

**Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)**



**Filosofia
Política,
Educação,
Direito e
Sociedade 5**

Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)

Filosofia, Política, Educação, Direito e
Sociedade 5

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

F488 Filosofia, política, educação, direito e sociedade 5 [recurso eletrônico] / Organizadora Solange Aparecida de Souza Monteiro. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (Filosofia, Política, Educação, Direito e Sociedade; v. 5)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-7247-098-8

DOI 10.22533/at.ed.988190402

1. Ciências sociais. 2. Direito. 3. Educação. 4. Filosofia. 5. Política.
6. Sociedade. I. Monteiro, Solange Aparecida de Souza. II. Série.

CDD 300.5

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Caros leitores,

Bem-vindos ao livro *Filosofia Política, Educação, Direito e Sociedade*.

Meu desejo é construir junto com vocês alguns modos de existência experiências filosóficas diversificadas e intensas!

O livro permitirá entrar no mundo fascinante em que o pensamento se pensa a si mesmo. Se vocês já têm contato com a reflexão filosófica, encontrarão aqui caminhos para ir mais longe.

Tudo neste livro foi elaborado com cuidado para oferecer possibilidades de compreender filosoficamente a nós mesmos, aos outros e ao mundo.

Os volumes abrem as portas da Filosofia aos que não a conhecem e convida os que já a conhecem a atravessá-las com olhar renovado com uma coleção de temas bastante significativos em nossa vida cotidiana e que aqui são tratados filosoficamente. Contribui para o estudo sistemático da história do pensamento filosófico seja individualmente, seja com seus companheiros de escola, vocês poderão ler este livro de maneira linear, quer dizer, indo do começo ao fim.

O livro contém ainda uma grande quantidade de textos além de recursos culturais (documentos científicos, filmes, obras literárias, pinturas, músicas etc.) dos quais nascem as reflexões aqui apresentadas ou que podem ser tomados como ocasião para continuar a filosofar.

O que proponho é que filosofemos juntos, quer dizer, que pratiquemos juntos atos filosóficos em torno de assuntos diversos, procurando desenvolver o hábito da Filosofia ou do filosofar. Vocês perceberão que a atividade filosófica vai muito além da formação escolar, porque envolve muitos senão todos aspectos da nossa vida. No entanto, a escola continua sendo um lugar privilegiado para praticar a Filosofia, pois nela temos a possibilidade de nos beneficiar da companhia de nossos professores, amigos, colegas e todos os membros que compõem o ambiente formativo.

Espero que vocês aproveitem ao máximo a minha proposta e tenham o desejo de ir além deste livro, encontrando os próprios filósofos e filósofas, obtendo muito prazer com a atividade de pensar sobre o próprio pensamento.

Toda filosofia é um combate. Sua arma? A razão. Seus inimigos? A tolice, o fanatismo, o obscurantismo. Seus aliados? As ciências. Seu objeto? O todo, com o homem dentro. Ou o homem, mas no todo. Sua finalidade? A sabedoria. Este livro é uma porta de entrada para a filosofia, permitindo ao leitor descobrir as obras para constituir futuramente sua própria antologia.

Com o objetivo de ampliar as discussões sobre as políticas públicas de educação no Brasil contemporâneo, com fundamentação histórica e filosófica, o projeto procurou possibilitar a reflexão sobre as formas de contribuição dos movimentos sociais para a sua ampliação, as lutas pelo reconhecimento da diversidade dos seus sujeitos, assim como levantar questões que condicionam as políticas de inclusão aos determinantes

econômicos.

Ciente da complexidade das discussões propostas nesta publicação, visamos agregar e divulgar para a comunidade acadêmica, profissionais da educação, representantes dos movimentos sociais e instituições interessadas no tema, algumas reflexões sobre as políticas públicas de educação implementadas no Brasil após a Constituição Federal de 1988 – Constituição Cidadã. Agradecemos a todos que contribuíram para esta publicação, principalmente aos autores que disponibilizaram artigos. Esperamos que este livro venha a ser um importante instrumento para os avanços na concretização das políticas de educação no Brasil contemporâneo.

Boa leitura!

Solange Aparecida de Souza Monteiro

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
PADRE RAPHAEL MARIA GALANTI: ABORDAGEM CÍVICA E JESUÍTICA DA HISTÓRIA DO BRASIL PARA CRIANÇAS	
Ligia Bahia de Mendonça	
DOI 10.22533/at.ed.9881904021	
CAPÍTULO 2	14
GENEALOGIA DO <i>ETHOSEM</i> SARTRE: IMPLICAÇÕES DO ATUALISMO ONTO-FENOMENOLÓGICO NA LITERATURA E DRAMATURGIA	
Ricardo Fabricio Feltrin	
DOI 10.22533/at.ed.9881904022	
CAPÍTULO 3	28
PARA QUE FILOSOFIA? A FINALIDADE DA FILOSOFIA NO ENSINO MÉDIO	
Ítalo Leandro da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.9881904023	
CAPÍTULO 4	38
AMBIENTE FAMILIAR LETRADO: SUA INFLUÊNCIA NO PROCESSO DE ALFABETIZAÇÃO	
Leliane Aparecida Ribeiro	
Sandra Fiorelli de Almeida Penteado Simeão	
DOI 10.22533/at.ed.9881904024	
CAPÍTULO 5	43
ANÁLISE DAS PRÁTICAS DOCENTES E DISCENTES EM UMA DISCIPLINA DO ENSINO SUPERIOR EM SAÚDE NO CONTEXTO DA USABILIDADE DAS FERRAMENTAS COLABORATIVAS DO AMBIENTE VIRTUAL DE APRENDIZAGEM MOODLE	
Sílvia Emanoella Silva Martins de Souza	
André Ribeiro da Silva	
Cássio Murilo Alves Costa	
Maria Auristela Menezes Costa	
Jitone Leônidas Soares	
Jônatas de França Barros	
Carissa Menezes Costa	
Críssia Maria Menezes Costa	
Fernando Antibas Atik	
DOI 10.22533/at.ed.9881904025	
CAPÍTULO 6	49
ANTROPOLOGIA LITERÁRIA: UMA ANÁLISE DO OLHO E DO OLHAR EM “O CORAÇÃO DELATOR” DE EDGAR ALLAN POE	
Anelliz Galvão do Amaral Giovaneti	
DOI 10.22533/at.ed.9881904026	

CAPÍTULO 7	55
ANÁLISE SOB OS CRITÉRIOS DO MEC DE UM CURSO ABERTO MASSIVO	
Edilmar Marcelino Ana Beatriz Buoso Marcelino	
DOI 10.22533/at.ed.9881904027	
CAPÍTULO 8	66
APRENDIZAGEM DE LÍNGUA INGLESA NO FACEBOOK: COLABORAÇÃO, LETRAMENTO DIGITAL E AUTONOMIA	
Inês Cortes da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.9881904028	
CAPÍTULO 9	76
ANÁLISE DE DISCURSO DE UMA PROPAGANDA DO GOVERNO TEMER SOBRE O “NOVO ENSINO MÉDIO”	
José Ronaldo Ribeiro da Silva Juliane Vargas	
DOI 10.22533/at.ed.9881904029	
CAPÍTULO 10	88
PARA UMA CRÍTICA DA MEDICALIZAÇÃO NA EDUCAÇÃO	
Jucélia Maciel do Amaral	
DOI 10.22533/at.ed.98819040210	
CAPÍTULO 11	91
A TRAJETÓRIA DE ORGANIZAÇÃO DA CATEGORIA DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPAS) DO PORTO DE PARANAGUÁ- PR E AS ATUAIS DEMANDAS DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL MARÍTIMA	
Luceli Gomes da Silva Mário Lopes Amorim	
DOI 10.22533/at.ed.98819040211	
CAPÍTULO 12	104
AS LINGUAGENS UVIVERSAIS	
Manoel Lima Cruz Teixeira	
DOI 10.22533/at.ed.98819040212	
CAPÍTULO 13	117
BRINQUEDOTECA HOSPITALAR: O BRINCAR COMO ESTRATÉGIA INTERDISCIPLINAR	
Flávia de Castro Caixeta Kamylla Guedes Sena Tiago Gonçalves Côrrea Fernanda Duarte Pinheiro Vanessa Arruda Pires Karina Pereira da Silva Juliana Martins de Souza Janaína Cassiano Silva	
DOI 10.22533/at.ed.98819040213	

CAPÍTULO 14 124

AS ATRIBUIÇÕES DO COORDENADOR PEDAGÓGICO NO CONTEXTO DAS ESCOLAS PÚBLICAS
MUNICIPAIS DO ARACATI/CE: DO IDEAL AO POSSÍVEL

Catarina Angélica Antunes da Silva
Gilson de Sousa Oliveira
Enéas de Araújo Arrais Neto
Tânia Serra Azul Machado Bezerra

DOI 10.22533/at.ed.98819040214

CAPÍTULO 15 137

DIVERSIDADE SOCIAL: PAUTA DE DISSERTAÇÕES E TESES DEFENDIDAS EM PROGRAMAS DE
PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

Gualber Pereira Silva de Oliveira
Arlene Maria Soares de Medeiros

DOI 10.22533/at.ed.98819040215

CAPÍTULO 16 150

EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA: LIMITES E CONTRADIÇÕES DA PROFISSIONALIZAÇÃO DOCENTE NA
MODALIDADE

Paula Eliane Costa Rocha
Patrícia Moraes Veado
Andrea Cristina Versuti

DOI 10.22533/at.ed.98819040216

CAPÍTULO 17 162

EDUCAÇÃO AMBIENTAL EM ESPAÇOS NÃO FORMAIS: O VÍDEO COMO ESTRATÉGIA NO ENSINO
FUNDAMENTAL

Argicely Leda de Azevedo
Gerilúcia Nascimento de Oliveira
Jorgete Comel Palmieri Mululo
Polyana Milena Barros Navegante
Carolina Brandão Gonçalves

DOI 10.22533/at.ed.98819040217

CAPÍTULO 18 170

EDUCAÇÃO NÃO FORMAL DE CRIANÇAS: O SUPLEMENTO INFANTIL DO JORNAL “A TRIBUNA”
DE SANTOS

Marina Tucunduva Bittencourt Porto Vieira
Bruno Bortoloto do Carmo

DOI 10.22533/at.ed.98819040218

CAPÍTULO 19 184

O PAPEL DA EDUCAÇÃO FRENTE À CIDADANIA TENDO AS MÍDIAS COMO FONTE DE
MANIPULAÇÃO E CONSUMISMO

Danielle Stewart Oliveira de Araujo
Ícaro Ribeiro Soares
Maria Clara Pinto Cruz

DOI 10.22533/at.ed.98819040219

CAPÍTULO 20	195
EDUCAÇÃO PATRIMONIAL COMO PRÁTICA PEDAGÓGICA EM AULAS DE HISTÓRIA	
Daniel Luciano Gevehr Darlã de Alves Shirlei Alexandra Fetter	
DOI 10.22533/at.ed.98819040220	
CAPÍTULO 21	212
A MÁQUINA DISCIPLINADORA: CONTRIBUIÇÕES DE FOUCAULT PARA EDUCAÇÃO ESCOLAR	
Ravelli Henrique de Souza Marta Regina Furlan de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.98819040221	
CAPÍTULO 22	222
FORMAÇÃO HUMANA E AFETIVIDADE: ELEMENTOS CRUCIAIS NA FORMAÇÃO DO PROFESSOR E NA PRÁTICA PEDAGÓGICA	
Farbênia Kátia Santos de Moura Daniela Fernandes Rodrigues	
DOI 10.22533/at.ed.98819040222	
CAPÍTULO 23	233
O PROCESSO DE AQUISIÇÃO DA ESCRITA PELA CRIANÇA: DIALOGANDO COM ALEXANDER ROMANOVICH LURIA	
Lorita Helena Campanholo Bordignon Marilane Maria Wolff Paim	
DOI 10.22533/at.ed.98819040223	
CAPÍTULO 24	244
OS DESAFIOS DO EDUCANDO DO PROGRAMA TOPA NO CONJUNTO PENAL DE PAULO AFONSO	
Joilson Alcindo Dias Maria Aparecida da Silva Braz Vinícius Silva Santos	
DOI 10.22533/at.ed.98819040224	
CAPÍTULO 25	254
TORNAMO-NOS ATRAVÉS DAS COISAS	
Luiz Antonio Pacheco Queiroz Willian Carboni Viana	
DOI 10.22533/at.ed.98819040225	
CAPÍTULO 26	261
A INCLUSÃO DO ENSINO DA HISTÓRIA REGIONAL NOS 5º ANOS DO ENSINO FUNDAMENTAL, NA DISCIPLINA HISTÓRIA, EM MATO GROSSO DO SUL	
Elizabeth de Fátima da Silva Mattas	
DOI 10.22533/at.ed.98819040226	
CAPÍTULO 27	274
REFORMA EDUCACIONAL FRANCISCO CAMPOS: INOVAÇÃO, CENTRALIZAÇÃO E AUTORITARISMO	
Edelcio José Stroparo	
DOI 10.22533/at.ed.98819040227	

CAPÍTULO 28 284

RELAÇÃO ENTRE ESTILOS DE APRENDIZAGEM E DESEMPENHO NA AVALIAÇÃO EXTERNA DE ESTUDANTES DA EDUCAÇÃO BÁSICA

Sonia Maria Duarte Grego
Flaviana Cristine Assumpção
Eliana Curvelo
Marisa Veiga Capela

DOI 10.22533/at.ed.98819040228

CAPÍTULO 29 295

RELAÇÃO INTERSEMIÓTICA DE TEXTOS MULTIMODAIS: UM ESTUDO IDEACIONAL CONFORME AS GRAMÁTICAS *SISTÊMICO-FUNCIONAL* E DO *DESIGN VISUAL*

Jeniffer Streb da Silva
Noara Bolzan Martins

DOI 10.22533/at.ed.98819040229

CAPÍTULO 30 301

A ESCRITA ESTUDANTIL EM PERIÓDICOS ESCOLARES NA ERA VARGAS

Eliezer Raimundo de Sousa Costa

DOI 10.22533/at.ed.98819040230

CAPÍTULO 31 316

O SOLDADO E A BAILARINA: PRÁTICAS PSICODRAMÁTICAS NO COLÉGIO MILITAR DE SALVADOR

Manon Toscano Lopes Silva Pinto

DOI 10.22533/at.ed.98819040231

CAPÍTULO 32 325

OS ESTÁGIOS SOCIOCULTURAIS DA UFRR E SUAS RELAÇÕES COM A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

Samara Siqueira de Souza
Edison Riuitiro Oyama

DOI 10.22533/at.ed.98819040232

CAPÍTULO 33 336

TENDÊNCIAS DA PRODUÇÃO CIENTÍFICA SOBRE DIDÁTICA: UM ESTUDO A PARTIR DE TRÊS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO DA REGIÃO CENTRO-OESTE (2004-2010)

Adriana Rodrigues
Andréa Maturano Longarezi

DOI 10.22533/at.ed.98819040233

CAPÍTULO 34 348

A PROBLEMÁTICA DO LIXO: UMA EXPERIÊNCIA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL NA EJA DA ESCOLA RUI BARBOSA EM PINHAL GRANDE /RS

Ivani Belenice Dallanôra
Cibele Pase Liberalesso
Marilene Scapin
Thaís Vendruscolo
Zenita Maria Uliana Posser

DOI 10.22533/at.ed.98819040234

CAPÍTULO 35 357

O VALOR DA MARCA E A PERCEPÇÃO DO INTANGÍVEL: CAMPANHAS NATURA

Daiane do Rosário Martins da Silva
Mirian Sousa Moreira
Ana Clara Ramos
Carla Mendonça de Souza
Allana Dalila Costa Rodrigues Lacerda
Liliane Guimarães Rabelo
Rafael Silva Couto

DOI 10.22533/at.ed.98819040235

SOBRE A ORGANIZADORA..... 368

A TRAJETÓRIA DE ORGANIZAÇÃO DA CATEGORIA DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPAS) DO PORTO DE PARANAGUÁ- PR E AS ATUAIS DEMANDAS DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL MARÍTIMA

Luceli Gomes da Silva

Universidade Tecnológica Federal do Paraná
(UTFPR)
Curitiba- PR

Mário Lopes Amorim

Universidade Tecnológica Federal do Paraná
(UTFPR)
Curitiba- PR

RESUMO: O presente artigo propõe resgatar a trajetória histórica da organização da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do Porto de Paranaguá-PR, considerando as experiências laborais e práticas educativas que se fizeram presentes desde a constituição desses trabalhadores na orla portuária paranaense no final do século XIX, correlacionando-as com o processo de modernização portuária e as atuais demandas para a formação profissional marítima, a partir de requisitos de novos conhecimentos técnicos dos atuais métodos logísticos do manuseio das cargas dos transportes marítimos do setor portuário. A metodologia consiste em pesquisa bibliográfica sobre a produção acadêmica a respeito da temática da formação profissional dos TPA's, fontes documentais junto à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA/PR). Os referenciais teóricos que subsidiaram a análise do estudo foram: Freitas (1999) e

Westphalen (1998), que tratam do cenário histórico das atividades comerciais do Porto de Paranaguá-PR; André (1998), Gitahy (1992) e Araújo (2013), que tratam das características do trabalhador portuário avulso (TPA); Manfredi (1986), em relação às experiências educativas da organização dos trabalhadores; Diéguez (2007), referente à modernização dos portos brasileiros. Considera-se que com os novos paradigmas de formação profissional por conta dos novos métodos do manuseio de cargas dos navios e da modernização da infraestrutura portuária, impõe-se um novo tipo de perfil de trabalhador para as novas funções requeridas para o setor portuário, restringendo as práticas tradicionais de organização da categoria dos TPAs.

PALAVRAS-CHAVE: trabalhadores portuários avulsos. formação profissional marítima. processo de modernização dos portos.

ABSTRACT: The present article proposes to recover the historical trajectory of the organization of the category of port workers (TPAs) in the Port of Paranaguá-PR, considering the labor experiences and educational practices that have been present since the creation of these workers in the port of Paraná at the end of the century XIX, correlating them with the process of port modernization and the current demands for maritime professional training,

based on the requirements of new technical knowledge of the current logistic methods of handling cargoes of maritime transport in the port sector. The methodology consists of a bibliographical research about the academic production regarding the subject of the professional formation of the TPAs and, in documentary sources with the Administration of the Ports of Paranaguá and Antonina (APPA/PR). The theoretical references that supported the analysis of the study were: Freitas (1999) and Westphalen (1998), that deal with the historical scenario of the commercial activities of the Port of Paranaguá-PR; André (1998), Gitahy (1992) and Araújo (2013), that deal with the characteristics of the single port worker (TPA); Manfredi (1986), in relation to the educational experiences of the workers' organization; Diéguez (2007), regarding the modernization of Brazilian ports. It is considered that with the new vocational training paradigms due to the new methods of cargo handling and modernization of port infrastructure, a new type of worker profile is required for the new functions required for the port sector, constraining the traditional practices of organizing the TPA category.

KEYWORDS: single port worker. professional maritime training. process of modernization of the ports.

INTRODUÇÃO

As mudanças ocorridas nos setores portuários, ao longo dos últimos 40 anos, impuseram à organização da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) novos desafios. A partir de discursos de adequação das infraestruturas portuárias do comércio mundial marítimo ao processo de globalização dos mercados, cuja finalidade é o incremento da produtividade, competitividade e concorrências entre os mercados importadores e exportadores, ensejou-se um novo tipo de perfil do trabalhador portuário avulso (TPA), o que acarretou no constrangimento das experiências laborais que se fizeram presente na constituição histórica da organização da categoria dos TPA's nos antigos trapiches portuários.

Neste contexto, o presente estudo se propõe a resgatar a trajetória histórica da organização da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do Porto de Paranaguá-PR, considerando as experiências laborais e as práticas educativas que se fizeram presente desde a constituição desses trabalhadores na orla portuária paranaense, no final do século XIX, correlacionando-as com o processo de modernização portuária e com as atuais demandas para a formação profissional marítima, a partir de requisitos de novos conhecimentos técnicos dos atuais métodos logísticos do manuseio das cargas dos transportes marítimos do setor portuário.

Neste sentido, este artigo tem por objetivo contribuir para a abordagem dos estudos acerca da constituição e formação profissional dos TPA's, consoante às mudanças do mundo do trabalho portuário.

O trabalho apresenta três fases distintas da formação da mão de obra dos TPA's do porto de Paranaguá-PR. Inicialmente, realiza uma breve apresentação histórica a respeito do cenário do porto de Paranaguá, litoral do Paraná, e das peculiaridades das

tradições do ofício da categoria dos trabalhadores flutuantes do cais do porto. A seguir, apresenta a introdução do fenômeno de *containerização*, dos processos logísticos automatizados, a partir da inauguração do Corredor de Exportação pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA/PR), no final da década de 1970, onde começam a vigorar as primeiras iniciativas de formação profissional do porto de Paranaguá-PR, correlatos aos TPA's, ofertadas pelo Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), administrado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão ligado ao Ministério da Marinha, com a finalidade de transmitir noções dos métodos e técnicas de acondicionamento de cargas. Na última fase, aborda o processo de modernização em curso, a partir da promulgação da Lei nº 8.630 de 1993 e da sua edição, a Lei nº 12.815 de 2013, ambas conhecidas como Leis de Modernização dos Portos. Dentre as principais estratégias trazidas pelas Leis dos Portos, destaca-se que as alterações da organização, regulação do trabalho portuário e das formas de gestão da mão de obra dos TPA's - prerrogativa dos sindicatos portuários dos trabalhadores avulsos - passam a ser executadas por uma instituição sem fins lucrativos, mas mantida pela iniciativa privada, chamado Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Avulso do Porto de Paranaguá (OGMO). Dentre as atribuições conferidas ao OGMO/Paranaguá está a competência de ofertar cursos do Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), celebrando convênios com o Governo Federal através da Marinha do Brasil, representada pelo departamento específico da Diretoria de Portos e Costa (DPC).

1 | O CENÁRIO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E A TRAJETÓRIA DE FORMAÇÃO DA CATEGORIA DOS TRABALHADORES FLUTUANTES DO CAIS

Na história do comércio marítimo, as cidades litorâneas que apresentavam em sua costa condições geográficas de abrigo e fundeamento¹ para embarcações sempre tiveram uma grande importância nas atividades comerciais marítimas. No caso brasileiro, a importância de certas cidades que têm esse contato privilegiado com o mar data da época do descobrimento, quando já existiam algumas precárias instalações portuárias. É verdade, contudo, que a Abertura dos Portos realizada por Dom João VI em 1808, foi um marco distintivo para o comércio mundial marítimo do país (FREITAS, 1999).

Sobre a história portuária em Paranaguá, podemos dizer que, embora os colonizadores portugueses já conhecessem a baía que denominava a região desde o século XVI, de maneira geral ela foi pouco frequentada até o fim do século XVIII e início do século XIX. Até então, as instalações portuárias se resumiam a um simples ancoradouro natural de pequenas embarcações na foz do rio Itiberê, localizada na enseada da ilha da Cotinga, que servia à prática da navegação de cabotagem

1. Fundear significa ancorar a embarcação a fim de mantê-la segura.

(WESTPHALEN, 1998; FREITAS, 1999). Contudo, 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 do pacto colonial em 1808, e por outro lado, pelos interesses da coroa na província Cisplatina (WESTPHALEN, 1998; FREITAS, 1999).

Dos primeiros ancoradouros até a atual localização do porto de Paranaguá², 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. Em 1870, com a construção da ferrovia ligando Paranaguá ao planalto paranaense, é que o comércio marítimo do porto de Paranaguá presenciou um aumento na sua movimentação, dando condições necessárias para a expansão do ciclo ervateiro e para suas exportações com destino aos portos do Rio da Prata e do Chile. No entanto, só em 1917 houve, de fato, as primeiras medidas tomadas para a melhoria do funcionamento do porto (WESTPHALEN, 1998, p. 30). Dessa forma, somente no governo republicano de Wenceslau Braz, em 1917³, o governo do estado do Paraná obteve a concessão do porto de Paranaguá, dando início à realização de algumas benfeitorias⁴ portuárias no local

Segundo Westphalen (1998) desde meados do século XIX, já se previa a construção e realização de novas obras no porto de Paranaguá, o que demonstraria indícios da importância desse modal de transporte para a garantia da melhor fluidez das mercadorias, exigindo, conseqüentemente, maior regulamentação e fiscalização.

É nesse cenário de ascensão da atividade comercial do estado e da importância do transporte marítimo para o escoamento da produção paranaense, é que foi se constituindo uma mão de obra flutuante, cuja função era realizar a demanda de serviço do carregamento e descarregamento das cargas dos porões dos navios que atracavam na baía paranaense.

A atividade comercial ervateira vivida na época dos trapiches portuários da cidade incorporou um contingente de trabalhadores, na sua maioria escravos. Westphalen (1998) demonstra que depoimentos da época explicitavam essa condição do emprego dos negros no transporte da erva-mate. Nesse contexto, André (1998) ressalta que os primeiros serviços de estivagem eram realizados por escravos, os quais executavam o serviço de arrumação das cargas nos porões e conveses dos navios.

A partir de meados do século XIX, com a inserção dos trabalhadores na formação

2. O atual porto de Paranaguá, ao longo do tempo, recebeu várias denominações, tais como: Porto d'Água, Enseada do Gato, entre outros. Em 1935 foi, oficialmente, inaugurado o Porto de Paranaguá com o nome de Porto Dom Pedro II.

3. 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, obteve a concessão para administrar o Porto. (WESTPHALEN, 1998); o Porto de Paranaguá até o ano de 2013 era denominado uma Autarquia Estadual, atualmente é uma Empresa Estatal.

4. Os melhoramentos no porto incidiam na permissão 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).

do mercado de trabalho livre a partir do processo político-econômico e da agenda agrário-exportadora do país, há um recrudescimento dessa mão de obra compulsória. Isso se deu por conta da abolição do tráfico internacional de escravos para o Brasil em 1850, o que ocasionou uma demanda por outro tipo de mão de obra, a estrangeira, centrada numa política de imigração europeia em detrimento da força de trabalho escravizada. Com a instauração do trabalho livre e assalariado, formou-se um contingente de trabalhadores flutuantes (escravos libertos e imigrantes) que migraram para os principais portos da orla marítima brasileira em busca de trabalho, sob o controle dos consignatários das agências de navegação e das casas exportadoras. (ANDRÉ, 1998).

Segundo Gitahy (1992, p.105), a partir disso “floresce uma política de contratação da mão de obra que desembocou na criação de um sistema ocasional de trabalho⁵. Este sistema apareceu como resposta dada pelos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos”. Assim:

[...] o sistema de contratação nos portos adquire um peso especial na história sindical do grupo. Na realidade, é impossível entender esta história sem lidar com este sistema. Em momentos históricos diferentes, os empregadores, os trabalhadores e o Estado intervêm no controle deste processo. A disputa concreta entre estes atores sociais tem definido historicamente o grau que cada um controla o processo de contratação. Os resultados desses conflitos têm consequências visíveis na forma em que o trabalho é feito, incluindo a introdução ou não das inovações técnicas. (GITAHY, 1992, p.105-106)

Portanto, é nesse cenário que se constituiu a organização dos trabalhadores flutuantes vinculados às atividades portuárias, correlacionada a um processo de controle da contratação flutuante da força de trabalho dos portos brasileiros. No entanto, como salienta Gitahy (1992), o rigor do processo de controle da contratação da mão de obra muda após os trabalhadores entrarem nos navios para realizar o trabalho. A tarefa de controlar o processo de trabalho portuário ficava a cargo dos próprios trabalhadores em cada porão, apoiados pela organização do trabalho estabelecido pela categoria. A principal característica desse processo de trabalho é não envolver equipamentos sofisticados ou qualquer outra fonte de hierarquia, o que culminava num trabalho todo manual, mas que exigia um saber fazer específico do ofício.

O ofício tinha seus “segredos”, mas eram segredos que não podiam ser aprendidos na escola: cada navio era diferente, as cargas eram diferentes e a combinação de mercadorias também variava muito, tanto que só com a prática, o estivador o dominaria totalmente. Como exemplo, o café exigia no mínimo 40cm de *dunnage* e a madeira tinha que ser coberta para impedir que o peso dos pacotes de cima danificasse os de baixo. O café absorve o cheiro dos outros produtos; se é guardado perto do açúcar, o café altera-se, reduzindo seu valor a 10 ou 20%. Rum, pimenta ou sal podiam desperdiçar toda a carga de café. Se o café está perfeitamente seco, ganhará peso durante a viagem. Se o café está verde, poderá fermentar. Estes exemplos mostram que a estivagem exige um considerável conhecimento que era fonte de orgulho e identidade para os estivadores. (GITAHY, 1992, p. 114)

5. Este sistema de contratação conhecido como *free call* (Inglaterra), *shape up* (Estados Unidos) ou “parede” (Brasil), levou à criação e manutenção de um exército permanente de reserva na área do porto, ao qual os empregadores recorriam nos momentos de pico do movimento do porto. (GITAHY,1992)

Trata-se de uma força de trabalho tradicionalmente braçal, caracterizada pelo aspecto intermitente e ocasional do trabalho portuário, mas que requeria um saber-fazer próprio e específico do ofício. Em certa maneira dependiam, e ainda dependem, de grande dispêndio da força física no manuseio das cargas e de um conhecimento peculiar acerca do acondicionamento de cargas nos porões dos navios.

Para Ingrid Sarti (1981, p.161), a caracterização da função do trabalhador portuário avulsa se dá pelo

[...] 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.

Diéguez (2010, p.1) pontua que o trabalho portuário é conhecido como “um processo artesanal, onde a força física é requerida, tendo por imagem clássica, trabalhadores com sacas sobre as cabeças. Essa fase do processo de trabalho se estendeu durante anos nos portos”.

Pode-se dizer que, de acordo com a literatura a respeito da temática, criou-se uma identidade cultural universal da categoria dos trabalhadores flutuantes dos portos, através das práticas de aprendizagem empíricas e colaborativas, apoiadas nas noções do ofício portuário. Tais características comuns aos trabalhadores avulsos das orlas portuárias brasileiras fortaleceram a organização da categoria em âmbito nacional, com a finalidade de fazer frente à vulnerabilidade das relações contratuais de trabalho estabelecidas no final do século XIX e início do século XX. A partir da Primeira República, baseada nesta ação organizativa específica, surgiram diversas entidades de classe, associações e sindicatos de operários com ideais antagônicos à estrutura do Estado patrimonialista, cuja finalidade era reivindicatória à defesa dos direitos do trabalho avulso.

Em 1903 foi criada no porto do Rio de Janeiro a União Operária Estivadora (UOE), uma das entidades de classe que contribuiu de forma significativa para um modelo de organização de trabalho portuário, o qual foi introduzido nas diferentes orlas portuárias brasileiras. Nesse contexto, é necessário dizer que, a maioria das organizações de estivadores até a década de 1930, dos portos de Porto Alegre, Paranaguá, Antonina, Santos, Vitória, Salvador, Cabedelo, entre outros, “tinham como matriz e atendiam a orientação da União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro, conforme consta nas atas das assembleias da época, atualmente guardadas no Sindicato do RJ” (OLIVEIRA, 1999, p.39).

A UOE desenvolvia um trabalho de organizar e regulamentar o serviço de estivagem, até então realizado conforme as necessidades e os interesses unilaterais do patronato. A UOE agia em defesa do estivador, “infringia prejuízos aos patrões que não respeitassem as regras que então começavam a surgir, garantia a disciplina no trabalho e o respeito mútuo, tanto entre patrões e empregados como de companheiro para companheiro”. (ALMEIDA, 2003, p.37)

No cenário do porto de Paranaguá, a primeira associação de classe surgiu em 1903, formada por um contingente de trabalhadores flutuantes que seguiram a tendência de organização da classe operária portuária do Rio de Janeiro. Em 1919 nasceu o primeiro sindicato dos trabalhadores portuários avulsos de Paranaguá, o Sindicato da Estiva Marítima. Em 1921 surgiu a União dos Estivadores de Paranaguá (CARDOSO *apud* ARAÚJO, 2013). Segundo Araújo (2013), houve registros de greve em 1912 e em 1923, sendo que esta última eclodiu em razão de reivindicações para melhorias nas condições de trabalho da categoria dos estivadores contra as firmas marítimas Guimarães & Cia e Rocha & Cia, situadas na época em Paranaguá.

Pode-se dizer que as ações organizatórias da categoria estivadora foram marcadas fortemente pela vertente do sindicalismo revolucionário ou do anarcossindicalismo⁶, que tinha por finalidade dispor os sindicatos como instrumentos de organização e conscientização das classes operárias, principalmente pela propaganda e imprensa operária.

Neste contexto, nas primeiras décadas do século XX, surgem alguns jornais operários que relatavam as formas inusitadas de comunicação dos trabalhadores portuários; escreviam suas reivindicações com carvão nos porões dos navios e iam disseminando a organização da classe sindical portuária (ARAÚJO, 2013).

Além disso, difundiam uma autoeducação por meio de reuniões e sessões de leitura coletiva para que se pudesse favorecer a conscientização da classe, instrução e educação, resistência e militância, além de emancipação social (RODRIGUES, 1998).

Para André (1998, p.51), esta conscientização da classe possibilitou aos trabalhadores dos portos formas de aprendizagem para criarem não só as condições objetivas e subjetivas de suas existências, mas, sobretudo, potencializarem-nos como sujeitos. Sendo assim, as experiências organizativas da categoria dos trabalhadores portuários avulsos podem indicar práticas alternativas de educação que as próprias categorias de trabalhadores criam e recriam a partir de sua prática social, ou seja, uma educação em que os próprios trabalhadores proporcionam a si próprios, na família, no trabalho, através de sua participação em organizações de classe, como no caso em sindicatos, e em movimentos sociais, tais como greves, reivindicações salariais, sociais e políticas, entre outras (MANFREDI, 1986).

A organização sindical, os saberes e as experiências educativas adquiridas através da trajetória da categoria dos trabalhadores nos portos, vão tomando outros contornos a partir da substituição das práticas laborais convencionais pela nova racionalização técnica dos métodos de manuseio das cargas e dos novos processos produtivos logísticos dos navios.

A partir disso, além dos estivadores (primeiros trabalhadores a se organizarem

6. O anarcossindicalismo uma das últimas correntes do anarquismo, tem proposições diretas de Mikhail Bakunin (1814-1876). Inspirado na Confederação Nacional do Trabalho (CGT) francesa, tornou-se uma tendência predominante nos círculos libertários brasileiros, tendo a organização sindical um elo de conquista para os direitos dos trabalhadores, além da propagação da educação como instrumento de emancipação e conscientização para a classe operária. (HARDMAN; LEONARDI, 1982)

coletivamente), outras categorias de trabalhadores⁷ também surgiram no cais do porto, a partir do aumento da especialização técnica do trabalho portuário, a saber: consertadores, arrumadores, vigias, conferentes e bloco. Essa divisão técnica do trabalho portuário se desenvolveu com a preocupação dos armadores dos navios⁸ com a armazenagem das cargas, e para que não sofresse nenhum tipo de avarias no momento do seu manuseio. (ANDRÉ, 1998)

É justamente neste contexto que, a partir da década de 1970, iniciou-se uma tendência da mecanização portuária no comércio marítimo mundial, apoiada no fenômeno da *containerização* da logística portuária. Este advento se tornou um dos pontos focais para as mudanças das características laborais dos trabalhadores portuários avulsos, antes identificados culturalmente pelo dispêndio da força física da movimentação das cargas dos navios e da própria característica de organização e da própria gestão da força de trabalho. Ademais, essa questão estabeleceu novos critérios de adequação profissional à nova realidade portuária e às modificações dos métodos de manuseio e acondicionamento das cargas⁹ dos modais marítimos.

A seguir, será contextualizado o cenário dessas transformações nos aparatos produtivos do porto de Paranaguá, e as novas demandas de formação profissional que são requisitadas para a readequação do trabalhador portuário avulso, nesta nova fase da atividade portuária.

2 | MUDANÇAS NO CENÁRIO PRODUTIVO DO PORTO DE PARANAGUÁ-PR E AS DEMANDAS DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL MARÍTIMA

A partir da década de 1970, em âmbito mundial, as atividades logísticas do transporte marítimo sofreram fortes incrementos nos métodos de manuseio e acondicionamento das cargas dos navios. Com a expansão do fenômeno da *containerização* do transporte marítimo mundial, a maior parte das cargas, que até então eram transportadas soltas nos porões dos navios, adequam-se à propriedade de cargas unitizadas.

Apoiada nos critérios de produtividade, concorrência e competitividade entre os mercados mundiais, a infraestrutura logística portuária requereu novos investimentos no setor, tais como a aquisição de novos aparatos produtivos e equipamentos especializados, ensejando uma força de trabalho avulsa apta para essa nova realidade

7. Este conjunto de categorias de trabalhadores possui características peculiares semelhantes, já que se constituem a partir de uma atividade intermitente, sem vínculo empregatício com um único empregador fixo, uma vez que prestam serviços a vários operadores portuários.

8. Denomina-se armador 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/PR, Dicionário Básico Portuário, 2ª edição, 2011.

9. A Convenção nº137 da OIT ou Convenção sobre o Trabalho Portuário de 1973, aponta para às repercussões dos novos métodos de processamento de cargas que devem ser adotados nos setores portuários, bem como das novas regras, referentes à segurança, higiene, bem-estar e formação profissional dos trabalhadores, sejam aplicadas aos portuários. (OIT, 1973)

produtiva dos portos.

Nesse contexto, iniciaram-se no porto de Paranaguá investimentos para o reaparelhamento de equipamentos especializados, ampliação dos pátios de estocagem de cargas, esteiras rolantes para suprir a demanda do comércio mundial marítimo.

A introdução da automação incrementaria a movimentação das cargas de uma forma mais rápida, garantindo que as operações portuárias levassem menos tempo no carregamento e descarregamento dos navios, supondo menos tempo de atracação nos píers e menos custo para os armadores.

Em 1972 foi inaugurado no porto de Paranaguá o programa Corredor de Exportação, com 516 metros de cais e 12 metros de profundidade, totalizando 2.106 metros de cais construído, além de pátios de *contêineres*, esteiras transportadoras e carregadores de navios (*ship loader*)¹⁰. Nessa década ainda, foi realizada a dragagem que dava acesso ao porto, o que possibilitou a atracação de navios com maior calado e capacidade de carga. (APPA/PR, 2007).

Em 1975, a partir da diversificação das mercadorias, a primeira operação com um navio do tipo *roll-on-roll-off*¹¹ foi realizada no porto de Paranaguá, marcando assim um novo processo operacional que ensejou um outro tipo de formação profissional para os trabalhadores portuários avulsos. (APPA/PR, 2007).

Com a inserção de um novo *modus operandi* das operações portuárias, começaram a vigorar as primeiras iniciativas de formação profissional do porto de Paranaguá-PR, correlatos aos trabalhadores portuários avulsos, através da modalidade do Ensino Profissional Marítimo (EPM), administrado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão ligado ao Ministério da Marinha, cuja finalidade era transmitir novas noções dos métodos e técnicas do acondicionamento das cargas dos navios, a fim de se evitar avarias das mesmas. Estes cursos, além do caráter de sistematizar os conhecimentos empíricos que os trabalhadores avulsos já possuíam sobre o processo produtivo portuário, tinham por finalidade capacitá-los para as transformações das operações portuárias (BRASIL, 1972). No entanto, nesta fase, a formação profissional foi pouco abrangente e restrita a uma parcela da mão de obra dos trabalhadores avulsos.

As atividades portuárias convencionais gradativamente tornaram-se mais complexas, exigindo um novo tipo de perfil de profissional. A partir da década de 1990, os cursos promovidos pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) aos portuários expandem-se com o Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), reestruturando toda a metodologia de ensino, a fim de atender a nova fase dos processos produtivos portuários apoiado na globalização dos mercados e nas atuais políticas de modernização dos portos.

10. Os *ships loaders* são equipamentos que fazem carregamento de navios de granéis, como soja, milho, farelo, açúcar, entre outros.

11. São navios especializados no transporte de veículos e multi-cargas, como automóveis, carretas, *contêineres*, rolo de papel, bobinas de aço, outros.

3 | A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS E AS ATUAIS EXIGÊNCIAS DA FORMAÇÃO PROFISSIONAL DO TPA

Como exposto nos itens anteriores, as novas modificações dos processos produtivos portuários que se desenharam no setor portuário, apoiadas nos novos métodos de manuseio e acondicionamento das cargas dos navios, a fim de atender a exigências do comércio mundial, impuseram ao trabalhador portuário avulso uma nova realidade.

Este processo é acentuado a partir dos anos 1990, na fase da modernização dos portos, a partir da promulgação da Lei nº 8.630 de 1993 e da sua edição, com a Lei nº 12.815 de 2013, ambas conhecidas como Leis dos Portos. Dentre as principais estratégias trazidas pelas referidas leis, destacam-se a reformulação da gestão estatal portuária, a concessão e exploração do porto organizado público para terminais privativos, os investimentos privados em tecnologias logísticas de movimentação de cargas, e as alterações profundas na gestão da mão de obra dos TPA's, passando esta última a ser executada por uma instituição sem fins lucrativos, mas mantida pela iniciativa privada, chamado Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso (OGMO).

Em 26 de Setembro de 1995 foi fundado o OGMO de Paranaguá-PR, cujo papel legal é de administrar a intermediação da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos da região, o que promoveu uma nova regulação entre capital e trabalho, através da negociação direta entre patronato e trabalhadores via acordos e convenções coletivas. Com isso, o OGMO passou a ter a “incumbência do controle sindical da gestão da mão de obra dos trabalhadores avulsos”. (Diéguez, 2007, p.109)

Entre as atribuições do OGMO está a finalidade de oferecer a formação profissional e treinamento multifuncional ao TPA. Sendo assim, o OGMO de Paranaguá passou a ofertar os cursos do Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), celebrando convênios com o Governo Federal através da Marinha do Brasil, representada pelo departamento específico da Diretoria de Portos e Costa (DPC).

Neste contexto, os TPAs se veem confrontados pelas exigências da atual fase da profissionalização de um novo perfil de trabalhador multifuncional, contrapondo-se às fases anteriores, onde a noção do ofício era estruturante para o exercício das atividades portuárias.

Para alinhar a formação profissional dos TPA's, as propostas dos cursos do PREPOM adquirem objetivos baseados em estudos sobre as modernizações dos equipamentos e dos processos logísticos de movimentação de cargas, apontando para a revisão constante do seu currículo, “a fim de atender à evolução tecnológica, as necessidades de mercado e aos novos conceitos da gestão portuária” (DPC, 2012).

Com a inserção do OGMO como órgão conveniado da estruturação da modalidade de ensino para portuários, este passa a executar e ofertar cursos de acordo com o levantamento das demandas portuárias, seguindo o itinerário formativo do PREPOM

elaborado pela 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 Diretoria de Portos e Costa (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.

A estruturação dos cursos segue o seguinte itinerário formativo, a saber:

- a. Formação: cursos básicos para formação dos TPAs para as suas funções, conforme peculiaridades de cada categoria de trabalhadores e sindicatos avulsos. Como exemplos, citam-se o CBTP (Curso Básico do Trabalhador Portuário); CBAET (Curso Básico de Arrumação e Estivagem Técnica); e o CBCC (Curso Básico de Conferência de Carga).
- b. Aperfeiçoamento: cursos de aperfeiçoamento aos cursos básicos, como por exemplo, o CAAET (Curso Avançado de Arrumação e Estivagem Técnica); e o CACC (Curso Avançado de Conferência de Cargas).
- c. Especiais: preparam os TPAs para o exercício de atividades não relacionadas à sua atividade, como o CTE (Curso de Técnicas de Ensino voltado para a formação de TPAs instrutores dos cursos do EPM).
- d. Cursos Expeditos: habilitam os TPAs para o exercício de atividades para operação com equipamentos, como o COB (Curso de Operação de Guindaste de Bordo); o COP (Curso de Operação de *Portainer*); o COT (Curso de Operação de *Transtainer*); e o COEPP (Curso de Operação de Empilhadeira de Pequeno Porte).
- e. Cursos Avançados: são cursos voltados à 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).
- f. Cursos de Atualização: voltados para a atualização dos TPAs frente à exigência do avanço tecnológico em relação aos equipamentos portuários. Entre esses cursos estão o CAOGT (Curso de Atualização em Operação com Guindaste de Terra); e o CAOGB (Curso de Atualização em Operação com Guindaste de Bordo).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo propôs resgatar a trajetória da organização da categoria dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), considerando as experiências laborais e práticas educativas que se fizeram presentes desde a constituição desses trabalhadores na orla portuária paranaense, e relacioná-la brevemente ao processo da modernização

portuária da década de 1990, onde emergem as exigências de formação profissional a partir de requisitos de novos conhecimentos técnicos dos métodos logísticos do manuseio das cargas dos transportes marítimos do setor portuário.

Trata-se de trabalhadores que se constituíram historicamente como categorias sindicais atípicas das orlas portuárias, e que adquiriram ao longo da sua organização como classe social certa autonomia frente ao mercado de trabalho portuário. No entanto, compreende-se que a partir das formas de racionalização logística produtiva do mundo do trabalho portuário, ensejam-se mudanças e readequações do perfil profissional do TPA, modificando e restringendo as tradicionais práticas educativas e experiências laborais acerca das noções do ofício. Trata-se, portanto, de novas estratégias da gestão e controle da força de trabalho avulsa, apoiadas nos marcos legais da modernização portuária, a qual também consiste em moldar um certo tipo de formação profissional, a fim de atender as demandas produtivas logísticas.

Sendo assim, o que se pode observar a partir deste breve estudo é que o trabalhador portuário avulso, além da preparação cotidiana da sua prática laboral, necessita adquirir conhecimentos e noções operacionais, técnicas-tecnológicas e teóricas como meio de reforçar sua organização como categoria profissional de trabalhadores avulsos, a fim de fazer frente à nova fase da modernização do trabalho portuário.

REFERÊNCIAS

ANDRÉ, Marlene Monteiro, **A organização do trabalho portuário**: o cotidiano de vida e trabalho dos portuários avulsos. São Paulo: EDUFES, 1998.

ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de. **Estivadores do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.

APPA, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Portos do Paraná**: imagens e histórias dos Portos de Paranaguá e Antonina. Rio de Janeiro: 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, set./dez., 2013.

BRASIL. Lei n. 8630 de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, 26 de fevereiro de 1993.

BRASIL. **Força de Transporte**: carregamento de navios. Rio de Janeiro. 1972.

DIEGUÉZ, Carla Regina Mota Alonso, **De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra)**: modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos; 149f., Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo- USP, São Paulo, 2007.

_____. A masculinidade do trabalhador portuário: novas questões em tempos de automação. In: **Fazendo Gênero; Diásporas, Diversidades, Deslocamentos**, v. 9, p.1-9, ago 2010.

DPC - DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas da Autoridade Marítima - NORMAM-30/DPC** - Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo, volume II - Portuários e Atividades Correlatas. Rio de Janeiro: DPC, 2012.

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

GITAHY, Maria Lúcia Caira. **Ventos do mar**: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil**. São Paulo: Ática, 1982.

MANFREDI, Sílvia. **Educação sindical**: entre o conformismo e a crítica. São Paulo: Loyola, 1986.

OLIVEIRA, João Batista de. **O estivador no sindicalismo**. Rio de Janeiro: Alves Pereira Editores, 1999.

OIT, Organização Internacional do Trabalho. **Convenção nº 137 ou Convenção sobre o Trabalho Portuário**, 1973.

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

SANTOS, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba; Juruá, 2004.

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

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

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-098-8

