de dados a partir da Rais Identificada, porém os resultados foram gerados como um universo total, de forma a se preservar o sigilo das informações e que não fosse possível a identificação dos dados dos estabelecimentos individualmente.

O primeiro passo foi identificar os OGMOs existentes no Brasil e, a partir do conjunto deles, foram obtidos os dados do universo conjunto de trabalhadores portuários avulsos. Foram identificados 30 OGMOs, dos quais 10 se encontram na região Nordeste, oito no Sudeste, oito no Sul e quatro na região Norte, conforme se pode verificar no **Gráfico 3**:

⁴ Os OGMOs, no Brasil, foram encontrados nas seguintes CNAES: Atividades de associações de defesa de direitos sociais (CLAS 9430800), Navegação de apoio portuário (CLAS 5030102), Atividades de organizações associativas profissionais (CLAS 9412000), Outras atividades de serviços prestados principalmente às empresas (CLAS 8299799) e Atividades associativas não especificadas anteriormente (CLAS 9499500). Dentro dessas CNAES havia outros estabelecimentos, de forma tal que não teria sido possível traçar o perfil do trabalhador portuário avulso ao extrair os dados dessas classificações, uma vez que estariam somados trabalhadores de outras áreas que não a portuária.

GRÁFICO 3
Distribuição dos OGMOs por Região Geográfica (2006 -2013)



Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. Angra dos Reis | 16. Manaus |
| 2. Antonina | 17. Natal |
| 3. Arraial do Cabo | 18. Paraná |
| 4. Bahia | 19. Pelotas |
| 5. Belém e Vila do Conde | 20. Porto Alegre |
| 6. Cabedelo | 21. Recife |
| 7. Espírito Santo | 22. Rio de Janeiro |
| 8. Fortaleza | 23. Rio Grande |
| 9. Ilhéus | 24. Rio de Janeiro/ Sepetiba /Forno /Niterói |
| 10. Imbituba | 25. Salvador e Aratu |
| 11. Itaguaí | 26. Santarém |
| 12. Itajaí | 27. Santos |
| 13. Itaqui | 28. São Francisco do Sul |
| 14. Macapá | 29. São Sebastião |
| 15. Maceió | 30. Suape |

Desta forma, as informações que serão apresentadas a seguir estão segmentadas por:

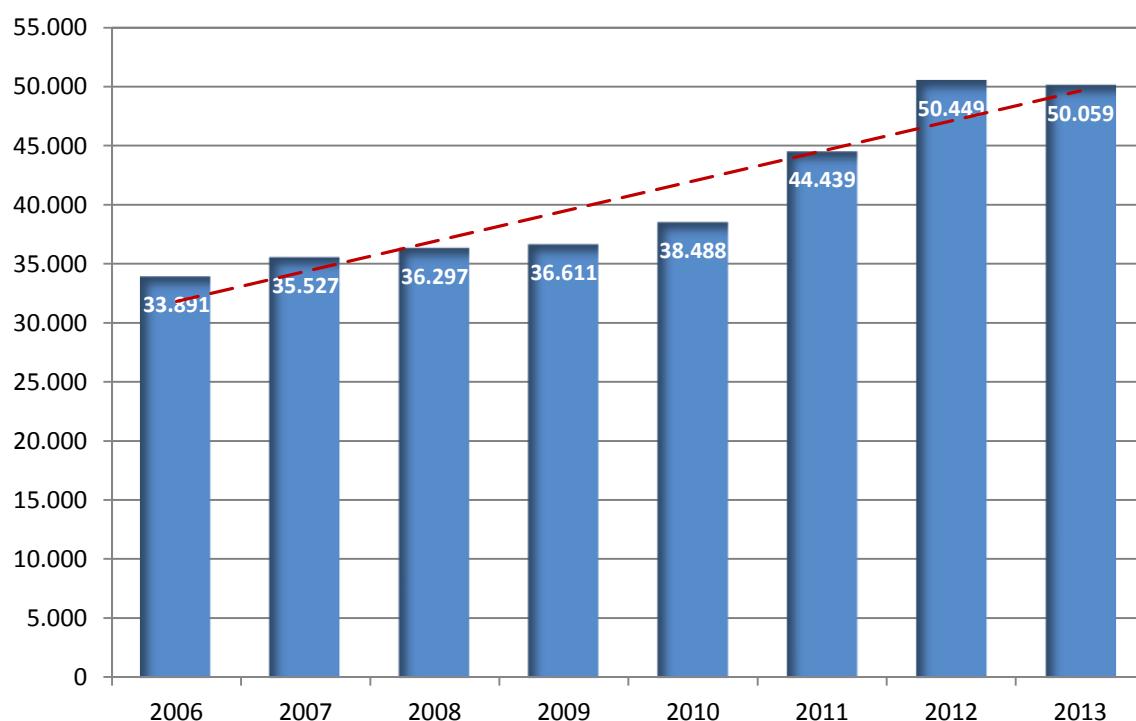
1. Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária;
2. Trabalhadores na Operação de Terminais (com vínculo);
3. Trabalhadores dos OGMOs (avulsos na Operação e empregados do órgão em si).

Nível de emprego

Segundo a Rais, em 31 de dezembro de 2013, o contingente de trabalhadores nas três categorias de portuários somava 50.059. A quantidade de trabalhadores no final do ano de 2013 mostrou, pela primeira vez, desde o início da série, ligeira retração (-0,77% em relação a 2012). Até então, a quantidade de empregados no setor portuário tinha aumentado todos os anos desde 2006, conforme se pode observar no **Gráfico 4**.

No entanto, apesar da leve queda registrada em 2013, a quantidade de trabalhadores neste setor ainda continua num patamar elevado em relação ao início da série; 47,7% a mais que a quantidade de trabalhadores empregados em 2006.

GRÁFICO 4
Evolução do Quantitativo de Trabalhadores nos Portos do Brasil (2006 -2013)



Fonte: MTE. Rais. 2013

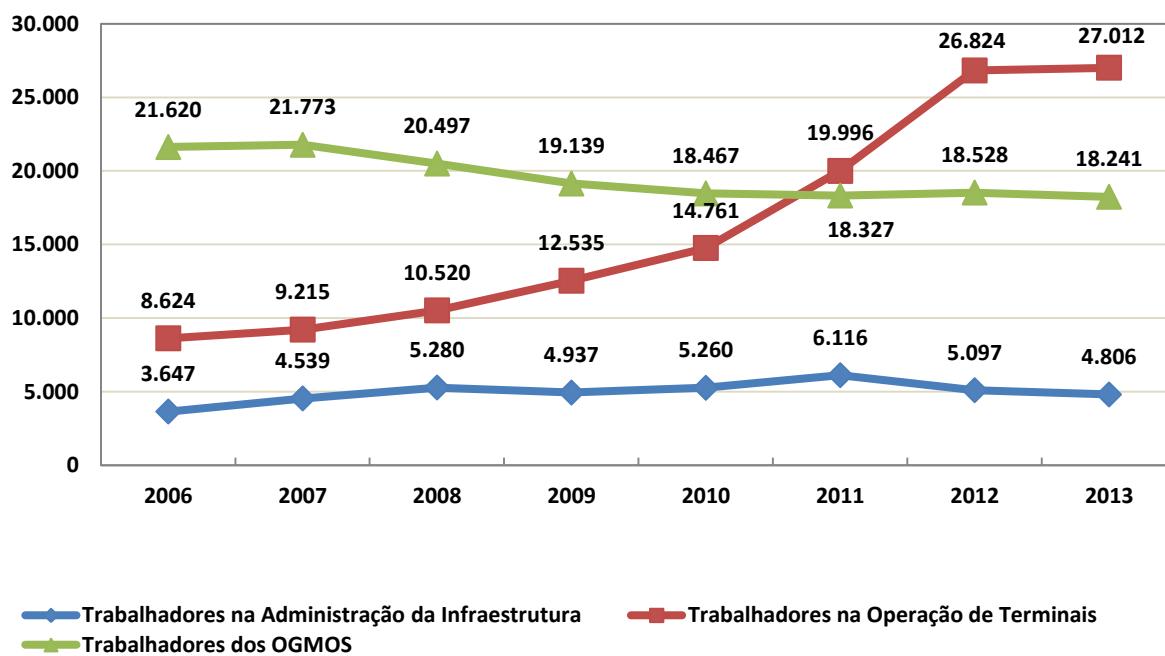
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Os dados da Rais 2013 continuam mostrando aumento nos trabalhadores empregados na Operação de Terminais e diminuição no quantitativo de trabalhadores dos OGMOs. Contudo, o crescimento de trabalhadores na operação portuária, em 2013, não foi tão acentuado como fora entre 2010 e 2012.

A quantidade de empregados na operação de terminais foi de 27.012 e nos OGMOs foi de 18.241, já em relação aos trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária, houve ligeira contração, em 2013, com o contingente de trabalhadores totalizando 4.806, conforme pode ser observado no **Gráfico 3 e Tabela 1**.

GRÁFICO 5

Evolução do Quantitativo de Trabalhadores nos Portos do Brasil por Segmento (2006 -2013)



Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

TABELA 1

Trabalhadores empregados no setor portuário brasileiro – por segmento

Segmento	2013
Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária	4.806
Trabalhadores na Operação de Terminais (com vínculo)	27.012
Trabalhadores dos OGMOs	18.241
Total	50.059

Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Distribuição Geográfica

A região Sudeste concentra mais da metade (54,2%) dos trabalhadores portuários do Brasil, enquanto o sul do país representa mais de 1/5 (22,1%) dos empregados. Essas duas regiões somadas detém mais de ¾ dos trabalhadores no sistema portuário nacional. A distribuição geográfica dos trabalhadores pode ser vista na **Tabela 2** e na **Ilustração 1**.

TABELA 2
Distribuição Geográfica dos Trabalhadores Portuários - 2013

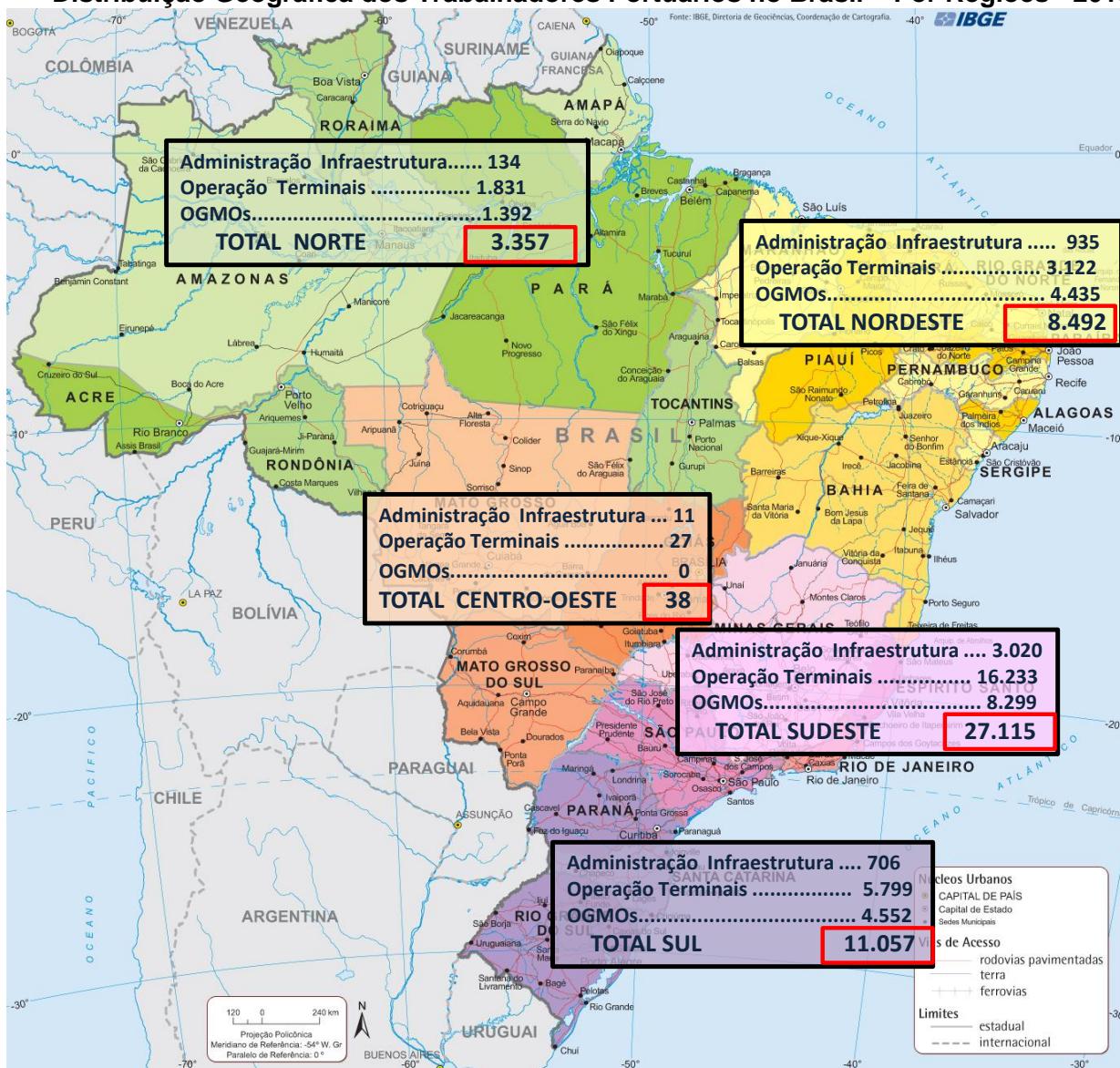
Regiões	Total	%
Região Norte	3.357	6,71%
Região Nordeste	8.492	16,96%
Região Sudeste	27.115	54,17%
Região Sul	11.057	22,09%
Região Centro-Oeste	38	0,08%
TOTAL	50.059	100%

Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

ILUSTRAÇÃO 1

Distribuição Geográfica dos Trabalhadores Portuários no Brasil – Por Regiões - 2013



Ocupações

Do ponto de vista das ocupações dos trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária, nota-se a seguinte distribuição: 18,6% dos empregados são assistentes administrativos, guardas portuários representam 16,2% e vigilantes correspondem a 8,0%, essas duas ocupações somam 24,2%. A distribuição dos trabalhadores no restante das ocupações é bastante diversificada entre as diversas categorias, conforme demonstrado na Tabela 3.

TABELA 3
Ocupações dos Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária – 2013

Ocupação	Total	%
Assistente Administrativo	892	18,6%
Guarda Portuária	778	16,2%
Vigilante	385	8,0%
Supervisor Administrativo	235	4,9%
Auxiliar de Escritório (em Geral)	131	2,7%
Secretária Executiva	126	2,6%
Auxiliar de Serviços de Importação e Exportação	114	2,4%
Engenheiro Civil	110	2,3%
Trabalhador de Serviços de Limpeza e Conservação de Áreas Públicas	91	1,9%
Ajustador Mecânico	87	1,8%
Administrador	85	1,8%
Armazenista	73	1,5%
Supervisor de Operações Portuárias	71	1,5%
Operador de Empilhadeira	64	1,3%
Eletricista de Manutenção Eletroeletrônica	63	1,3%
Técnico em Segurança no Trabalho	58	1,2%
Estivador	57	1,2%
Técnico de Obras Civis	53	1,1%
Contador	48	1,0%
Analista de Desenvolvimento de Sistemas	47	1,0%
Conferente de Carga e Descarga	43	0,9%
Marinheiro de Convés (Marítimo e Fluviário)	39	0,8%
Engenheiro Mecânico Industrial	38	0,8%
Advogado	36	0,7%
Trabalhador da Manutenção de Edificações	31	0,6%
Outros (30 trabalhadores ou menos)	1.051	21,9%
Total	4.806	100%

Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Os trabalhadores na Operação de Terminais também têm ocupações bastante diversificadas e sua distribuição está pulverizada em percentuais iguais ou menores que 7,5%.

As profissões com maior concentração são: motorista de caminhão com 7,5% (2.025 trabalhadores), estivador com 7,0% (1.901 trabalhadores), seguido de assistente administrativo e

conferente de carga, ambos com 5,8% (1.576 trabalhadores). A distribuição dos trabalhadores no restante das ocupações está detalhada na **Tabela 4**.

TABELA 4
Ocupações dos Trabalhadores na Operação de Terminais – 2013

Ocupação	Total	%
Motorista de Caminhão (Rotas Regionais e Internacionais)	2.025	7,5%
Estivador	1.901	7,0%
Assistente Administrativo	1576	5,8%
Conferente de Carga e Descarga	1576	5,8%
Operador de Empilhadeira	1124	4,2%
Auxiliar de Escritório (em geral)	1022	3,8%
Armazenista	900	3,3%
Mecânico de Manutenção de Máquinas em geral	686	2,5%
Operador de Máquinas Fixas (em geral)	656	2,4%
Carregador (Armazém)	574	2,1%
Supervisor de Operações Portuárias	560	2,1%
Operador de Guindaste Móvel	548	2,0%
Operador de Caminhão (Minas e Pedreiras)	467	1,7%
Auxiliar de Serviços de Importação e Exportação	443	1,6%
Trabalhador de Serviços de Limpeza e Conservação de Áreas Públicas	314	1,2%
Técnico de Planejamento de Produção	288	1,1%
Supervisor Administrativo	281	1,0%
Técnico Mecânico	244	0,9%
Faxineiro	239	0,9%
Alimentador de Linha de Produção	238	0,9%
Técnico em Segurança no Trabalho	237	0,9%
Eletricista de Manutenção Eletroeletrônica	237	0,9%
Vigia	231	0,9%
Ajudante de Motorista	225	0,8%
Guarda Portuário	217	0,8%
Guincheiro (Construção Civil)	202	0,7%
Porteiro de Edifícios	200	0,7%
Motorista de Carro de Passeio	199	0,7%
Operador de Guindaste (Fixo)	191	0,7%
Chefe de Estação Portuária	185	0,7%
Almoxarife	185	0,7%
Analista de Exportação e Importação	180	0,7%
Vigilante	174	0,6%
Balanceiro	167	0,6%
Apontador de Produção	162	0,6%
Carregador (Veículos de Transportes Terrestres)	154	0,6%
Contador	142	0,5%
Soldador	139	0,5%

(continua)

(continuação)

Ocupação	Total	%
Operador de Pórtico Rolante	139	0,5%
Analista de Transporte em Comércio Exterior	135	0,5%
Analista de Desenvolvimento de Sistemas	133	0,5%
Analista de Recursos Humanos	133	0,5%
Eletricista de Instalações	130	0,5%
Técnico Eletrônico	122	0,5%
Recepção em geral	121	0,4%
Operador de Pá Carregadeira	121	0,4%
Administrador	116	0,4%
Controlador de Entrada e Saída	115	0,4%
Gerente de Operações de Transportes	110	0,4%
Engenheiro de Minas	107	0,4%
Motorista de Furgão ou Veículo Similar	101	0,4%
Mecânico de Manutenção de Automóveis, Motocicletas e Veículos Similares	97	0,4%
Gerente de Produção e Operações	96	0,4%
Operador de Caldeira	92	0,3%
Operador de Docagem	91	0,3%
Gerente Administrativo	90	0,3%
Auxiliar de Faturamento	88	0,3%
Operador de Transporte Multimodal	87	0,3%
Tecnólogo em Logística de Transporte	87	0,3%
Auxiliar Geral de Conservação de Vias Permanentes (Exceto Trilhos)	86	0,3%
Técnico em Manutenção de Máquinas	85	0,3%
Moço de Convés (Marítimo e Fluvial)	83	0,3%
Manobrador	83	0,3%
Auxiliar de Contabilidade	80	0,3%
Comprador	79	0,3%
Servente de Obras	78	0,3%
Despachante de Transportes Coletivos (Exceto Trem)	75	0,3%
Operador de Produção (Química, Petroquímica e Afins)	71	0,3%
Trabalhador da Manutenção de Edificações	70	0,3%
Supervisor de Carga e Descarga	68	0,3%
Pedreiro	68	0,3%
Auxiliar de Pessoal	67	0,2%
Marinheiro de Convés (Marítimo e Fluvial)	67	0,2%
Oficial Superior de Máquinas da Marinha Mercante	64	0,2%
Técnico em Borracha	64	0,2%
Ajustador Mecânico	64	0,2%
Analista de Suporte Computacional	63	0,2%
Auxiliar de Manutenção Predial	63	0,2%
Engenheiro Civil	62	0,2%
Eletrotécnico	62	0,2%
Inspetor de Qualidade	59	0,2%

(continua)

(final)

Ocupação	Total	%
Técnico de Manutenção Elétrica de Máquina	57	0,2%
Supervisor de Manutenção Eletromecânica	54	0,2%
Gerente de Projetos e Serviços de Manutenção	52	0,2%
Mestre Fluvial	52	0,2%
Supervisor de Vigilantes	52	0,2%
Técnico de Planejamento e Programação da Manutenção	51	0,2%
Técnico de Operação (Química, Petroquímica e Afins)	48	0,2%
Planejista	47	0,2%
Encarregado de Manutenção Mecânica de Sistemas Operacionais	47	0,2%
Operador Eletromecânico	47	0,2%
Montador de Filmes	46	0,2%
Mecânico de Manutenção de Aparelhos de Levantamento	46	0,2%
Técnico em Administração	45	0,2%
Eletricista de Instalações (Veículos Automotores e Máquinas Operatrizes, Exceto Aeronaves e Embarcações)	44	0,2%
Vigia Portuário	41	0,2%
Eletrotécnico na Fabricação, Montagem e Instalação de Máquinas e Equipamentos	40	0,1%
Gerente de Recursos Humanos	39	0,1%
Ajudante de Despachante Aduaneiro	39	0,1%
Contínuo	39	0,1%
Moço de Máquinas (Marítimo e Fluvial)	39	0,1%
Supervisor de Vendas Comercial	38	0,1%
Copeiro	37	0,1%
Técnico de Mineração	36	0,1%
Gerente Comercial	35	0,1%
Operador de Centro de Controle	35	0,1%
Caldeireiro (Chapas de Ferro e Aço)	34	0,1%
Mantenedor de Sistemas Eletroeletrônicos de Segurança	34	0,1%
Economista Financeiro	33	0,1%
Técnico Mecânico (Calefação, Ventilação e Refrigeração)	33	0,1%
Documentalista	32	0,1%
Cozinheiro Geral	32	0,1%
Gerente de Logística (Armazenagem e Distribuição)	31	0,1%
Supervisor de Almoxarifado	31	0,1%
Tratorista Agrícola	31	0,1%
Outros (30 trabalhadores ou menos)	2.654	9,8%
Total	27.012	100%

Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Entre os trabalhadores dos OGMOs, observa-se, segundo a Rais, que 94,5% são trabalhadores que exercem funções tipicamente portuárias, como estivador, conferente, vigia, carregador e operador de guindaste, categorias de trabalho exercidas pelos Trabalhadores Portuários

Avulsos (TPAs). Dentre esses, destaca-se a ocupação de “estivador”, na qual estão 86,7% do total de trabalhadores dos OGMOs. No entanto, é importante observar que tal ocupação, pela Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) e conforme consta no *site* do MTE, comprehende: ajudantes de embarque de carga, ajudantes de operação portuária, bagrinhos (movimentadores de mercadorias de porto), cacimbeiros (estivadores), capatazes de estiva, encarregados de serviços portuários, encarregados de serviços de cais, operadores de carga/descarga e portuários em geral.

Os outros 5,5% são compostos por trabalhadores em ocupações relativas à administração do OGMO em si, e à prestação de serviços de apoio, tais como: áreas administrativas, área de saúde, engenheiros ou técnicos em segurança do trabalho, apontador de mão de obra, etc. A relação das ocupações com maior concentração de trabalhadores pode ser vista na **Tabela 5** e no **Gráfico 6**.

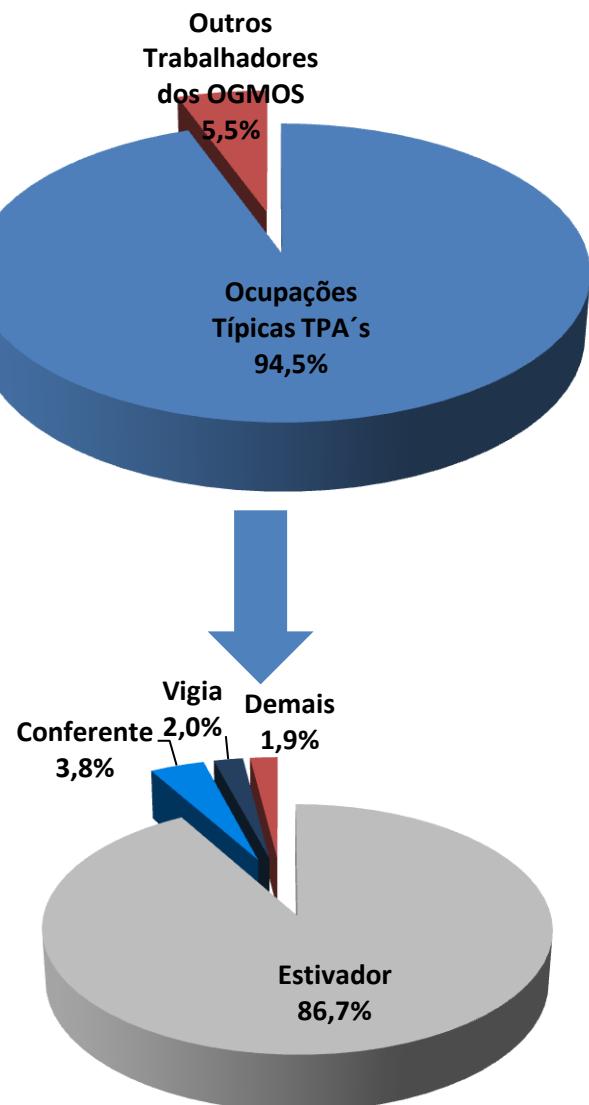
TABELA 5
Ocupações dos Trabalhadores dos OGMOs - 2013

Ocupações típicas TPAs	2013	
	Total.	%
Estivador	15.820	86,7%
Conferente de carga e descarga	695	3,8%
Vigia portuário	371	2,0%
Carregador (de armazém)	265	1,5%
Carregador (veículos de transportes terrestres)	74	0,4%
Operador de guindaste (fixo)	8	0,0%
Sub total	17.233	94,5%
Outros trabalhadores nos OGMOs	2013	
	Total.	%
Áreas administrativas	422	2,3%
Áreas da saúde	99	0,5%
Engenheiro ou técnico em segurança do trabalho	98	0,5%
Apontador de mão-de-obra	86	0,5%
Supervisor de operações portuárias	58	0,3%
Diretores, gerentes	51	0,3%
Motorista	41	0,2%
Bombeiro civil	22	0,1%
Fiscal de transportes coletivos	20	0,1%
Faxineiro	20	0,1%
Outros (menos de 20 trabalhadores)	91	0,5%
Sub total	1008	5,5%
TOTAL	18.241	100,0%

Fonte: MTE. *Rais. 2013*

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

GRÁFICO 6
Distribuição das ocupações dos trabalhadores dos OGMOs - 2013



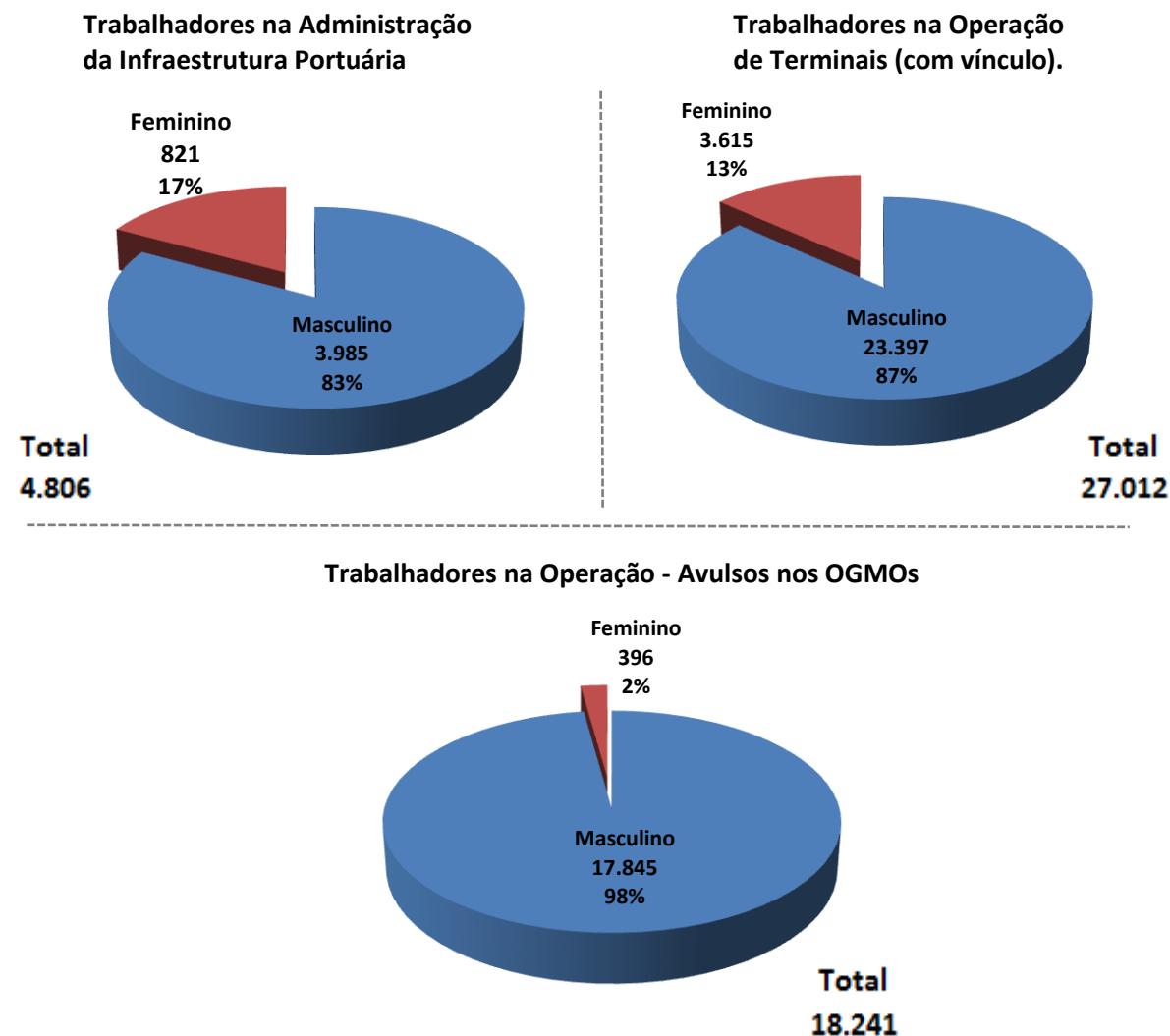
Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Gênero

Os trabalhadores portuários são majoritariamente do gênero masculino. Entre os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária, 83% são homens e 17% são do sexo feminino e na Operação de terminais, os homens correspondem a 87% e as mulheres 13%. A concentração de trabalhadores do gênero masculino se acentua ainda mais nos OGMOs, em que 98% são homens e apenas 2% são mulheres, conforme se pode verificar no Gráfico 7.

GRÁFICO 7
Os Trabalhadores Portuários por Gênero – 2013



Fonte: MTE.Rais. 2013

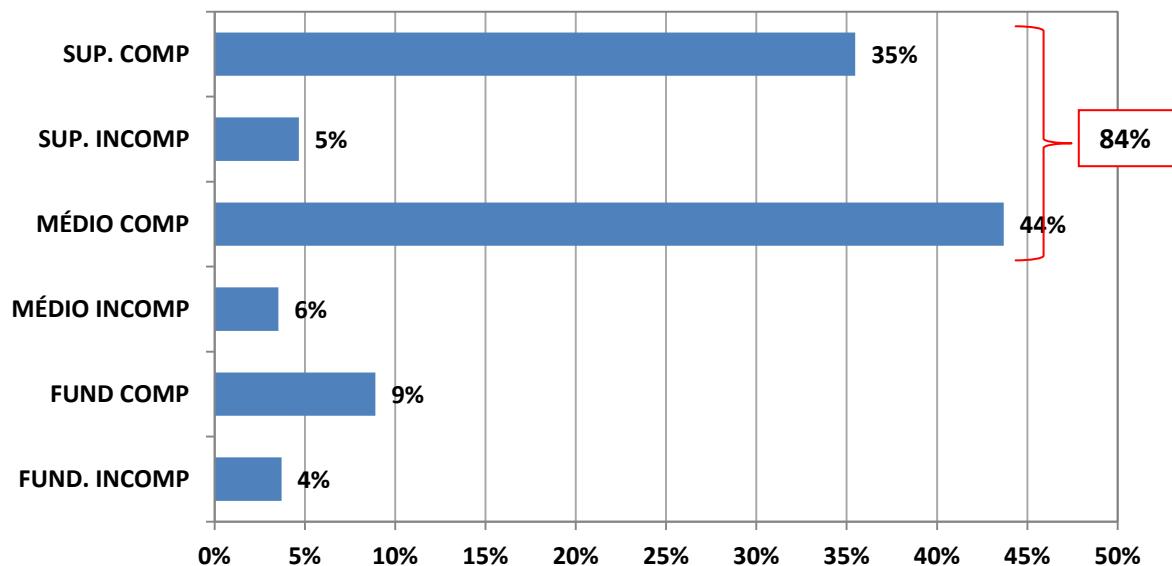
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Escolaridade

Em relação à escolaridade, a maior concentração entre os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária se dá no ensino médio e superior completo com 44% e 35%, respectivamente. A totalização mostra que 84% dos empregados têm ensino médio completo e ensino superior incompleto ou completo (Gráfico 8)

GRÁFICO 8

Escolaridade entre os Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária - 2013



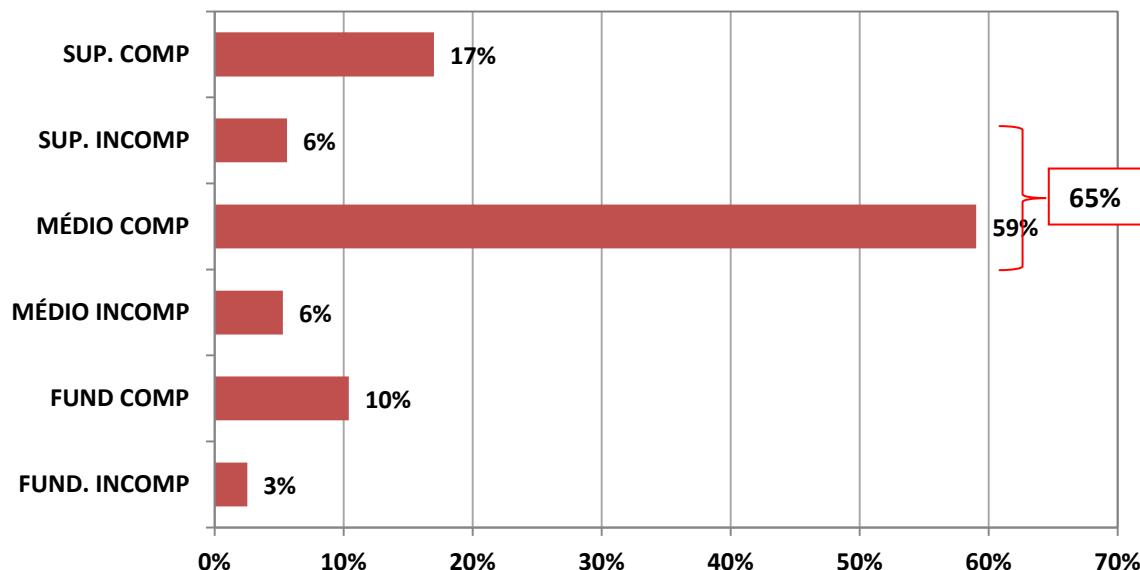
Fonte: MTE/Rais 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Entre os trabalhadores na Operação de Terminais, a maior concentração está no ensino médio com 59%. Aproximadamente 2/3 (dois terços) cursaram até o ensino médio ou não acabaram algum curso superior (65%), e 17% concluíram curso superior, conforme apresentado no Gráfico 9.

GRÁFICO 9

Escolaridade entre os Trabalhadores na Operação de Terminais – 2013

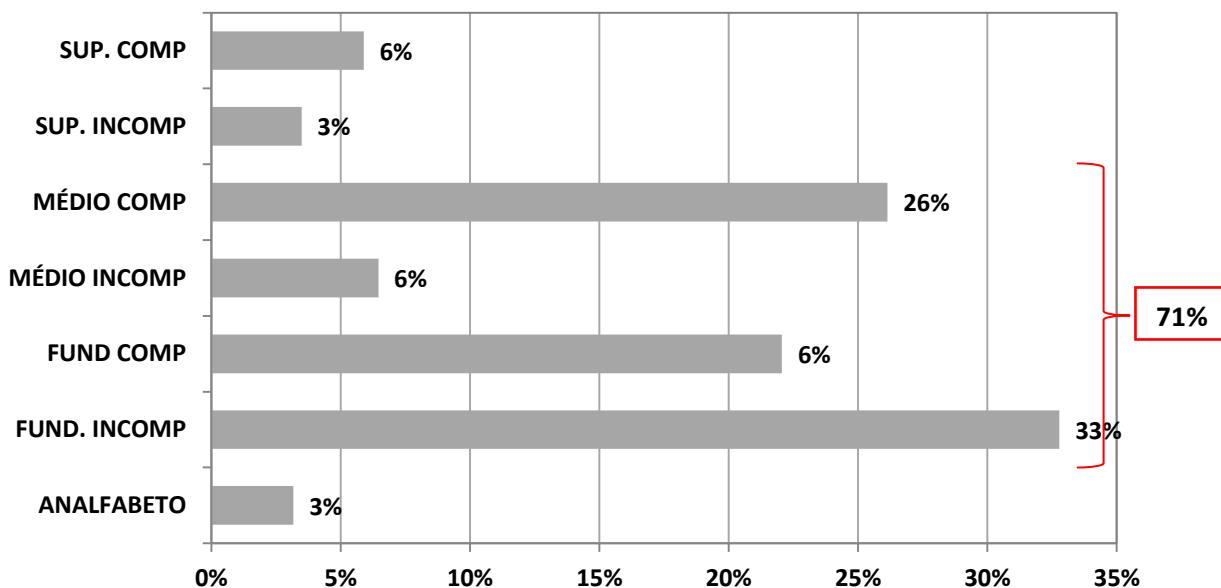


Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Já os trabalhadores dos OGMOs concentram-se entre o ensino fundamental incompleto (33%) e o ensino médio completo (26%). Somando as categorias de ensino fundamental e médio - incompleto e completo, chega-se a 71% dos trabalhadores dos OGMOs (**Gráfico 10**).

GRÁFICO 10
Escolaridade entre os Trabalhadores dos OGMOs - 2013



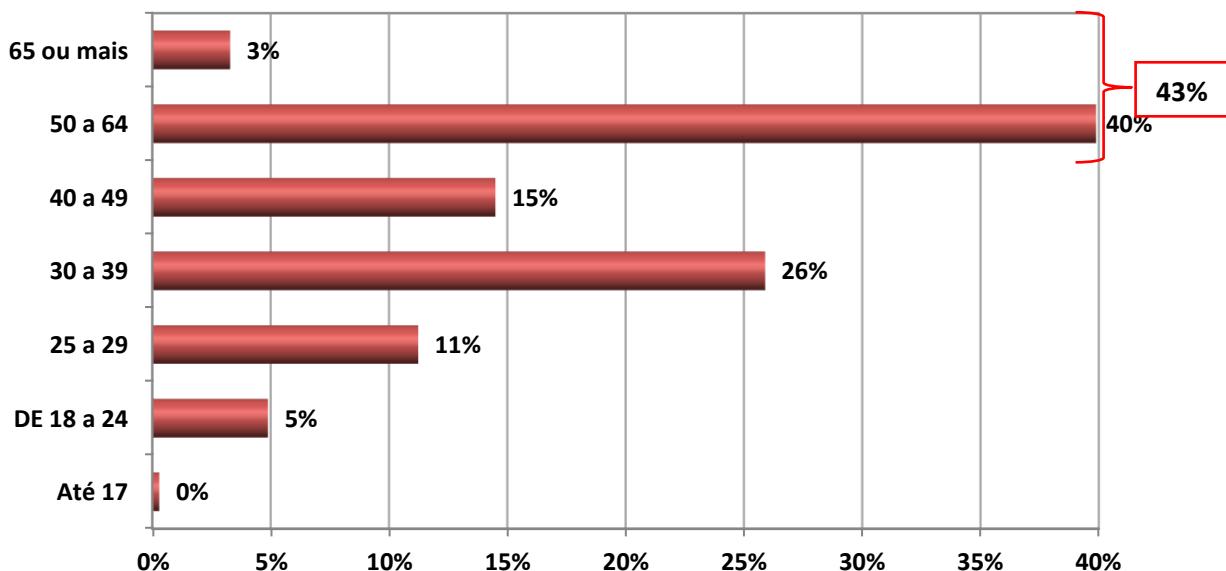
Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Faixa Etária

Em relação à idade, destaca-se que 43% dos trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária têm 50 anos ou mais e 26% têm entre 30 e 39 anos. A distribuição dos trabalhadores nas demais faixas etárias se encontram detalhadas no **Gráfico 11**.

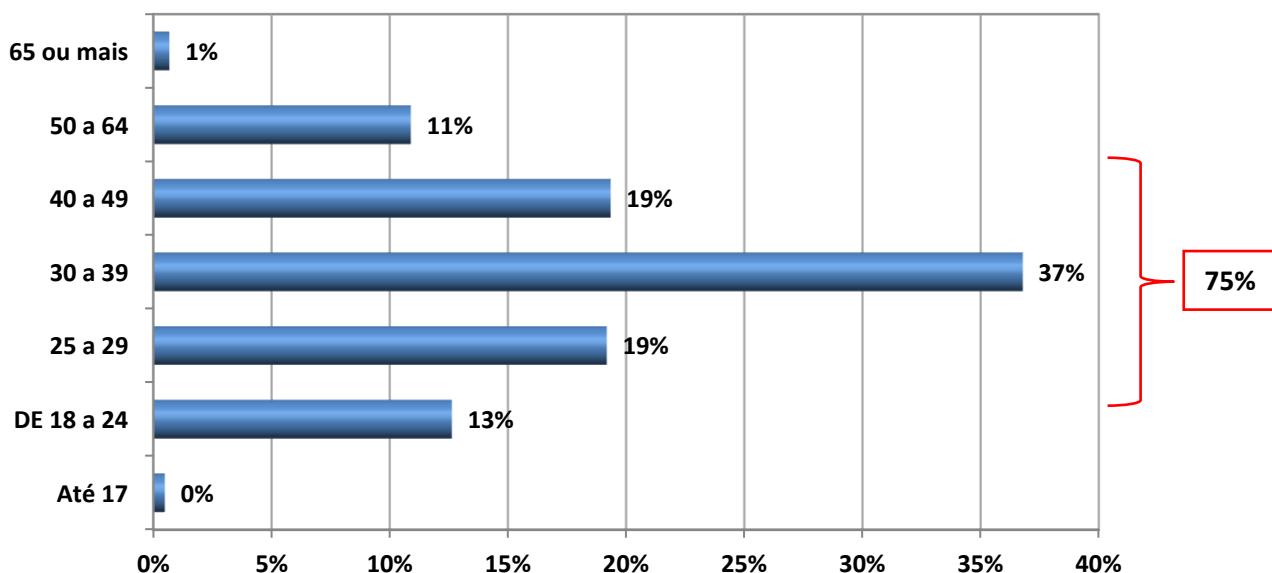
GRÁFICO 11
Faixa Etária dos Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária – 2013



*Fonte: MTE. Rais. 2013-
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP*

Na operação de terminais, observa-se a maior concentração de trabalhadores na faixa etária de 30 a 39 com 37%, em seguida as faixas entre e 25 a 29 e 40 a 49 anos, ambas com 19%. Estas três faixas etárias contemplam 75% dos trabalhadores no segmento.

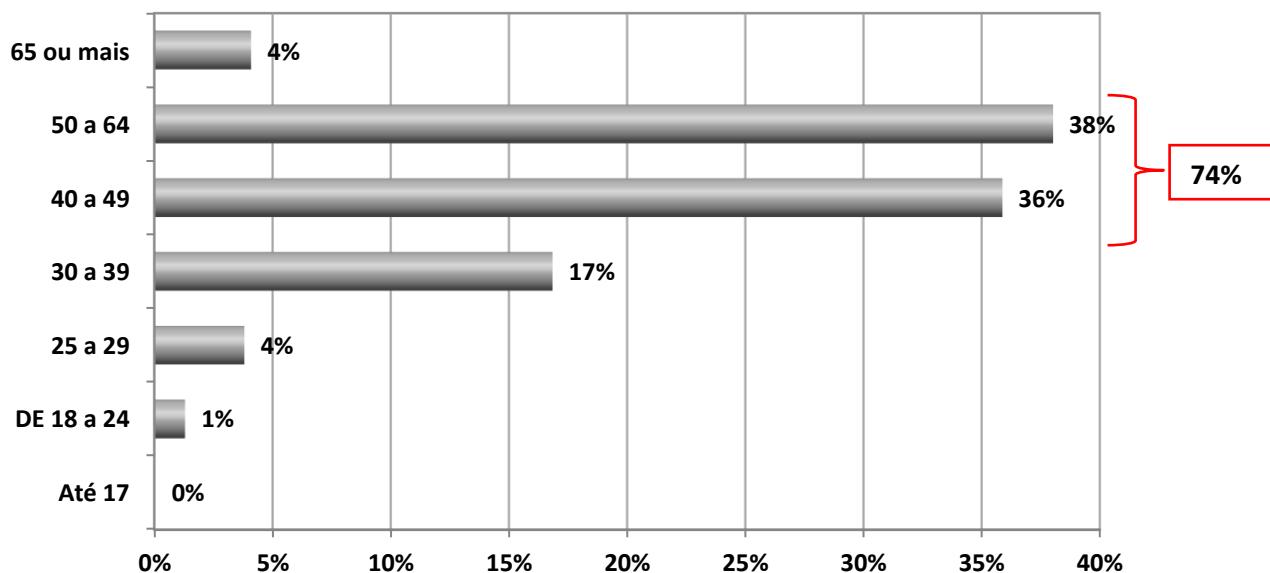
GRÁFICO 12
Faixa Etária dos Trabalhadores na Operação de Terminais - 2013



*Fonte: MTE. Rais. 2013
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP*

Entre os trabalhadores nos OGMOs, 38% têm entre 50 e 64 anos e 36% têm entre 40 e 49 anos, somando as duas faixas etárias tem-se um total de 74%.

GRÁFICO 13
Faixa Etária dos Trabalhadores dos OGMOs - 2013



Fonte: *Fonte: MTE. Rais. 2013*

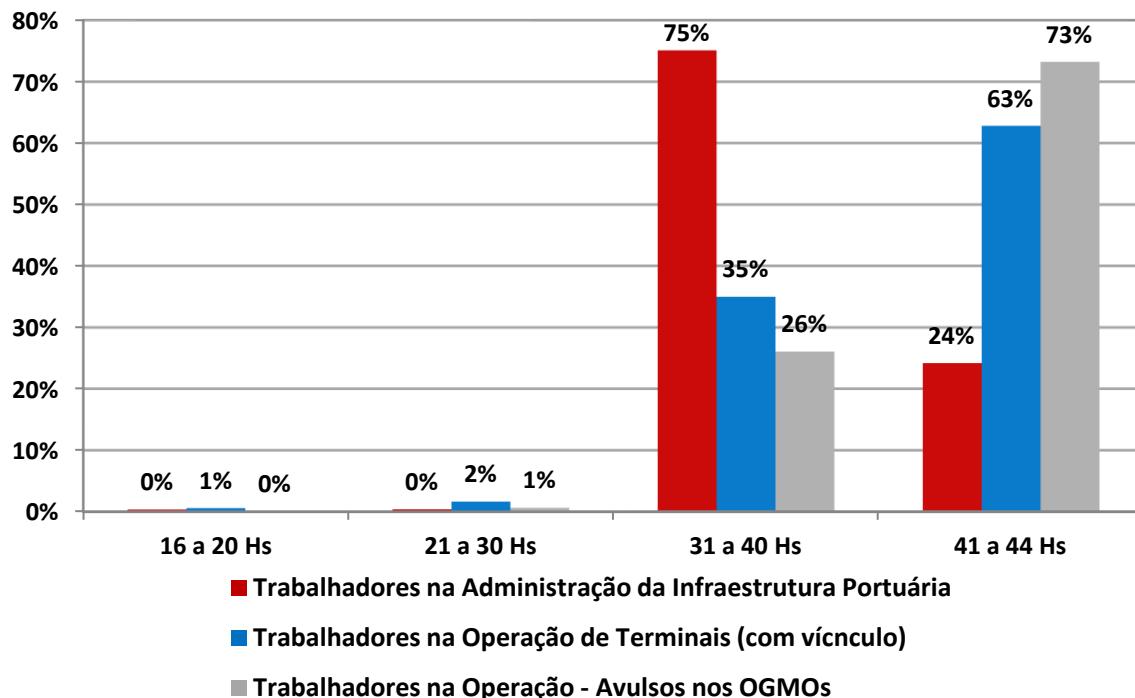
Elaboração: *Subseção DIEESE na FNP*

Jornada de Trabalho

A grande maioria dos trabalhadores portuários trabalha entre 31 e 44 horas semanais, conforme mostra o **Gráfico 14**. Não há registros de empregados que trabalhem mais de 44 horas por semana; todavia, é preciso lembrar que a Rais só fornece a informação da jornada constitucional, ou seja, 44 horas semanais. Logo, não é possível afirmar se os trabalhadores portuários trabalham além desta jornada, ou não.

Entre os empregados na Administração da Infraestrutura Portuária, 75% cumprem uma jornada semanal de 31 a 40 horas. Já aqueles que trabalham na Operação - tanto os vinculados quanto os trabalhadores dos OGMOs - praticam, principalmente jornadas de 41 a 44 horas semanais; 63% entre os trabalhadores vinculados e 73% entre os trabalhadores dos OGMOs.

GRÁFICO 14
Distribuição dos trabalhadores portuários segundo a jornada laboral (horas semanais) - 2013



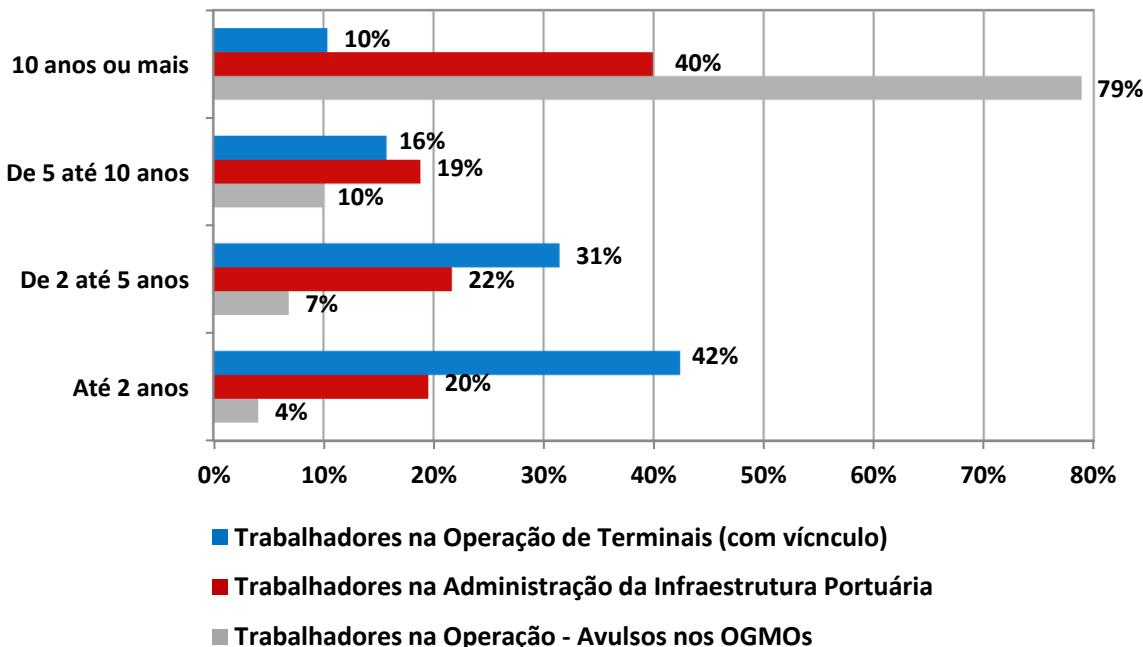
Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Tempo no emprego

Em relação ao tempo médio de emprego, nota-se que 40% dos trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária estão há 10 anos ou mais no mesmo emprego e 20% têm até dois anos. Entre os empregados na Operação de Terminais, 42% têm até dois anos no mesmo emprego e entre os trabalhadores dos OGMOs, a grande maioria, 79% está há 10 anos ou mais no emprego.

GRÁFICO 15
Distribuição dos trabalhadores portuários por tempo no emprego- 2013



Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Obs.: Pode haver ligeiras diferenças em função de informações que constam como 'ignoradas' ou sem informação.

Remuneração média

A remuneração média dos trabalhadores no setor portuário que atuam na operação varia entre R\$ 3.559,60 a R\$ 4.275,90, valores correntes em dezembro de 2013 enquanto que para os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária, a média salarial é de R\$ 8.534,6, conforme os dados da RAIS 2013, ver **Tabela 6**.

TABELA 6
Remuneração média dos Trabalhadores no setor portuário – por segmento –
valores correntes 2013

Segmento	Salário médio valor em R\$	Trabalhadores empregados no setor
Trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária	8.534,6	4.806
Trabalhadores na Operação de Terminais	3.559,6	27.012
Trabalhadores dos OGMOs	4.275,9	18.241

Fonte: MTE. Rais. 2013-

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Os trabalhadores nos estabelecimentos

Ao adotar a classificação do tamanho de estabelecimentos segundo o número de trabalhadores empregados para o no de serviços, constata-se que, no setor portuário, a maioria de trabalhadores está alocada em empresas grandes, com mais de 100 trabalhadores.

TABELA 7
Distribuição dos trabalhadores portuários segundo o tamanho do estabelecimento

Estabelecimentos por quantidade de trabalhadores	Na Administração da Infraestrutura Portuária		Na Operação de Terminais		Nos OGMOs	
	Total	%	Total	%	Total	%
Até 9 (Micro)	64	1,3%	380	1,4%	1	0,0%
De 10 a 49 (Pequena)	425	8,8%	1.563	5,8%	38	0,2%
De 50 a 99 (Média)	490	10,2%	1.600	5,9%	150	0,8%
Com mais de 100 (Grande)	3.827	79,6%	23.469	86,9%	18.052	99,0%
TOTAL	4.806	100,0%	27.012	100,0%	18.241	100,0%

Fonte: MTE. Rais. 2013

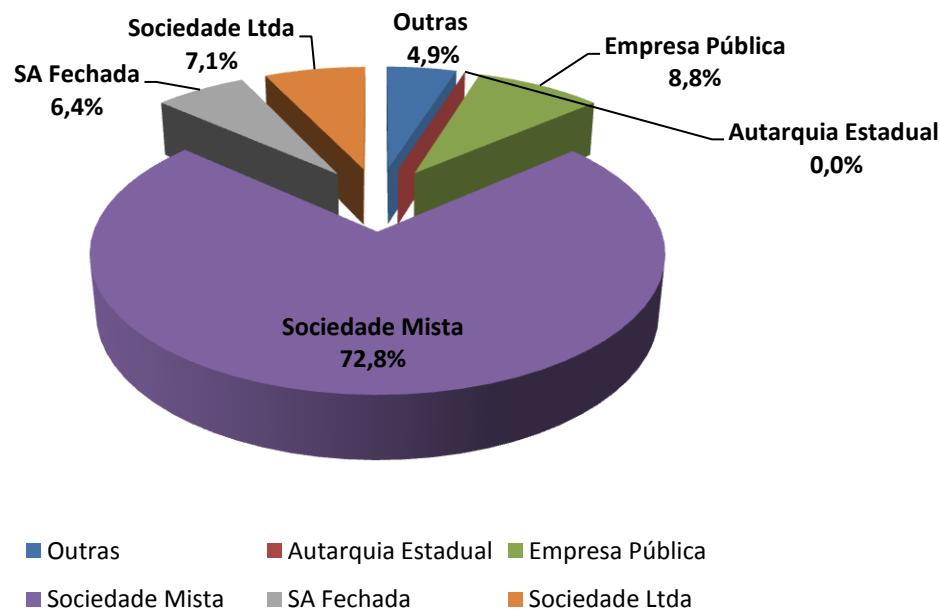
Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Na análise por natureza jurídica, pode-se constatar que os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária concentram-se em sociedades de economia mista (72,8%)⁵. Também estão alocados em empresas públicas (8,8%), sociedades limitadas. (7,1%) e sociedade anônima fechada (6,4%).

⁵ Nas Companhias Docas, o Governo Federal é o acionista majoritário. Na Companhia Docas do Pará (CDP), a União detém 100% das ações. Nas Companhias Docas do Ceará (CDC), do Rio Grande do Norte (Codern), do Espírito Santo (Codesa), do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Estado de São Paulo (Codesp), a União tem mais de 99,5% do controle acionário. Na Bahia, a União tem 97,97% das ações e o Governo do Estado, 2,03%.

GRÁFICO 14

Distribuição dos trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária segundo a Natureza Jurídica do Estabelecimento

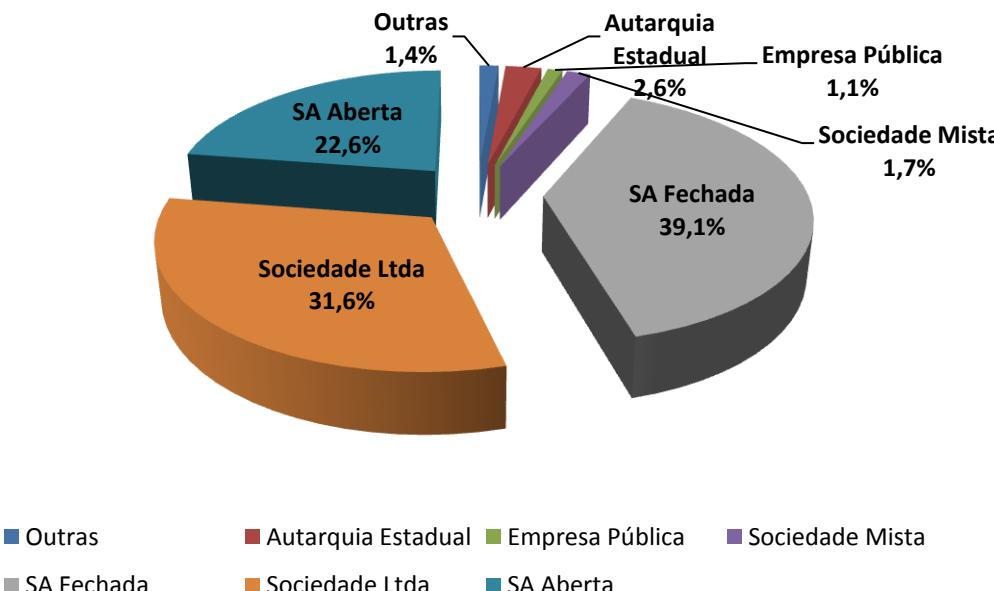


Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Já os trabalhadores na Operação de Terminais se encontram alocados principalmente em sociedades de capital fechado (39,1%), sociedades limitadas (31,6%) ou sociedades de capital aberto (22,6%).

GRÁFICO 15
Distribuição dos trabalhadores na Operação de Terminais segundo a Natureza Jurídica do Estabelecimento



Fonte: MTE. Rais. 2013

Elaboração: Subseção DIEESE na FNP

Considerações Finais

Neste trabalho foram apresentados e comentados dados gerais sobre os trabalhadores portuários no Brasil, não esgotando a possibilidade de análise que pode ser realizada a partir da base de dados gerada para a FNP. Os dados mostraram que a quantidade de trabalhadores no final do ano de 2013, somando as três categorias de portuários atingiram um quantitativo de 50.059, uma ligeira retração de 0,77% em relação a 2012 (50.449). Entre as categorias observa-se a queda no total de trabalhadores avulsos e o aumento significativo dos trabalhadores vinculados na operação de terminais. Também se destaca uma redução no quadro dos trabalhadores da Administração da Infraestrutura Portuária. Dadas as mudanças no marco regulatório do setor, é de se esperar um aumento de contratações pelos novos portos privados que poderão movimentar carga pública.

Entre os trabalhadores dos OGMOs, observou-se que 94,5% são trabalhadores que exercem funções tipicamente portuárias: estivador, conferente, vigia, carregador e operador de guindaste, categorias de trabalho exercidas pelos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs). Entre esses, destaca-se a ocupação de “estivador”, na qual estão concentrados 86,7% do total de trabalhadores dos OGMOs - compreendido por: ajudantes de embarque de carga, ajudantes de operação portuária, bagrinhos (movimentadores de mercadorias de porto), cacimbeiros (estivadores), capatazes de estiva, encarregados de serviços portuários, encarregados de serviços de cais, operadores de carga/descarga e portuários em geral.

Outro ponto de destaque entre os trabalhadores portuários é a questão de gênero: o setor, em sua maioria, é composto por homens. Na Administração da Infraestrutura Portuária, 83% são homens e 17% mulheres, na Operação de terminais, os homens equivalem a 87% enquanto as trabalhadoras correspondem a 13%. No caso dos OGMOs, os trabalhadores são praticamente todos do sexo masculino (98%), a presença da mão de obra feminina é irrigária, apenas 2%.

Com relação à escolaridade, a maior concentração entre os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária se dá no ensino médio e superior completo com 44% e 35%, respectivamente. Os trabalhadores com ensino médio completo concentram-se na Operação de Terminais, com percentual de 59%. Já os trabalhadores dos OGMOs encontram-se em maior proporção entre o ensino fundamental incompleto (33%) e o ensino médio completo (26%). Somando as categorias de ensino fundamental e médio - incompleto e completo, encontram-se 71% dos trabalhadores dos OGMOs.

Por fim, mas não menos importante, cabe destacar a faixa etária dos trabalhadores dos portos. Na Administração da Infraestrutura Portuária, 43% deles têm 50 anos ou mais. Na operação de terminais, observa-se a maior concentração de trabalhadores com idade entre 30 e 39, com 37%, vindo, na sequência, as faixas entre e 25 a 29 e 40 a 49 anos, ambas com 19%. Já entre os trabalhadores nos OGMOs, 38% têm entre 50 e 64 anos e 36% estão com idade entre 40 e 49 anos; somando as duas faixas etárias tem-se um total de 74%.

A remuneração média dos trabalhadores no setor portuário que atuam na operação varia entre R\$ 3.559,60 a R\$ 4.275,90, enquanto para os trabalhadores na Administração da Infraestrutura Portuária a média salarial é de R\$ 8.534,60 (valores nominais de dezembro de 2013), conforme os dados da Rais.

A geração e análise dos dados para o setor portuário apresentou alguns desafios que vale a pena comentar:

- Não foi possível identificar, de maneira isolada, os trabalhadores de capatazia. A junção de várias categorias na definição de ‘estivador’ deixa dúvidas se estes trabalhadores estão juntos ou não, principalmente quando considera ‘portuários em geral’.
- Como foram detectados estatutários na Operação de Terminais, infere-se que pode haver empresas públicas de administração portuária (estaduais, por exemplo) dentro dessa classificação. Se isso for verificado, ficam dúvidas sobre porque estariam nessa subclasse, enquanto pareceria mais pertinente estarem na subclasse ‘Administração da Infraestrutura Portuária’.
- Foram identificados 57 estabelecimentos dentro da subclasse ‘Administração da Infraestrutura Portuária’, embora só existam 36 portos públicos no Brasil. Detectou-se

que portos privados foram considerados dentro desta classe, inferiu-se que nestes casos, em que toda a gestão portuária ficaria com a empresa, seria correto considerá-los em tal subclasse. No entanto, na descrição da CNAE poderia haver mais explicações a respeito.

- A dificuldade para achar os OGMOs, distribuídos em CNAEs diferentes, tornou a pesquisa mais complexa e para prosseguir a é necessário monitorar se não foram criados OGMOs novos, uma vez que os dados são gerados a partir de uma base 'fixa', ou seja, em função de uma relação pré-determinada. Seria interessante que os OGMOs portuários passassem a integrar a CNAE portuária.

Fontes Consultadas

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Sistema de Informações Gerenciais (SIG)**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/>>. Acesso em: mai. 2015.

BRASIL. Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Estatísticas de comércio exterior**. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/>>. Acesso em: mai. 2015.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego **RAIS - Relação Anual de Informações Sociais**. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/portal-mte/>>. Acesso em: jul. 2014.

_____. **RAIS - Relação Anual de Informações Sociais**. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/portal-mte/>>. Acesso em: mar. 2015.

DIEESE. **Perfil dos trabalhadores nos portos do Brasil**. Brasília, DF, set. 2013. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/cedoc/035720.pdf>>. Acesso em abr. 2015

Rua Aurora, 957 – 1º andar
CEP 05001-900 São Paulo, SP
Telefone (11) 3874-5366 / fax (11) 3874-5394
E-mail: en@dieese.org.br
www.dieese.org.br

Subseção na Federação Nacional dos Portuários
SDS- Edifício Venâncio IV – Salas 210/211/212 Asa Sul
CEP 70.393-903 – Brasília, DS
Telefone (61) 3322-3146
E-mail: sufnpsc@dieese.org.br

Presidente: Zenaide Honório

Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - SP

Vice-presidente: Luis Carlos de Oliveira

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo Mogi das Cruzes e Região - SP

Secretário Executivo: Antônio de Sousa

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Alceu Luiz dos Santos

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Máquinas Mecânicas de Material Elétrico de Veículos e Peças Automotivas da Grande Curitiba - PR

Diretor Nacional: Bernardino Jesus de Brito

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de São Paulo - SP

Diretora Executiva: Cibele Granito Santana

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de Campinas - SP

Diretor Executivo: Josinaldo José de Barros

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Materiais Elétricos de Guarulhos Arujá Mairiporã e Santa Isabel - SP

Diretora Executiva: Mara Luzia Feltes

Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramentos Perícias Informações Pesquisas e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul - RS

Diretora Executiva: Maria das Graças de Oliveira

Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Estado de Pernambuco - PE

Diretor Executivo: Paulo de Tarso Guedes de Brito Costa

Sindicato dos Eletricítários da Bahia - BA

Diretora Executiva: Raquel Kacelnikas

Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Roberto Alves da Silva

Federação dos Trabalhadores em Serviços de Asseio e Conservação Ambiental Urbana e Áreas Verdes do Estado de São Paulo - SP

Diretor Executivo: Ângelo Maximo de Oliveira Pinho

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SP

Direção Técnica

Diretor técnico: Clemente Ganz Lúcio

Coordenadora executiva: Patrícia Pelatieri

Coordenadora administrativa e financeira: Rosana de Freitas

Coordenador de educação: Nelson de Chueri Karam

Coordenador de relações sindicais: José Silvestre Prado de Oliveira

Coordenador de atendimento técnico sindical: Airton Santos

Coordenadora de estudos e desenvolvimento: Angela Maria Schwengbe

Equipe técnica responsável

Cláudia Maria Silva

Fiorella Macchiavello

Revisão Técnica

Max Leno e José Silvestre Prado de Oliveira