

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo  
PUC-SP**

**Alexandre Moraes Rocha Santana**

**Profissão: Oficial da Marinha Mercante**

**Mestrado em Ciências Sociais**

**São Paulo  
2016**

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo  
PUC-SP**

**Alexandre Moraes Rocha Santana**

**Profissão: Oficial da Marinha Mercante**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em **Ciências Sociais** sob orientação do Profa. Doutora Noêmia Lazzareschi

**Mestrado em Ciências Sociais**

**São Paulo  
2016**

**BANCA EXAMINADORA**

---

---

---

Grato ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de estudos, fundamental para a realização desta pesquisa (Processo n.º130048/2014-3).

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Graça de Fátima e José Marcelo, por todo o amor, apoio, suporte e incentivo dados durante uma vida inteira e em especial no período de mestrado.

À minha irmã Marcela, pelo amor, amizade e cumplicidade que nos une.

À amorosa memória dos meus avôs e avós, Natanael e Maria de Lourdes Rocha e Dinair e Doralice Santana.

Às minhas famílias Moraes Rocha e Salomão de Santana, pois sei que se alegram com mais esse passo dado.

À Pontifícia Universidade Católica de São Paulo –PUC/SP, por ter me aceitado no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e ter me dado todas as condições para ser mais um filho da PUC.

À minha orientadora Noêmia Lazzareschi pelos ensinamentos dados e por ter aceitado embarcar com o barco em movimento.

Às professoras Carmen Junqueira e Carla Dieguez pelas considerações feitas no exame de qualificação.

Aos amigos que me acompanharam e me ajudaram durante o mestrado e com quem sempre posso contar, o meu eterno agradecimento: Angelis Santos, Benjamin Ferreira, Charlotte Studier, John Fletcher, Nazaré Yamaguchi, R. Marques Neto, Rafaela Leal, Silvia Arias Valencia, Sue Costa, Viviane Neves e Zoneibe Luz.

Aos Oficiais da Marinha Mercante que participaram da minha pesquisa, me doando seus preciosos tempos: Capitão Paulo, Capitão Roberto, Imediato Estela, 1º Oficial de Náutica Marcelo, 2º Oficial de Náutica Wendell, 2º Oficial de Náutica Ana, 2º Oficial de Máquinas Carolina, 2º Oficial de Máquinas Sarah, 2º Oficial de Máquinas Tatiana e ao Praticante Fernando.

À energia acadêmica deixada no apartamento 1410 por Armando, Danielle, Felipe, Karen e Roberta.

Meu especial agradecimento à amiga/irmã Elise Tiemi Yamaguchi, que no momento em que eu mais precisei me deu luz, silêncio, afeto, serenidade, ordem, apoio e acolhimento, fundamentais para a conclusão desse mestrado; e me lembrou que é mais fácil atravessar tempestades de mãos dadas. Muito obrigado por ter segurado a minha mão.

Ao Leonardo Câmara, fonte infinita de amor, amizade, companheirismo, incentivo e coragem. O teu apoio foi fundamental para a conclusão deste mestrado, pois nas horas mais difíceis estiveste ao meu lado, me empurrando, me puxando e quando foi preciso me carregando, e que na minha vida és porto e embarcação. Obrigado por ter vindo, ter entrado e ter ficado. Amor, amizade e gratidão é pouco, o que eu sinto por ti não tem nome.

À Nossa Senhora das Almas dos Aflitos, como uma das múltiplas manifestações da Força Divina, Criadora e Criativa que nos permite viver, por eu ter pedido e ter sido atendido, meu eterno agradecimento.

SANTANA, Alexandre Moraes Rocha. **Profissão: Oficial da Marinha Mercante.** Dissertação (Mestre em Ciências Sociais) 181 p. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

## RESUMO

O objeto desta pesquisa são as relações de trabalho do Oficial da Marinha Mercante no Brasil, albergando as duas habilitações: Oficial de Náutica e Oficial de Máquinas, espécie de trabalhador marítimo, atuando no transporte de cargas. Desta forma, esta pesquisa busca compreender as especificidades da profissão de Oficialato da Marinha Mercante e a relevância da atividade para a sociedade, para o capitalismo e para a globalização. Com relação à relevância da atividade, foi considerado o desenvolvimento da navegação e sua participação na movimentação de cargas no mundo, que corresponde a cerca de 80% de toda a carga transportada internacionalmente, assim como a importância da navegação, referente ao transporte de cargas ao longo da história e sua participação no capitalismo e na globalização. Referente às especificidades da profissão, foi considerada a influência militarizada na profissão, apesar de ser uma atividade civil e comercial, que influenciam na formação profissional; na organização e divisão do trabalho. Também foram analisadas as competências profissionais e as suas relações com o trabalho imaterial, assim como a jornada de trabalho; trabalho em confinamento e em isolamento; vivências entre o tempo de trabalho e tempo de não trabalho. A pesquisa foi realizada mediante entrevistas semi-estruturadas com dez Oficiais da Marinha Mercante, via e-mail, cujo o roteiro encontra-se na introdução desta dissertação. Os dados obtidos revelaram as peculiaridades das características da profissão de Oficial da Marinha Mercante, que o distingue dos demais trabalhadores.

Palavras-chave: trabalho marítimo; oficiais da marinha mercante; navegação

SANTANA, Alexandre Moraes Rocha. **Profession: Marine Merchant Officer**. Dissertation (Master in Social Science) 181 p. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

## ABSTRACT

The objective of this research is the work relationships of the Seafarer Officer in Brazil, sheltering both qualifications: Deck Officer and Engineer Officer, a kind of seafarer acting on the cargo operations. Thus, this research aims at understanding the specificities of the Merchant Marine Officialdom profession and the relevance of this activity for the society, for capitalism and for globalization. In relation to the relevance of the activity, the development of navigation and its participation in the cargo shipping around the world were considered, which corresponds to around 80% of all the cargo shipped worldwide, as well as the importance of navigation, referring to cargo shipping throughout history and its participation in capitalism and in globalization. Referring to the specificities of the profession, the militarized influence in the profession was considered, even though it is a civil and commercial activity, which influences the professional formation, organization and job assignment. The professional competences and its relations with immaterial labor were also analyzed, as well as daily work, confined and isolated work, experiences between work time and nonwork time. The research was conducted through semi-structured interviews with ten Seafarers Officers, by e-mail, whose questionnaire is in the introduction of this dissertation, with qualitative approach. The data revealed the peculiarities of the Merchant Marine Officialdom profession, which distinguish it from the others professions.

Keywords: maritime labour; seafarer officer; merchant marine officialdom

## LISTA DE SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional De Transporte Aquaviário
ASON	Adaptação à Segundo Oficial de Náutica
ASOM	Adaptação à Segundo Oficial de Máquinas
BIMCO	Baltimore and International Maritime Council
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CIABA	Centros de Instrução Almirantes Braz de Aguiar
CIAGA	Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
DPC	Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil
EFOMM	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante
EMMPA	Escola de Marinha Mercante do Estado do Pará
FEMAR	Fundação de Estudos do Mar
IATA	Internacional Air Transport Association
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NORMAM	Normas da Marinha Mercante
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PBT	Peso Bruto Total
PREST	Estágio de Praticante
SIRC	Seafarers International Research Center
SMI	Serviço Militar Inicial
TRANSPETRO	Petrobrás Transporte S.A
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
1 TEU	1 contêiner de 20 pés

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I - DAS REDES DE NAVEGAÇÃO À NAVEGAÇÃO EM REDE ..</b>	<b>17</b>
1 A NAVEGAÇÃO .....	17
<b>1.1 A Embarcação .....</b>	<b>21</b>
<b>1.2 O Modal Aquaviário .....</b>	<b>24</b>
<b>1.3 O modo de distribuição e circulação capitalista .....</b>	<b>27</b>
<b>1.4 Globalização: redes de interação, técnica, mobilidade e a alteração do espaço-tempo .....</b>	<b>36</b>
1.4.1 Redes .....	40
1.4.2 A rede de empresas .....	42
1.4.3 O nó na rede .....	44
1.4.4 Espaço-Tempo .....	45
<b>1.5 O Papel da navegação nas revoluções logísticas – a junção entre técnica, mobilidade e integração .....</b>	<b>47</b>
1.5.1 Navegar é Preciso.....	49
1.5.2 Primeira Revolução Logística .....	50
1.5.3 Segunda Revolução Logística .....	52
1.5.4 Terceira Revolução Logística .....	56
1.5.5 Quarta Revolução Logística .....	56
1.5.6 Quinta Revolução Logística .....	58
<b>CAPÍTULO II – OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE: FORMAÇÃO PROFISSIONAL, COMPETÊNCIAS, ORGANIZAÇÃO E DIVISÃO DO TRABALHO.....</b>	<b>60</b>
<b>2.1 Definição legal de trabalhador marítimo, espécie do gênero aquaviário.....</b>	<b>61</b>
<b>2.2 Números Imprecisos, profissionais invisíveis.....</b>	<b>66</b>
<b>2.3 Formação do Oficial da Marinha Mercante.....</b>	<b>70</b>
2.3.1 A formação do oficial naval na Inglaterra segundo Norbert Elias.....	70
2.3.2 A formação dos Oficiais da Marinha Mercante no Brasil .....	73
<b>2.4 A organização do trabalho marítimo.....</b>	<b>79</b>
2.4.1 Seção de Convés .....	81
2.4.2 A Seção de Máquinas .....	83

2.4.3 Seções de Câmara e de Saúde .....	84
<b>2.5 Divisão do trabalho marítimo .....</b>	<b>84</b>
<b>2.6 Características da organização e divisão do trabalho marítimo .....</b>	<b>85</b>
2.6.1 Hierarquia Militar .....	85
2.6.2 Estrutura Piramidal.....	86
2.6.3 Rigidez .....	87
2.6.4 Regulamentação.....	88
2.6.5 A organização burocrática do trabalho marítimo .....	89
<b>2.7 A Relação entre a maquinaria e competência .....</b>	<b>90</b>
2.7.1 Profissão de risco, sociedade em risco.....	95
<b>CAPÍTULO III - TRABALHO EMBARCADO, VIDA DESEMBARCADA.....</b>	<b>102</b>
<b>3.1 Trabalho Embarcado .....</b>	<b>102</b>
3.1.1 O Vulnerável Meio Ambiente De Trabalho Marítimo .....	103
3.1.1.1 <i>A Importância Da Organização Internacional Do Trabalho- OIT- Na Proteção Do Meio Ambiente De Trabalho Marítimo.....</i>	106
3.1.2 Espaço dos trabalhadores – entre cargas e motores .....	110
3.1.3 O tempo de trabalho em uma fábrica de produzir velocidade e deslocamento .....	<b>117</b>
3.1.3.1 <i>O serviço de transporte marítimo de cargas .....</i>	117
3.1.3.2 <i>O peculiar tempo de trabalho marítimo.....</i>	122
3.1.3.3 <i>A jornada e o tempo de trabalho marítimo sob o domínio do regime de embarque .....</i>	125
3.1.4 O tempo-espaço como cenário de interações do meio ambiente de trabalho marítimo .....	134
3.1.4.1 <i>Todos no mesmo barco? Entre a camaradagem e a hierarquia .....</i>	<b>141</b>
3.1.4.2 <i>A embarcação: uma instituição total .....</i>	144
<b>3.2 Vida Desembarcada: Mais Um Dia, Menos Um Dia.....</b>	<b>150</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>156</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>169</b>
<b>APENDICES .....</b>	<b>178</b>

## INTRODUÇÃO

O presente estudo investigou a profissão de Oficial da Marinha Mercante, espécie do gênero trabalhador marítimo, com o intuito de levantar o maior número de especificidades relativas ao seu universo de trabalho. O objeto desta pesquisa são as relações de trabalho de Oficial da Marinha Mercante, albergando as duas habilitações: Oficial de Náutica e Oficial de Máquinas, atuando no transporte de cargas. Assim, minha dissertação de mestrado volta-se para a resposta à seguinte questão:

Quais são as especificidades do trabalho de Oficial da Marinha Mercante?

- a) O perfil profissional do trabalhador marítimo, em especial o de Oficial da Marinha Mercante no Brasil, possui especificidades com relação à formação profissional, organização e divisão do trabalho, jornada de trabalho, trabalho em confinamento, vivências entre o tempo de trabalho e o de não trabalho, competências, condições de trabalho, gênero, satisfação profissional, que no seu compósito caracterizam o trabalho marítimo, em especial o de Oficial da Marinha Mercante, como peculiar, em razão do conjunto de especificidades relativas ao seu universo de trabalho.

Com relação aos motivos da escolha restritiva do Oficial da Marinha Mercante em detrimento dos demais trabalhadores marítimos (no caso, os que não são formados em curso de bacharelado em Ciências Náuticas) como o objeto de pesquisa, deve-se ao fato de esse ser um profissional de nível superior, formado em curso de bacharelado em Ciências Náuticas, curso de formação específica para a navegação, curso este dividido nas habilitações de oficialato de náutica e oficialato de máquinas, sendo o primeiro destinado à navegação em si, ou seja, a condução da embarcação no curso da navegação e o segundo destinado à manutenção das máquinas propulsoras da embarcação. A principal diferença do oficial de ciências náuticas e de máquinas em relação aos demais profissionais marítimos deve-se à especificidade de sua formação em nível de bacharelado, voltada direta e exclusivamente para a navegação em sua essência, ou seja, a condução da embarcação pelo meio aquaviário. Com relação ao ramo da atividade da navegação, optou-se por profissionais que atuam no transporte de cargas, em razão de esse ramo da navegação ser de grande importância na circulação capitalista, posto ser este o ramo da navegação responsável pelo transporte de cargas pelo mundo e que pela sua importância histórica e contemporânea, conforme exposto ao longo do primeiro capítulo, desperta o interesse por essa pesquisa.

Outro motivo pela opção em restringir a pesquisa aos oficiais se deve ao fato de coexistirem diferentes perfis profissionais relacionados à hierarquia a bordo, que se relacionam diretamente com a organização e a divisão do trabalho. O Brasil adota quatro divisões de trabalho marítimo, divididas em Seções: Convés, Máquinas, Câmara e Saúde e Higiene, sendo que os oficiais ocupam apenas as seções de Convés e Máquinas e há subalternos restritos à cada uma das Seções. A organização e a divisão do trabalho exigem formações específicas, mesmo entre os subalternos, de forma que ampliar o rol de entrevistas entre profissionais oficiais para os não oficiais esbarraria em um problema relacionado ao quantitativo de entrevistas a serem feitas, no caso dessa pesquisa foram entrevistados dez Oficiais da Marinha Mercante, se a pesquisa fosse feita abrangendo todos os perfis profissionais a bordo talvez acabasse por não espelhar minimamente nenhum dos perfis.

A primeira fase da pesquisa consistiu no levantamento bibliográfico sobre sociologia do trabalho a áreas afins e a coleta de dados de fontes secundárias, em institutos relacionados ao transporte marítimo, tais como UNCTAD, BIMCO, ANTAQ, IBGE.

Os dados da pesquisa de campo foram obtidos mediante entrevistas semi-estruturadas com dez Oficiais da Marinha Mercante brasileira, que segundo Severino (2007) consiste em:

Técnica de coleta de informações sobre um determinado assunto, diretamente solicitadas aos sujeitos pesquisados. Trata-se, portanto, de uma interação entre pesquisador e pesquisado (...). O pesquisador visa apreender o que os sujeitos pensam, sabem, representam, fazem e argumentam. (SEVERINO, 2007, p. 124)

O perfil dos entrevistados compreende cinco homens e cinco mulheres; ocupando os seguintes postos: dois Capitães do sexo masculino, uma Imediato, dois 1º Oficial de Náutica do sexo masculino, uma 2º Oficial de Náutica, três 2º Oficiais de Máquinas do sexo feminino e um Praticante de Oficial de Máquinas. Os entrevistados trabalham em navegação de longo curso, cabotagem e apoio marítimo.

As entrevistas foram realizadas via e-mail e o questionário com as perguntas consta em anexo.

A pesquisa realizada teve abordagem qualitativa, que segundo Chizzotti (2010, p. 79) “parte do fundamento de que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, uma interdependência viva entre o sujeito e o objeto, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito. (...) O objeto não é um dado inerte e neutro; está possuído de significações e relações que sujeitos concretos criam em suas ações”.

A busca por responder ao problema dessa dissertação: Quais são as especificidades do trabalho do Oficial da Marinha Mercante, espécie de trabalhador marítimo? Se iniciou em

entender qual a importância dessa profissão para a economia e para a sociedade. E o primeiro aspecto a ser compreendido é entender em que consiste a profissão e sua importância para a sociedade e para a economia. Assim, decidiu-se que, embora, o objeto da pesquisa seja o Oficial da Marinha Mercante, seria necessário primeiro entender a que a sua profissão se destina.

O **Primeiro Capítulo**, intitulado **Das redes de navegação a navegação em redes**, trata da importância da navegação e da Marinha Mercante, enquanto prestadora do serviço de transporte de carga pela via marítima, inserida no contexto contemporâneo logístico, no qual é responsável por cerca de 80% do transporte de cargas pelo mundo.

O papel da logística, como administradora e organizadora dos diversos modais de transporte é fundamental para a efetivação da distribuição e circulação capitalista no contexto globalizado, destacando-se o modal aquaviário como o mais utilizado para o transporte de cargas, sendo responsável por integrar as fases *intra* e *inter* produtivas, em razão das crescentes fragmentações e horizontalizações da produção, com forte influência do toyotismo.

A globalização, entendida segundo Anthony Giddens (1991), “como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa”, para a sua efetivação depende da eficiência dos meios de transporte e comunicação. Neste sentido, defende-se que foi o desenvolvimento dos meios de transporte que possibilitou a expansão do capitalismo por todo o planeta, assim como foi o desenvolvimento dos meios de transporte que tornou possível a globalização, a integração das relações sociais em escala mundial, na qual o espaço, a distância e o tempo são superados e unidos pela velocidade e se tornam espaço-tempo e neste contexto a navegação ocupa papel de grande relevância. Assim, o capitalismo e a globalização da economia, no mundo físico, só se efetivam com a eficiência dos meios de transporte, que interligam as redes de produção ao mercado consumidor. Ressalta-se que a disponibilidade física da produção, a entrega, ao mercado consumidor é o que efetiva a transação comercial e estabelece a relação de confiança com o consumidor. Assim, a configuração da globalização econômica, no mundo físico, só é possível em virtude dos desenvolvimentos dos meios de transporte, integrados atualmente pela organização logística e que tem o modal aquaviário como seu principal meio de distribuição. É nesse contexto que a profissão de Oficial da Marinha Mercante e os demais trabalhadores marítimos, como um todo, ganham extrema relevância social e econômica.

O **Segundo Capítulo – Oficiais da Marinha Mercante: Formação profissional, Competências, Organização e divisão do trabalho**—A definição profissional é feita através

da legislação que a define e são feitas considerações sobre o impacto que a nomenclatura adotada no Brasil tem sobre a quantificação dos seus profissionais pelos órgãos oficiais de pesquisa, em especial o IBGE.

Neste capítulo são apresentados os estudos feitos sobre a formação profissional dos oficiais da marinha mercante no Brasil, com destaque para a institucionalização do ensino da profissão, que se inicia no início do Brasil República e o desenvolvimento das escolas de formação e dos requisitos exigidos para o ingresso na formação acadêmica, sendo importante ressaltar a abertura do curso para as mulheres a partir de 1997. Esse estudo é comparado com a pesquisa feita por Norbert Elias (2006) denominada Estudos sobre a gênese da profissão naval, na qual o autor elucida a formação da profissão naval na Inglaterra no século XVI, elucidando o caráter militarizado da profissão em conjunção com o aspecto técnico exigido para o exercício do Oficialato da Marinha Mercante.

No tópico seguinte é apresentada a organização e a divisão do trabalho marítimo, estudo feito com base na legislação atinente à profissão, emitida pela Marinha do Brasil, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil – DPC, que regulamenta a profissão por meio de suas Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários, a NORMAM – 13. Nesse tópico são apresentadas as Seções da embarcação, nas quais são alocados os profissionais, que tem a organização e a divisão do trabalho definidos pela normatização referida.

Fruto da análise entre a normatização definidora das atribuições dos profissionais, divisões e organização do trabalho é levantada a hipótese de que o trabalho marítimo, além de técnico e militarizado, possui forte componente burocrático.

A seguir, é apresentada a análise feita sobre a relação entre maquinaria (da embarcação) e as competências profissionais dos oficiais da marinha mercante, apoiando-se nos estudos de André Gorz (2005) e Leonardo Mello e Silva (2004) sobre trabalho imaterial.

O capítulo é finalizado com a análise entre as competências profissionais dos oficiais da marinha mercante e como os riscos da profissão se correlacionam com a tipologia dos riscos que caracterizam a Sociedade em Risco de Ulrich Beck (2011). Neste item são apresentados os relatos dos entrevistados sobre a temática.

**O Terceiro Capítulo: Trabalho embarcado, vida desembarcada** – Apresenta as condições de trabalho dos Oficiais da Marinha Mercante, considerando o seu meio ambiente de trabalho, composto pelo espaço reduzido nas embarcações; o tempo de trabalho e o tempo de não trabalho, fragmentados pelos períodos de embarque e de desembarque; e as interações a bordo, que flutuam entre a hierarquia e a camaradagem; circunscritas pelo confinamento e

isolamento das relações sociais extramuros impostas pelo trabalho embarcado, que caracteriza a embarcação como uma instituição total (GOFMANN, 1961).

A partir do conceito de meio ambiente de trabalho (MELO, 2010; NASCIMENTO, 1999) é estabelecida a base da análise, pela qual considera-se o espaço físico, o tempo de trabalho e a hierarquia a bordo, que formam o compósito que condiciona o meio ambiente de trabalho como sendo de extrema vulnerabilidade, caracterizando-se como limítrofe entre trabalho decente e trabalho degradante, dadas as circunstâncias da prestação de trabalho.

É neste sentido que o papel da OIT é de grande relevância, que por meio de suas Convenções visa estabelecer critérios de proteção ao trabalho marítimo, por reconhecer a sua grande vulnerabilidade. Assim, são expostas as Convenções da OIT específicas sobre este labor, expedidas desde o início da criação da OIT. O grande número de Convenções específicas da OIT demonstra a vulnerabilidade do trabalho marítimo.

Especificamente, com relação ao espaço de trabalho, verifica-se que nas embarcações as cargas e os motores ocupam quase toda a embarcação, restringindo ainda mais o espaço físico dos trabalhadores. As mudanças tecnológicas ao longo dos séculos ampliaram a capacidade de carga e a potência das propulsões das embarcações, assim como redefiniram a organização do trabalho, extinguindo ocupações e criando novas ocupações, com novas competências técnicas, porém, os trabalhadores continuam espremidos entre cargas e motores.

A análise do tempo de trabalho a bordo se inicia em como o serviço de transportes de cargas se relaciona com o capitalismo e conseqüentemente com a globalização, sofrendo grande impacto para cumprimento de prazos de entregas, cumpridos pelo aumento da velocidade de deslocamento da embarcação e pelo seu funcionamento ininterrupto, obrigando o trabalho ser prestado em turnos ininterruptos de revezamento, que por consequência impõe o trabalho noturno. Os turnos ininterruptos de revezamento são prestados em longas jornadas de trabalho, que regularmente ultrapassam as 8:00hs de trabalho, sendo que alguns dos entrevistados trabalham 12:00hs diárias, sem contar as horas extras, que são comuns no trabalho embarcado, além do trabalho intermitente, que fraciona a jornada diária de trabalho. Neste sentido, a análise do tempo de trabalho do Oficial da Marinha Mercante não pode ser considerado exclusivamente pela jornada de trabalho, mas sim pelo período de embarque que é composto pela jornada diária de trabalho, os turnos ininterruptos de trabalho, trabalho noturno, horas extras, a jornada intermitente, o regime de sobreaviso não remunerado, a disponibilidade no trabalho não remunerada, a falta de descanso semanal, além da usurpação do período de férias, praticada por algumas empresas. Assim, o período de embarque impõe

um extenuante tempo de trabalho e que a bordo, transforma o tempo de não trabalho em tão somente tempo de descanso do corpo.

O espaço físico reduzido e o longo tempo de trabalho formam o compósito de tempo-espço (GIDDENS, 2009) no qual as interações a bordo se dão entre a hierarquia e a camaradagem. A análise é consubstanciada pelos relatos dos entrevistados, nos quais emergiu a desvantagem feminina em impor a hierarquia profissional.

Dormir, brincar e trabalhar no mesmo local são as características de uma instituição total (GOFFMAN, 1961) e por meio da análise dos relatos dos entrevistados são visualizados três grupos distintos sobre a percepção dos mesmos de a embarcação ser ou não ser considerada com o sentido de casa.

Este compósito é o que forma o trabalho embarcado.

A vida desembarcada corresponde ao período desembarcado, no qual o tempo de não trabalho é usufruído livremente. Em conjunto com as percepções de vantagens e desvantagens da profissão, através da análise dos relatos dos entrevistados, são demonstradas as percepções dos entrevistados relativas a satisfação no trabalho.

## CAPÍTULO I - DAS REDES DE NAVEGAÇÃO À NAVEGAÇÃO EM REDE

### 1 A NAVEGAÇÃO

A navegação é tão antiga quanto as primeiras civilizações, desde quando os primeiros humanos descobriram que alguns materiais podiam flutuar, tais como peles e madeiras e que juntos poderiam formar pequenas embarcações, iniciou-se o desenvolvimento da navegação (LIVERY, 2010, p. 9-11). Ao longo dos milênios as técnicas de navegação foram sendo desenvolvidas até a contemporaneidade em que gigantes navios de carga cruzam o mundo inteiro transportando produtos fabricados e consumidos em todos os cantos do planeta. Das primeiras incursões no meio aquático para o deslocamento, pesca e conhecimento do meio aquático, passando pelo comércio incipiente, pela efetivação do comércio via marítima, da descoberta de novas rotas e da geografia do mundo, guerras, até chegar na rede de logística que integra produção e distribuição dos produtos aos mercados consumidores em escala mundial e interliga transporte terrestre, marítimo e aéreo, a navegação é uma história de longa duração.

Desde a Antiguidade que a navegação é exercida regularmente, essa atividade vem acompanhando o desenvolvimento das civilizações e foi responsável pela integração do mundo, antes desconhecido e separado por mares e oceanos. A partir das Grandes Navegações que o continente Americano foi conhecido pelos europeus e pelo restante do mundo oriental, porém, antes da “descoberta” das Américas, a navegação já vinha integrando lugares distantes e diferentes, exemplo mais claro disso é o Mar Mediterrâneo que desde a Antiguidade e na Idade Média tornou-se o grande fluxo de comerciantes e desenvolveu várias cidades portuárias e comerciais como Veneza e Gênova, e foi via de interligação entre as nações que o circundavam.

Navegar significa o deslocamento no meio aquático por intermédio de uma embarcação; a embarcação é o elemento indispensável à navegação em razão da impossibilidade humana de deslocamento no meio aquático. Assim, o desenvolvimento da navegação está intimamente relacionado aos desenvolvimentos tecnológicos das embarcações. A função primordial da navegação é o transporte de cargas e de pessoas, entretanto, as finalidades dessa função foram sendo alteradas ao longo da história da humanidade.

A finalidade da navegação certamente sempre foi o deslocamento humano e de cargas de um lugar para outro, entretanto, acompanhando o desenvolvimento das relações humanas,

a navegação foi adquirindo finalidades mais específicas ao longo do tempo. Do simples deslocamento de pessoas e seus bens materiais, o ser humano passou a se utilizar da navegação para fins de descobertas da geografia circundante, comércio e para fins bélicos e atualmente compõe a rede mundial de distribuição de produtos e circulação capitalista intitulada logística, um dos pilares da globalização.

A medida que as civilizações se desenvolviam e as relações sociais, econômica e políticas se tornavam mais integradas e complexas, a navegação foi se especializando e servindo às intenções humanas. No curso da Antiguidade até a Idade Média a navegação congregava simultaneamente atividades de transporte de carga, comércio e bélica. A mesma embarcação servia para todas essas finalidades concomitantemente; em paralelo, a pirataria se desenvolvia como uma atividade imoral, mas nem sempre ilegal, como o caso dos corsários ingleses. (ELIAS, 2006, p. 91-93)

A busca pelo conhecimento da geografia circundante se inicia na Antiguidade e se intensifica na Idade Média e a navegação passa a ser utilizada com a finalidade específica, não mais acidental, de descobrir novas rotas aos pontos de comércio já conhecidos ou mesmo descobrir novos pontos de comércio (CAMINHA, 1980). Na Idade Média a Índia era o ponto comercial mais cobiçado tanto por europeus quanto por orientais. O comércio empreendido pelas cidades italianas no Mediterrâneo era fonte de lucro e cobiça pelas nações que não tinham acesso ao Mediterrâneo. Portugal é o caso emblemático dessa situação, posto que foi a sua falta de acesso ao Mediterrâneo que incentivou a busca por novas rotas que culminou com a sua chegada às Américas, seguido por Espanha e Inglaterra e posteriormente outros (BEAUD, 2004).

Com o início das pilhagens das Américas, a navegação volta a ser utilizada com a finalidade preponderante de transporte de cargas; nos fluxos entre metrópole e colônias o que interessava era transportar as riquezas expropriadas das colônias, o comércio não era a atividade principal nessa rota, mas sim o simples transporte de cargas das pilhagens. Ainda nesse período, o tráfico negreiro deu novo significado ao transporte marítimo de cargas e de pessoas, transportando pessoas como se fossem cargas. (BEAUD, 2004)

O fim da Idade Média se inicia com a formação dos Estados Absolutistas. Até então a Europa encontrava-se fragmentada e os atuais estados europeus ainda não estavam formados; com a formação dos estados europeus, o sentido de território e soberania começa a tomar corpo de forma generalizada e com isso a necessidade de se institucionalizar os mecanismos de defesa do poder territorial e da soberania, esse contexto histórico é determinante na

separação e institucionalização das atividades da navegação em Marinha Mercante e Marinha de Guerra.

Anderson Teixeira conceitua soberania como sendo

(...) a racionalização jurídica e a institucionalização política do poder de fato exercido sobre um determinado espaço territorial, permitindo que tal poder se transforme em um poder jurídico e diferencie aquela sociedade política das demais formas de organizações e associação humanas. (TEIXEIRA, 2011, p.69)

A análise de Teixeira sobre a transição do fim da Idade Média demonstra a impossibilidade de formação de instituições de defesa territorial, em razão da fragmentação dos poderes em diversas comunidades:

A concentração dos poderes administrativos, legislativos e jurisdicionais na figura do Estado era a antítese daquela realidade que, em especial na baixa Idade Média (a partir do século XI), fragmentava aqueles poderes em diversas comunidades que não se encontravam vinculadas imediatamente à satisfação dos interesses gerais do Reino ao qual se encontravam submetidos, mas sim aos interesses e fins privados dos indivíduos que internamente compunham tais comunidades, como negociar, possuir patrimônio, impor tributos aos próprios membros e, dentro de certos limites, exercer a administração da justiça. (TEIXEIRA, 2011, p.71-72)

A grande separação das finalidades da navegação se inicia com a formação dos Estados Absolutistas, com a concentração dos poderes administrativos, legislativos e jurisdicionais, além da organização tributária, que pôde sustentar esquadras com finalidades específicas para a defesa territorial e da soberania (HATTENDORF, 2007, p. 677). Nesse período, as finalidades da navegação passam a ser separadas entre Marinha Mercante e Marinha de Guerra (ELIAS, 2006, p. 94). Como exemplo, tem-se que a Marinha Real Britânica apenas se institucionalizou em 1660<sup>1</sup>; a França instituiu o seu primeiro arsenal da marinha de guerra em 1203, entretanto, sua institucionalização se deu em 1669 através da ação do Cardeal Richellieu.<sup>2</sup>

O conceito de Marinha Mercante, de acordo com Octaviano Martins:

No sentido coloquial, a concepção mais comum de Marinha Mercante é utilizada no sentido de frota de navios mercantes, em contraposição aos navios de guerra. No contexto dinâmico e usualmente consolidado, referencia-se à Marinha Mercante como o conjunto heterogêneo das atividades no comércio marítimo internacional, da indústria *shipping*, integrada a mercados concernentes ao transporte marítimo de mercadorias, à armação de navios (*freight market*), à construção naval (*newbuilding*), ao reparo (*ship repair*), à compra e venda de navios (*sale and purchase*), à demolição e reciclagem (*demolition and recycle ship market*), da

<sup>1</sup> Disponível em: <<http://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/features/history-timeline>>. Acesso em: 01 out. 2015.

<sup>2</sup> Disponível em: <[http://www.defense.gouv.fr/marine/patrimoine/histoire/histoire-de-la-marinenationale/histoire-de-la-marine-nationale/\(language\)/fre-FR#SearchText=histoire#xtcr=3](http://www.defense.gouv.fr/marine/patrimoine/histoire/histoire-de-la-marinenationale/histoire-de-la-marine-nationale/(language)/fre-FR#SearchText=histoire#xtcr=3)>. Acesso em: 01 out. 2015.

*petroleum industry* e às atividades de exploração, exploração e transporte de *oil and gas* e ainda da *tourism industry*". (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 48)

A primeira conceituação importante a ser feita quanto à Marinha Mercante é com relação ao seu caráter não militar, ou seja, não é a Marinha Mercante parte integrante das forças armadas, também chamada de Marinha de Guerra, mas trata-se de atividade comercial que é exercida de acordo com as modalidades de navegação.

O Brasil adota as seguintes modalidades de navegação, de acordo com os incisos VII, VIII, XIX, X, XI, do art. 2º Lei 9.432 de 1997<sup>3</sup>:

Navegação de Longo Curso, também chamada de Navegação Marítima, em razão de ser operada normalmente em vias oceânicas ou marítimas é a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

Navegação de Cabotagem é a realizada intranacional, ou seja, entre pontos ou portos dentro do território brasileiro, podendo se utilizar tanto de via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

Navegação Interior é a realizada por meio de hidrovias interiores, podendo ser tanto em percurso nacional ou internacional. Essa modalidade também é conhecida como navegação fluvial e, apesar de ter que se utilizar de hidrovias nacionais, a aparente incongruência com poder ter percurso nacional ou internacional se deve ao fato de existirem hidrovias que pertencem a países diferentes, respeitadas as respectivas extensões de cada nacionalidade, ou por que fazem fronteiras entre países.

A navegação de Apoio Marítimo não se destina ao transporte comercial de cargas entre portos, mas para o apoio logístico de transporte de cargas entre o porto e a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, compreendendo-se essas instalações como as de exploração e exploração de petróleo e gás existentes nas plataformas continentais.

A navegação de Apoio Portuário tem como atividade a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

E por fim, a Navegação de Travessia que é a realizada transversalmente aos cursos dos rios e canais; entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseada; entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas e entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.

---

<sup>3</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm)>. Acesso em: 01 out. 2015.

É indispensável relacionar dois elementos intrínsecos e inseparáveis às atividades de navegação que são o meio aquaviário e a embarcação. Posto que navegar é singrar o mar, percorrer o meio aquaviário e isso só é possível por meio de embarcação, assim, têm-se que navegar, meio aquaviário e embarcação foram uma tríade inseparáveis, em que meio aquaviário e embarcação são condições *sine qua non* para a navegação.

### 1.1 A Embarcação

O desenvolvimento tecnológico naval é uma história de longa duração; das primeiras e rudimentares canoas feitas com pedaços de madeira e peles de animais, com propulsão a mão, provavelmente com algum tipo de remo, de acordo com Lavery (2010, p. 9), até o navio Emma Maersk, conforme Silas Colombo (2012), o maior navio de contêineres do mundo, estimado em 145 milhões de dólares, com propulsão de motor a diesel de 14 cilindros em linha, produzindo 110.000 BHP, eixo e hélice únicos. — Velocidade de serviço 50 Km/h, com 397 metros de comprimento, 63 metros de largura, possui capacidade de transportar até 15.000 TEUs (1 TEU= 1 contêiner de 20 pés), considerando que um contêiner de 20 pés tem, em média, um PBT (Peso Bruto Total) de 25 toneladas, o Emma Maersk pode transportar o equivalente a 17.045 mil caminhões Mercedes Benz 1620 carregados. Esse gigante marítimo é de propriedade da empresa Maersk, possui bandeira dinamarquesa e opera no maior porto do mundo, em Rotterdam, na Holanda. Para operar esse navio, que é quase três vezes maior que o gramado do estádio do Maracanã e possui 11 guas para o carregamento e descarregamento, é necessária uma tripulação de apenas 13 pessoas, devido ao seu alto nível de informatização e automatização.

O conceito de embarcação é amplo e não tão bem definido, assim como o do navio; porém, existe o consenso na doutrina jurídica brasileira em considerar embarcação gênero do qual o navio é espécie.

O art. 2º, V, da Lei n.9.537/97 (Lesta) conceitua embarcação como qualquer construção – inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas – sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, P. 124)

Com relação à conceituação de navio, “o direito marítimo brasileiro consolida tendência contemporânea e considera o navio mercante uma espécie de embarcação”, (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 123).

Toda embarcação é um território nacional, daí advém a necessidade de registro das embarcações. Esse registro é feito nacionalmente e confere à embarcação o direito de hastear a bandeira do país no qual está registrado. O art. 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982<sup>4</sup> recepcionado no Brasil por meio do Decreto Presidencial nº 1.530, de 22 de junho de 1995 regulamenta a temática nos seguintes termos:

Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir vínculo substancial entre o estado e o navio. (BRASIL, 1995)

O registro da embarcação a autoriza a arvorar o pavilhão/a bandeira do Estado de Registro (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 155). Cada país estabelece suas próprias regras para conceder o direito de hastear a sua bandeira, países que possuem um sistema rigoroso para concessão de bandeira são mais bem-vistos e aceitos na comunidade internacional marítima, enquanto que as embarcações que possuem seus registros em países que não são rigorosos com relação à concessão de sua bandeira, recebem o nome de Bandeiras de Conveniência (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 160-162).

As implicações do hasteamento da bandeira por uma embarcação têm alcance jurídico nacional e internacional. Toda e qualquer situação litigiosa ocasionada ou ocorrida em uma embarcação envolve o país de registro, desde crimes cometidos no interior da embarcação até o abaloamento, naufrágio, danos patrimoniais, danos ambientais, descumprimento de legislação trabalhista e etc. O interesse de empresas em registrar suas embarcações em países que concedem bandeiras de conveniência se deve à fraca regulamentação e fiscalização por parte desses países que favorecem a navegação de embarcações fora das normas de segurança internacional e, muitas vezes não cumprem as legislações trabalhistas e que não raro ocasionam acidentes, alguns de repercussão ambiental internacional (OCTAVIANO MARTINS, p.160-163).

O Brasil é um país rigoroso na concessão de bandeira, as regras estão inscritas no art. 3º Lei 9.432 de 1997 e exige que, para o registro seja feito no Brasil que a embarcação esteja inscrita no Registro de Propriedade Marítima, que tem suas próprias regras e exigências, e que seja de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no país ou de empresa brasileira.

---

<sup>4</sup>Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1995/D1530.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm)> e <[http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec\\_1530\\_1995\\_convencaoacoesu\\_nidassobredireitomar.pdf](http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec_1530_1995_convencaoacoesu_nidassobredireitomar.pdf)>. Acesso em: 03 out. 2015.

Neste sentido, o Brasil apenas registra embarcações em que o proprietário tenha fortes laços com o Brasil. Além desse critério, Octaviano Martins ressalta:

No Brasil, esse elo é determinado pela exigência da nacionalidade brasileira ao proprietário ou à empresa brasileira, ao comandante, ao chefe de máquinas e a dois terços da tripulação, nos termos da Lei 9.432/97, art. 4º. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 157)

De acordo com o art. 92 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os navios em alto-mar estão submetidos à jurisdição exclusiva do estado do pavilhão, estando submetidos a todo o regramento nacional da bandeira hasteada do país. Entretanto, esta norma vale apenas para enquanto o navio estiver em alto-mar, estando a embarcação em águas nacionais, este deverá se submeter à jurisdição do país costeiro, salvo exceções:

Nos acidentes ou fatos da navegação em mar territorial ou águas interiores de determinado Estado, aplicar-se-ão, como regra, a legislação e a competência para julgamento do fato (*lex fori*), salvo exceções previstas em lei ou tratados internacionais ou contratuais que remetam à competência do Estado de Registro, sendo também admissíveis as hipóteses de competência concorrente. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 167).

Neste sentido, o registro da embarcação em países que exigem vínculos rigorosos para a concessão de sua bandeira, que são signatários das convenções internacionais de segurança da navegação e capazes de exercer a fiscalização se reveste de grande importância para a segurança da navegação, da tripulação e do meio ambiente. Especificamente para a tripulação, as embarcações de bandeira de conveniência impõem grandes desvantagens para os trabalhadores:

(...) problemas trabalhistas, tripulantes sem qualificação profissional, competindo com marítimos autênticos e oferecendo seu trabalho por menores salários e condições de trabalho inferiores; instabilidade no trabalho. Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte; inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às vezes até escritos em idioma diferente daquele do tripulante; problemas econômicos. Muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados para nacionais do país do armador; não se pagam feriados, não há direito a férias. Muitas vezes a transferência de pagamento para os familiares (consignação) não são remetidas; muitas vezes os pagamentos são efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos (...) em razão de o tripulante estar submetido a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. (...) A diminuição dos custos devido ao não pagamento de impostos, taxas, salários, encargos sociais etc, cria uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam bandeiras do seu próprio país. (DE SOUZA, apud CASTRO JUNIOR, p. 6)

## 1.2 O Modal Aquaviário

Em 2013, de acordo com o Review of Maritime Transport 2014, da UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)<sup>5</sup> foram transportadas pela via marítima 9.548,2 milhões de toneladas (ou seja, 9.548.200.000, nove bilhões, quinhentos e quarenta e oito milhões, duzentas mil toneladas) em todo o mundo, divididas entre 2.844 milhões de toneladas em óleo e gás, 2.920 milhões de toneladas em granéis principais (minérios de ferro, grãos, carvão, bauxita/alumínio e rocha fosfática); e 3.784 milhões de toneladas de outras cargas secas.

Em comparação com o transporte de cargas aéreas, têm-se que em 2014, no mundo, foram transportadas internacionalmente 49.2 milhões de toneladas por via aérea, de acordo com relatório da IATA (Internacional Air Transport Association)<sup>6</sup>. Essa simples comparação demonstra a importância do transporte marítimo de cargas internacional.

De acordo com Nordas, Pinalli e Grosso, (2006, p. 34, 38, tradução nossa) o modal aquaviário é responsável por cerca de 80% (noventa por cento) de toda a carga transportada no mundo, ao passo que o transporte de carga aérea contribui com cerca de 2% (dois por cento), demonstrando a superioridade do transporte de carga marítima e sua relevância para a economia mundial.

A supremacia do modal aquaviário sobre os demais modais se deve basicamente a conjugação de dois fatores: o primeiro é o desenvolvimento da engenharia naval, que permite o transporte de cargas pesadas, o segundo se deve ao meio aquaviário, que corresponde a mais de 70% (setenta por cento) da área do planeta e suas vias não necessitam de intervenções humanas. Neste sentido, em que pese o meio aéreo ser mais uniforme que o meio aquático, a engenharia aérea ainda não superou a engenharia naval em capacidade de cargas, enquanto que o meio terrestre além de ser descontínuo, inter cruzado pelo meio aquático, a engenharia de transporte terrestre também não superou a engenharia naval em capacidade de carga.

No primeiro semestre de 2014, de acordo com os dados do Informativo Semestral - 01/2014 – Navegação Marítima e de Apoio da ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário)<sup>7</sup>, o Brasil movimentou via transporte marítimo de longo curso 337, 63 milhões de

---

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://unctad.org/rmt>>. Acesso em: 23 set. 2015, p. 6.

<sup>6</sup> Disponível em: <<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-04-01.aspx>>. Acesso em: 23 set. 2015.

<sup>7</sup> Disponível em:

<[http://www.antaq.gov.br/portal/Relatorio\\_Estatistico\\_Semestral\\_2014/files/SNM/Informativo\\_Semestral\\_SNM\\_2014.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/Relatorio_Estatistico_Semestral_2014/files/SNM/Informativo_Semestral_SNM_2014.pdf)>. Acesso em 23 set. 2015.

toneladas, divididos em 259, 15 milhões de toneladas relativos à exportação e 78, 48 milhões de toneladas referentes à importação. Esse quantitativo concernente ao ano de 2014 aponta o crescimento da corrente de comércio exterior do país em 17,3% da tonelagem transportada na navegação de longo curso, comparado com os cinco anos anteriores.

O Informativo Semestral da ANTAQ, supramencionado apontam as seguintes informações:

O Brasil tem como maior destino de suas exportações dos grupos de mercadorias mais relevantes (minério de ferro, soja e contêineres) a China, concentrando 62, 2% das exportações brasileiras direcionadas à rota oceânica que leva ao Índico e Extremo Oriente.

As outras rotas oceânicas de destaque são: Norte da Europa/Europa (13,9%), com relevância na exportação de granéis sólidos e contêineres; Mediterrâneo/Mar Negro (6,8%), com destaque também para granéis sólidos e contêineres; Costa Leste dos EUA e Canadá (4,8%), principal destino da carga geral solta exportada pelo Brasil; e Oriente Médio (4,7%), cuja natureza da carga em destaque é o granel sólido.

Já a análise das mercadorias desembarcadas no Brasil indica características diferentes da exportação. Na importação a distribuição dos grupos de mercadorias é mais heterogênea e as origens são mais dispersas do que na análise anterior.

A principal origem dos granéis líquidos importados pelo Brasil é a África Ocidental/Golfo da Guiné. O Índico/Extremo Oriente é a principal origem da carga geral, tanto solta, quanto containerizada. Os granéis sólidos têm como principal origem a Costa Leste dos EUA/Canadá. (ANTAQ, 2014, p. 1-2)

Com relação às cargas desembarcadas no Brasil, o relatório da ANTAQ indica que:

A principal origem das nossas importações no primeiro semestre de 2014 é a Costa Leste dos EUA/Canadá (20,4%), que ultrapassou no período analisado o Índico e Extremo Oriente (19%). Em seguida destacam-se Norte da Europa/Europa (14,4%), Caribe/Golfo do México (8,7%) e África Ocidental (Golfo da Guiné) (8,5%). (ANTAQ, 2014, p. 2)

Com relação à Cabotagem, aponta a ANTAQ (2014, p.3), no mesmo relatório mencionado, que “foram transportadas, no primeiro semestre de 2014, 70 milhões de toneladas. Esse número representa o crescimento de 1,7% em relação ao mesmo período de 2013”. Com relação aos grupos de mercadorias transportadas na cabotagem, apurou a ANTAQ (2014) que:

A análise dos grupos de mercadorias transportadas na cabotagem ajuda a entender quais são as principais rotas utilizadas. “Combustíveis, Óleos minerais e Produtos” representam 76,5% de toda a carga transportada na cabotagem. Assim, apesar de existir grande quantidade de transporte de combustíveis entre portos e terminais, verifica-se que as Plataformas Marítimas são a principal origem (50, 7%) das cargas transportadas na cabotagem. As cargas com essa origem têm como principais destinos os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. A segunda principal origem para as cargas de cabotagem é o Pará (8,6%). Os principais destinos dessa carga são os estados do Maranhão e outros portos ou terminais do Pará. Majoritariamente transporta-se “Bauxita” nessas rotas”. (ANTAQ, 2014, p. 4).

Referente à frota de embarcações brasileiras, o Relatório da ANTAQ (2014, p. 6) em comento aponta que “no 1º semestre de 2014, as seguintes tendências: aumento na quantidade de embarcações nas navegações de cabotagem, longo curso e apoio marítimo e diminuição de embarcações na navegação de apoio portuário”. Ainda de acordo com o Relatório da ANTAQ referente ao primeiro semestre de 2014 (ANTAQ, p. 6), o Brasil contava com 183 (cento e oitenta e três) embarcações de cabotagem e longo curso, 566 (quinhentas e sessenta e seis) embarcações de apoio marítimo e 1.340 (um mil trezentos e quarenta) embarcações de apoio portuário, totalizando 2.089 (duas mil e oitenta e nove) embarcações.

Observando os países com os quais o Brasil manteve relações de importações e exportações, tais como China, EUA, Canadá, países da África Ocidental, Caribe e do Extremo Oriente, entre outros, assim como na navegação de cabotagem, verifica-se que as rotas marítimas não perderam a importância desde as Grandes Navegações, mas o inverso, as rotas marítimas não só se ampliaram como se transformaram em redes de incontáveis fluxos e contrafluxos nas quais o mundo inteiro se inscreve. Não apenas redes de rotas, mas redes de relações sociais.

Na contemporaneidade os contextos e conjunturas são diferentes da Antiguidade e da Idade Média e a integração global modela as relações sociais para muito além de economias transnacionais, porém, ainda permanece atual a máxima de Sir Walter Raleigh “Aquele que comanda o mar comanda o comércio; aquele que comanda o comércio do mundo, comanda as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o próprio mundo”. (RIBEIRO, 2013, p. 69)

### **1.3 O modo de distribuição e circulação capitalista**

As atividades, funções e finalidades da navegação estão todas relacionadas ao transporte, quer seja de pessoas ou de carga. Em síntese, a navegação é um meio de transporte e como todo meio de transporte, sua função primordial é o deslocamento de um ponto geográfico a outro, as finalidades dos deslocamentos se inserem nos contextos sociais, econômicos e políticos, *paripassu*, à medida em que as técnicas de transporte são desenvolvidas, são absorvidas pelas sociedades por meio da economia, política, cultura, cotidiano, com as gamas de possibilidades que a velocidade, o encurtamento das distâncias e as integrações das relações sociais que passam a ser possíveis.

Neste sentido, Elias (2006) em seu texto *Tecnização e civilização*, ressalta que “o processo social da revolução dos transportes relaciona-se intimamente com o não menos revolucionário desenvolvimento do conhecimento” (p. 41) e que “o mais relevante, do ponto de vista sociológico, é o fato de que a experimentação tecnológica normalmente anda lado a lado, desde muito cedo, com experiências relacionadas à organização social” (p. 42).

Os meios de transportes se inserem tanto nas formas de distribuição da economia, quanto na circulação capitalista com a função de deslocamento dos insumos para produção e desta para o consumo. A economia consiste em um encadeamento de três fases que formam um processo: produção, distribuição e consumo, que existem e atuam de forma interdependentes. Neste sentido, P. Samuelson define economia:

A economia é o estudo de como o homem e a sociedade acabam escolhendo, com ou sem utilização da moeda, empregar escassos recursos produtivos que poderiam ter uma utilização alternativa, para produzir várias mercadorias e distribuí-las ao consumo, agora ou no futuro entre várias pessoas e grupos de sociedade. (SAMUELSON, 1970 apud SWEDBERG, 2009, p. 167)

Swedberg afirma que todas as economias podem ser organizadas de duas formas fundamentais diferentes, com base nas visões de Max Weber, Karl Marx e Aristóteles:

Weber expressou essa ideia com a ajuda de duas categorias, ‘economia doméstica’ (Haushalten) e ‘geração de lucros’ (Erwerben): produz-se para o consumo ou para o lucro (WEBER, [1922] 1978, P. 86-100). Marx aludiu ao mesmo fenômeno quando falou do ‘valor de uso’ versus ‘valor de troca’ (MARX, [1867] 1906, p. 42-4300). E o mesmo fez Aristóteles, com sua famosa distinção entre oekonomia (arte da economia doméstica) e chremastitica (arte de ganhar dinheiro; ARISTÓTELES, 1946: 18 ss. Cf. FINLEY, [1973] 1985, p. 17). (SWEDBERG, 2009, p.167)

Entre as finalidades de lucro e subsistência, as formas de distribuição e circulação da produção refletem diretamente na repartição da riqueza produzida (POLANYI, 2012, p. 95), criam e estabelecem relações sociais (GOTTMAN, 1952, p. 215 apud ARROYO, 2015, p. 37); a busca pelo lucro aumenta a complexidade das relações sociais que circundam a economia e a torna central nas relações sociais contemporâneas (POLANYI, 2012, p. 95); separando ricos e pobres, escalonando espaços geográficos em níveis de produtividade, organizando a divisão internacional do trabalho em torno das capacidades produtivas e distributivas dos espaços geográficos e a consequente oportunidade empregatícia dos trabalhadores, interferindo na soberania dos países que precisam adequar suas legislações nacionais ao cenário econômico mundial, a fim de criar mecanismos de competitividade de suas empresas, que é simbioticamente refletida na divisão internacional do trabalho e do espaço, que está relacionado com o nível de desenvolvimento tecnológico dos países e de seus

lugares, entre muitas outras relações (SANTOS, 2013, p. 47). Assim, o movimento causado pela distribuição e pela circulação interfere diretamente nas sociedades, vejamos:

A circulação é naturalmente criadora de mudanças na ordem estabelecida do espaço: ela consiste em deslocar. Na ordem política, ela desloca os homens, as armas e as ideias; na ordem econômica, ela desloca as mercadorias, as técnicas, os capitais e os mercados; na ordem cultural, ela desloca as ideias, mistura os homens. (GOTTMAN, 1952, p. 215, apud ARROYO, 2015, p.37)

Apesar da semelhança semântica existente entre distribuição e circulação, principalmente porque nas duas palavras o sentido de movimento e de deslocamento encontram-se nelas inseridos, há diferenças conceituais entre ambas e a principal encontra-se no fato de que o processo de distribuição da produção encerra-se no consumo, enquanto que na circulação do capital não há o encerramento no consumo, mas há a existência de um ciclo que se renova após o consumo com o retorno do lucro da produção ao capitalista para novos investimentos e retomada da produção visando o aumento do lucro em comparação ao ciclo anterior. Assim, pode-se considerar que a distribuição é gênero do qual a circulação é espécie, posto que a circulação é a distribuição voltada para o lucro.

Karl Polanyi assevera que as economias devem ser classificadas de acordo com os seus meios de integração nas formas de distribuição da produção e não nas formas de produção:

As economias devem ser agrupadas de acordo com a forma de integração dominante em cada uma. A integração está presente no processo econômico na medida em que se institucionalizam os movimentos de bens e pessoas para superar o efeito dos diferenciais do espaço, tempo e ocupação, criando uma interdependência entre os movimentos. Assim, por exemplo, as diferenças regionais num território, o intervalo temporal entre o plantio e a colheita ou a especialização do trabalho são superados por movimentos das colheitas, das manufaturas ou do trabalho, de modo a tornar mais eficaz a sua distribuição. As formas de integração designam os movimentos institucionalizados pelos quais se conectam os componentes do processo econômico, desde os recursos materiais e o trabalho até o transporte, o armazenamento e a distribuição dos produtos. (POLANYI, 2012, p. 83)

O cerne da análise de Polanyi (2012) concernente à sua tripla classificação da distribuição da economia centra-se em como a economia se organiza em torno de questões não econômicas, como no caso da reciprocidade e da distribuição, que possuem seus eixos de integração social, respectivamente enraizados na simetria e na centralidade e em como a partir do século XIX torna-se clara a ruptura do enraizamento da economia com as relações não econômicas, antes enraizadas nas relações de parentescos, rituais, no *status* social e outras relações sociais não econômicas e o desenraizamento das relações da economia das demais relações sociais para a centralidade da distribuição em relações exclusivamente econômicas,

visando o lucro e não a subsistência, no que é denominada de relações de troca, tendo como eixo central da economia as relações de mercado. Vejamos:

Como conclusão geral, pode-se afirmar que a produção e a distribuição de bens materiais estavam enraizadas em relações sociais de natureza não econômica. Não existia um sistema econômico institucionalmente separado, tampouco uma rede de instituições econômicas. Nem o trabalho, nem a maneira de dispor dos objetos, tampouco a distribuição deles realizava-se por motivos econômicos, por desejo de ganho ou de receber pagamento, ou ainda por medo de passar fome como indivíduo. Se considerarmos que sistema econômico significa o conjunto de traços comportamentais inspirados em motivações individuais de fome e do lucro, diremos que não existia um sistema econômico. Entretanto, se entendermos como convém, que essa expressão abarca os traços comportamentais relacionados com a produção e a distribuição de bens materiais – o único significado relevante para a história econômica – então somos obrigados a dizer que existia um sistema econômico, mas ele não era institucionalmente separado. Na verdade, era um subproduto do funcionamento de outras instituições não econômicas. (POLANYI, 2012, p. 100)

A reciprocidade é fundamentada em relações sociais de distribuição pautada na simetria, onde grupos equivalentes distribuem suas produções em um esquema de dádivas e contradádivas, que ocorrem em situações distintas, possuindo caráter cerimonial, sem relação com a equivalência entre dádiva e contradádiva, “a adequação significa que a pessoa certa, na ocasião certa, deve retribuir o tipo certo de objeto. A pessoa certa, é claro, é a que está colocada em posição simétrica” (POLANYI, 2012, p. 88). A relação de simetria é exemplificada por Polanyi como sendo “algumas famílias, morando em cabanas que formassem um círculo, poderia ajudar os vizinhos da direita e ser ajudadas pelos vizinhos da esquerda, numa cadeia infundável de reciprocidade, sem qualquer mutualidade entre elas” (p. 87).

A *kula*, existente nas ilhas Trobriand, descrita por Bronislaw Malinowski, funciona com base nas relações familiares: “o homem das ilhas Trobriand tem obrigações com a família de sua irmã, mas não é auxiliado pelo marido da irmã. Se for casado, será ajudado pelo irmão de sua mulher – membro de uma terceira família em posição análoga”. (p.87). Esta forma de distribuição se estende por todas as ilhas Trobriand e as relações sociais de distribuição não são feitas somente entre parentes, mas aldeias inteiras. “Ali, não só a agricultura de subsistência baseia-se em relações recíprocas; também as trocas de peixe por inhame entre aldeias costeiras e as do interior são feitas com base na reciprocidade” (p.87). Polanyi afirma ser este o melhor exemplo de reciprocidade e simetria já descrito.

A redistribuição é a organização da distribuição com base na existência de um centro que recebe toda a produção e mantém a função de redistribuir a mesma. A existência de um centro com funções de recebimento, armazenamento e redistribuição da produção é fundamental nessa categoria, de forma que “a redistribuição prevalece num grupo na medida em que, na alocação de bens (incluindo-se a terra e os recursos naturais), estes são recolhidos

e distribuídos conforme o costume, a lei ou uma decisão central ad hoc” (p. 88). Polanyi enumera os exemplos em que a redistribuição ocorreu no curso da história: “desde tribos primitivas de caçadores até vastos sistemas de armazenamento do Egito, Suméria, da Babilônia ou do Peru, na Antiguidade” (p. 90). Outro exemplo fornecido por Polanyi, mais atual, é o sistema tributário dos Estados modernos: “Tal redistribuição do poder aquisitivo pode ser valorizada por seus objetivos sociais, mas o princípio de integração é o mesmo – recolher e redistribuir a partir de um centro” (p. 90).

A terceira categorização feita por Polanyi é a troca, tendo a sua centralidade no mercado. É no mercado que a distribuição materializa o lucro buscado pelas trocas. A análise das origens do comércio, mercado e dinheiro exigem esforços históricos que fogem ao objetivo desta análise, entretanto, o que se pode dizer resumidamente sem incorrer em leviandade é que em dado momento da história da humanidade o comércio passou a ser feito em mercados, concebidos como centros fixos destinados às trocas para aquisição de bens não disponíveis em *loco* e em substituição à encontros de grupos distintos para efetivação das trocas, que poderia ocorrer em qualquer lugar, ou no local de um dos grupos envolvidos ou em um local neutro; com utilização de dinheiro, em substituição a outros gêneros de equivalência; visando o lucro e não mais a subsistência e que essa prática se expandiu pelo mundo, tornando a forma mais usual de distribuição da produção.

Compreendem os atos de troca o escambo, a permuta e o comércio, onde a pechincha, o regateio e o lucro fazem parte da negociação (POLANYI, 2012, p. 91). À medida que a busca pelo lucro aumenta, há o desenraizamento da economia das demais relações sociais pertinentes ao grupo e a economia passa a produzir relações sociais centralizadas na própria economia. A distribuição deixa de ser ritualística e de subsistência e passa a ser reorganizadora da vida social com base na busca pelo lucro e na propriedade privada. A produção, os meios de produção, a distribuição e o consumo que antes atendiam a fins da coletividade passa a atender os objetivos do lucro que se operacionaliza por meio da propriedade privada. Este é o sentido do desenraizamento da economia das relações sociais. (POLANYI, 2012, p. 104-105).

Polanyi (2012, p.136) denomina como elementos indispensáveis à existência do comércio como aspectos institucionais do comércio, composto por: pessoal, mercadorias, transporte e bilateralidade. A atuação em conjunto desses quatro aspectos é o que torna possível os atos de comércio.

A motivação é o componente indispensável aos atos de comércio, pois é a motivação de adquirir mercadorias inexistentes *in locu* que faz com que as pessoas tenham o ânimo da

permuta e de se deslocarem em longas distâncias para alcançarem esse objetivo. A motivação também atua nas pessoas, que de acordo com Polanyi (2012) são motivadas, além do desejo e da necessidade de adquirir as mercadorias inexistentes em seus lugares, agem ou pelo *status* ou pelo lucro e algumas vezes pelos dois simultaneamente. A bilateralidade é atingida pela motivação, pois é a forma de adquirir as mercadorias de forma pacífica. As caçadas, pirataria, incursões de assalto e expedições são formas unilaterais de aquisição, é através da bilateralidade, ou seja, do interesse recíproco de negociar que a aquisição de mercadorias pode ser feita de forma pacífica ou não belicosa. (p.136-152)

A importância dos meios de transporte não está atrelada à motivação, mas à possibilidade, é devido à existência de meios de transportes adequados que o comércio em longas distâncias pode ser realizado.

No caso do transporte, isto é, de bens carregados por uma distância, as rotas percorridas e as formas de transporte não são menos relevantes. Nisso, tal como nas mercadorias, os dados geográficos e tecnológicos se entrelaçam com a estrutura social. (POLANYI, 2012, p. 146)

Nas formas de distribuição em que o lucro não é o objetivo, o tempo é o tempo do cotidiano, é o tempo das relações sociais do grupo. O tempo do semeio, o tempo da colheita e o tempo do consumo; o tempo dos rituais e da vida em grupo; a jornada de trabalho é o tempo da conclusão da tarefa e o tempo restante é o tempo da vida.

Na distribuição que visa o lucro, o tempo é uma medida de investimento. O tempo é dinheiro (WEBER, 2004), o tempo da produção e o tempo da distribuição passam a ser o tempo da circulação do capital (MARX, 2014), os tempos da produção e da distribuição precisam ser os mais breves possíveis, para que o tempo da circulação seja o mais rentável possível. O tempo da jornada de trabalho deixa de ser o tempo da conclusão da tarefa (POLANYI, 2012); onde a distribuição visa o lucro a conclusão diária da tarefa só termina com o fim da jornada de trabalho imposta pelo proprietário dos meios de produção, salvo as exceções estendidas pelas horas-extras.

A circulação compreende os movimentos que transformam a mercadoria em dinheiro e o dinheiro em mercadoria num ciclo infinito. O tempo na circulação é o tempo da aceleração, a velocidade é sinônimo de lucro. A produção deve ser acelerada para poder estar pronta para ser distribuída, a distribuição deve ser acelerada para a mercadoria estar o mais rápido possível disponível no mercado e possa ser transformada em dinheiro e retornar como lucro para o capitalista e investimento para a produção. “É por isso que é importante para o capitalismo e para a concorrência intercapitalista a constante superação da distância absoluta

via o encurtamento do tempo de percurso da mercadoria” (SILVEIRA, 2014, p. 20). Os tempos de produção e de distribuição determinam o retorno do investimento e o ônus da aceleração da circulação são repartidos entre os trabalhadores na produção, com a extração máxima do tempo de trabalho e com os trabalhadores da distribuição, que arcam com os riscos do deslocamento e com a sobrecarga de trabalho, muitas vezes extenuantes no caso dos trabalhadores marítimos, porém, que têm limitado o seu ônus às limitações técnicas dos meios de transporte. Neste sentido, Karl Marx:

Dentro da esfera da circulação, o capital encontra-se na forma de capital-mercadoria e capital monetário. Seus dois processos de circulação consistem em se transformar de forma-mercadoria em forma-dinheiro e de forma-dinheiro em forma mercadoria. A circunstância de que a transformação da mercadoria em dinheiro seja aqui, ao mesmo tempo, a realização do mais-valor incorporado na mercadoria e que a conversão do dinheiro em mercadoria seja simultaneamente a conversão ou reconversão do valor do capital na forma de seus elementos de produção não altera em nada o fato de que esses processos de circulação, são processos de metamorfose simples das mercadorias. (MARX, 2014, p. 204)

No capitalismo, assim como a economia, o tempo se desenraiza das demais relações sociais, o tempo passa a ser o medidor de produtividade e a velocidade da distribuição, que fazem a circulação ser mais lucrativa. Karl Marx nos ensina a importância do tempo no capitalismo:

O movimento do capital através da esfera da produção e das fases da esfera da circulação transcorre, como vimos, numa sequência temporal. A duração de sua permanência na esfera da produção constitui seu tempo de produção, e na esfera da circulação, seu tempo de circulação ou de curso. O tempo total no qual ele percorre seu ciclo, é assim, igual à soma do tempo de produção e do tempo de curso. (MARX, 2014, p. 201)

Seguem os ensinamentos de Marx sobre o tempo no capitalismo:

Há, portanto, uma diferença entre seu tempo de produção e seu tempo de funcionamento. O tempo de produção dos meios de produção em geral abarca, desse modo, 1) o tempo durante o qual eles funcionam como meios de produção, ou seja, durante o qual atuam no processo de produção; 2) as pausas, durante as quais se interrompe o processo de produção e, com ele, a função dos meios de produção nele incorporados; 3) o tempo durante o qual, embora já se encontrem disponíveis como condições do processo e, portanto, já representem o capital produtivo, eles ainda não estão incorporados ao processo de produção. (MARX, 2014, p. 201-202)

A velocidade exigida no capitalismo não se limita à circulação da produção e da distribuição, mas se expande sobre a perenidade da mercadoria, ou seja, dependendo do tempo limite em que a mercadoria possa ser consumida, a velocidade deve ser aumentada para que a mesma não perca seu valor de uso e de consumo. A explicação dada por Marx, *infra*, está condicionada aos avanços tecnológicos por ele presenciados em vida, entretanto, em que

pese os grandes avanços tecnológicos com relação ao armazenamento e acondicionamento das mercadorias no curso do transporte, associados aos avanços tecnológicos das engenharias químicas e de alimentos, assim como aos avanços tecnológicos dos próprios meios de transporte, que, respectivamente, ampliaram sobremaneira o tempo de consumo de gêneros perecíveis e diminuiriam substancialmente o tempo de deslocamento, o raciocínio mantém sua validade, em razão da necessidade de se aliar no transporte a escolha entre percurso, tempo de percurso e meio de transporte a ser escolhido adequados à mercadoria a ser transportada, função atualmente exercida pela logística, responsável pela distribuição das mercadorias pelo mundo inteiro adequando à distribuição à circulação capitalista. Vejamos:

Quanto mais transitória for uma mercadoria e, por conseguinte, quanto mais imediatamente após sua produção ela tiver de ser consumida e, portanto, também vendida, tanto menos ela pode se distanciar de seu local de produção, mais estreita é sua esfera espacial de circulação e mais local é a natureza de seu mercado de escoamento. Assim, quanto mais transitória for uma mercadoria, quanto maiores forem, por suas qualidades físicas, os limites absolutos de seu tempo de curso como mercadoria, tanto menos ela é apta a ser objeto da produção capitalista. Esta só pode se instalar em locais de grande densidade populacional, ou na medida em que as distâncias se encurtem graças ao desenvolvimento dos meios de transporte. (MARX, 2014, p. 207)

Do século XIX ao século XXI o que mudou no cenário supramencionado foi o desenvolvimento dos meios de transporte. Foi o desenvolvimento dos meios de transporte que possibilitou que mercadorias perecíveis pudessem ser distribuídas por todo o planeta sem perder seu valor de uso e sem prejudicar o ciclo da circulação, mas o inverso, o desenvolvimento das técnicas de transporte possibilitou o aumento do lucro, posto que nenhum tipo de mercadoria estar condicionada a sua perenidade para ser disponibilizada nos mercados mais longínquos em relação ao local de sua produção. Conforme assevera Silveira (2014, p. 23): “vale destacar, também, que com o aumento da produção capitalista, o desenvolvimento dos meios de transportes e de comunicações possibilita a integração comercial para mercados cada vez mais longínquos, em suma, para o mercado mundial”. E neste sentido, o tempo pôde ser transformado em medida de investimento, sendo cronometrado tanto na produção, quanto na distribuição e por consequência na circulação, para o bem do capitalismo.

A relevância dos meios de transporte alcança importância para a própria existência humana, segundo Silveira (2014, p. 13-14)

Os transportes têm uma relação direta com a produção geral (produção da existência humana). Dessa forma, se há produção, existe alguma forma de transportes, de deslocamento e de logística (de forma mais simples às mais complexas). Essas são condições indispensáveis à existência humana, pois elas são a forma dos grupos

humanos tirarem da natureza os meios de subsistência. Assim, os sistemas de transportes e armazenagem são também meios de produção para a vida social. (SILVEIRA, 2014, p. 13-14)

Assim, com base em Polanyi, Marx e Silveira, pode-se concluir que foi o desenvolvimento dos meios de transportes que possibilitou a expansão do capitalismo por todo o planeta, assim como foi o desenvolvimento dos meios de transporte que tornou possível a globalização, a integração das relações sociais em escala mundial, na qual o espaço, a distância e o tempo são superados e unidos pela velocidade e se tornam espaço-tempo. Neste sentido, Márcio Silveira (2014) assevera:

Na atual conjuntura econômica do mundo capitalista, os transportes e a logística estão na base de muitas transformações políticas, tecnológicas, sociais e econômicas, em especial nas reestruturações produtivas e de consumo. Essas reestruturações envolvem mudanças locais das atividades econômicas (agropecuária, indústria, comércio e serviços) e são indispensáveis para o processo de urbanização, da vida nas cidades e das transformações no espaço rural. Elas, do mesmo modo, estão relacionadas às trocas internas e internacionais, ou seja, envolvem um conjunto de fatores relacionados aos fluxos econômicos que, mesmo sem o atributo diretamente econômico, fundamentam as recentes interações espaciais. (SILVEIRA, 2014, p. 13)

Na contemporaneidade, o tempo não só é a medida de produção e distribuição, mas também é medida de competitividade, em verdade, o tempo é dominado pelo capitalismo e pelas relações econômicas e o seu gerenciamento têm papel fundamental na competitividade empresarial. Ele é administrado para fins de lucro em todas as fases da circulação capitalista.

Os avanços tecnológicos dos transportes e comunicações trouxeram a possibilidade de integração em âmbito mundial, permitindo a ocorrência de trocas sem limitações pela distância e pelo tempo; entretanto, o tempo e o espaço não desapareceram e nem perderam suas importâncias, mas o inverso, o tempo como medida de lucratividade intensifica a produção, exige velocidade da distribuição; e os lugares, onde as produções efetivamente ocorrem passam a ser mais economicamente atraentes para o capitalismo à medida em que conseguem eliminar as barreiras temporais às importações e exportações, que são exatamente o comércio internacional. (NORDAS, PINALLI, GELOSSO GROSSO, 2006, p. 7).

A partir do fim do século XX é possível notar com mais clareza as reestruturações nas formas de produção e distribuição. A fragmentação da produção pelo mundo, possibilitada pelos avanços tecnológicos dos transportes e das comunicações, associada às horizontalização gerencial remota da produção e a forma de produção *just in time*, em atuação conjunta, são os elementos da formação de redes de produção e distribuição, elementos da globalização. (CASTELLS, 2013)

Perante a competitividade empresarial atual, o tempo pode funcionar como uma barreira às importações e exportações, a depender das políticas locais que incidem na burocracia, existência de rede logística eficiente e estrutura física de transbordo, como portos e aeroportos.

A escolha do lugar em que uma empresa decide se instalar deve levar em consideração essas variáveis para que a lentidão dos procedimentos e a capacidade local de distribuição não atue como uma barreira temporal ao comércio internacional.

Os custos da distribuição internacional (importação e exportação) estão diretamente relacionados ao tempo em que as mercadorias levam para entrar e sair de um país, assim como a velocidade com que as mercadorias devem estar disponíveis no mercado consumidor de forma competitiva.

A pesquisa de Hildegunn Nordas, Enrico Pinalli e Massimo Gelosso Grosso (2006, p.7) aponta para que um lugar possa oferecer competitividade para suas empresas com relação ao tempo, deve haver sincronia entre a burocracia local, distância geográfica entre os parceiros comerciais, características geográficas e institucionais locais e rede integrada de transportes, portos e aeroportos, ou seja, logística. As consequências dessa sincronia afetam diretamente a competitividade empresarial, facilitando ou dificultando a sua entrada no mercado e se, uma vez dentro, influenciará o volume de mercadorias que poderão estar em tempo no mercado de forma competitiva. Nesse artigo é apontada a pesquisa feita por David Hulmes em 2001, na qual concluiu-se que o aumento em apenas um dia no tempo de embarque reduz a probabilidade que um país consiga exportar manufaturas para os Estados Unidos em 1.5%.

Ainda de acordo com Nordas, Pinalli e Gelooso Grosso (2006) existem três aspectos que devem ser considerados sobre em como o tempo pode atuar como uma barreira comercial: 1) *leadtime* (tempo de espera), que é a quantidade de tempo levada entre os locais em que o pedido foi feito e o local de seu recebimento; 2) *just-in-time*, referido como os processos organizacionais nos quais o tempo compreendido entre a produção e a disponibilidade ao mercado é o mínimo possível, e, 3) *timevariability* (variação do tempo), que é a média estatística da variabilidade do tempo de entrega, ou seja, quanto maior for a variabilidade do tempo de entrega, maior será a necessidade de estoque regulador, de forma que, se houver variabilidade de tempo de entrega, mesmo sendo baixa, ela será mais prejudicial à competitividade que um tempo de espera alto, mas presumível. (p.8)

Os dados mencionados ilustram a centralidade do tempo no comércio e em especial no comércio internacional e em como ele se relaciona intimamente com o espaço no modo de

distribuição capitalista. O capitalismo se apropria do tempo e o transforma em medida de competitividade, intensificando os tempos de produção, distribuição e conseqüentemente da circulação capitalista. Os dados também ilustram a nova centralidade do tempo e a sua interação com o espaço, que também é apropriado pelo capitalismo e juntos formam os elementos definidores da atuação da logística, que gerencia o deslocamento material pelo mundo. O enraizamento do tempo na economia acompanha o desenraizamento da economia das demais relações sociais e sincronicamente com a expansão das trocas pelo mundo e posteriormente com a efetivação das redes de produção e distribuição em âmbito global remodelam as relações sociais centralizadas na economia, possibilitadas pelos avanços tecnológicos dos meios de transporte.

#### **1.4 Globalização: redes de interação, técnica, mobilidade e a alteração do espaço-tempo**

Globalização, a marca da contemporaneidade que presencia a constante e incessante movimentação de pessoas, imagens, ideias e bens materiais por todo o planeta (AUGÉ, 2010, p, 15), que traz consigo a configuração e reconfiguração de relações sociais desde o âmbito doméstico até às relações internacionais (GIDDENS, 1991, p. 75-76), que gravitam em torno desses três eixos: a mobilidade (AUGÉ, 2010, p. 15), o desenvolvimento de técnicas (SILVEIRA, 2009) e as relações sociais (interações e integrações) estabelecidas pelas modulações e modelações feitas pelos desenvolvimentos técnicos e da mobilidade e em especial, dos desenvolvimentos técnicos de mobilidade (GIDDENS, 1991, p. 75-76), ou seja, das revoluções técnicas dos meios de transporte. (SILVEIRA, 2009).

A cada revolução técnica dos transportes, que se desenvolveram ao longo dos milênios da existência humana, alteraram as possibilidades humanas de deslocamento em uma via de mão dupla, ou seja, os territórios passaram a ter fluxos ativos e passivos de pessoas e cargas, pessoas e cargas indo, e também pessoas e cargas vindo. A viabilidade da viagem está diretamente relacionada a distância entre o ponto de partida e o de chegada, a segurança do caminho a ser percorrido e a velocidade com que a viagem será realizada. É em uma viagem que o espaço e o tempo travam o seu maior duelo, posto que nesse caso ambos atuam em movimento, ou seja, o percurso impõe a mudança sucessiva de lugares, sob a égide do tempo, que não para nunca.

A relação da distância, que é um conceito associado aos espaços, é modulada pelo conceito de velocidade, que é um conceito associado ao tempo, assim, a distância está diretamente relacionada ao tempo que é levado para se percorrer dois pontos distintos. É a velocidade com que as distâncias espaciais são percorridas que determinam a percepção humana de longe e perto. Se a distância compreende dois pontos geograficamente distantes, mas que podem ser percorridos em pouco tempo, o conceito de longe passa a ser percebido como perto, o oposto também é verdadeiro, se dois pontos geográficos estão relativamente perto, mas o tempo do percurso é longo, o que é geograficamente perto, passa a ser percebido como longe. Neste sentido, Silveira (2014), reportando-se à Marx ressalta que:

É em certos contextos que a distância absoluta pode ser superada pela distância relativa. Marx (2011, p. 286-287) trata disso ao relatar que: Entretanto, em virtude do desenvolvimento dos meios de transportes e de comunicação, as diferenças relativas podem ser modificadas de maneira a não corresponder mais às distâncias naturais. (SILVEIRA, 2014, p. 21-22)

É neste diapasão que os transportes são fundamentais para o desenvolvimento das interações e integrações humanas. É graças aos transportes que espaços e lugares geograficamente distantes passam a ser interligados, podendo desenvolver fluxos de pessoas e produtos materiais e imateriais. Assim, são os meios de transportes que permitem a viabilidade das viagens. Nesse contexto é possível afirmar que o desenvolvimento das tecnologias de transportes, que permitem o deslocamento espacial de pessoas, bens materiais e imateriais, possibilitaram que as interações sociais pudessem se tornar integrações em escala mundial, que atualmente é chamada de globalização, e o capitalismo pôde se expandir por todo o planeta.

Vivemos em um período em que palavras que exprimem sentido de movimento e integração ultrapassam o léxico e se transformam em conceitos das Ciências Sociais, por seus conteúdos afetarem diretamente o cotidiano das pessoas e suas relações sociais.

Redes, conectividade (CASTELLS, 2013); circulação (MARX, 2014); distribuição (POLANYI, 2012); fluxos, fixos (ARROYO, 2015); mobilidade (AUGÉ, 2010); instantaneidade, velocidade (HARVEY, 1993); integração, interação (GIDDENS, 1991); territorialização, desterritorialização, fronteira, global, local, nova divisão internacional do trabalho (SANTOS, 2013), tempo, espaço, tempo-espaço (SANTOS, 2013; HARVEY, 1993) entre outras tantas palavras e expressões associadas aos múltiplos conceitos de globalização, pelo qual entendemos como a diversidade das relações sociais integradas em escala mundial possíveis graças aos avanços tecnológicos referentes à mobilidade, especificamente das comunicações e transportes.

O que uma boneca Barbie, uma camisa da Benetton (CASTELLS, 2013, p. 219) tem a ver entre si? O mesmo que o ferro brasileiro utilizado pela China (ANTAQ, 2014) em seus produtos: Transporte internacional de carga.

Olhe a etiqueta dos produtos que você possui, preste atenção no “*made in*” e tente se lembrar onde o produto foi comprado, se houver diferença entre o local do “*made in*” e o local onde foi adquirido, isso significa que esse produto viajou bastante até chegar a você, se for incluído nesse raciocínio a nacionalidade da empresa dona da marca ostentada na etiqueta, conclui-se que a produção dessa mercadoria é internacional e que ela foi levada até você via transporte internacional de carga, muito provavelmente por via marítima, que na definição de Rose George (2013) é a indústria invisível que coloca roupas em você, gasolina no seu carro e comida na sua mesa.

No caso da boneca Barbie temos o seguinte itinerário:

Barbie foi concebida como uma típica garota americana. Na verdade, ela nunca foi: no seu início, em 1959, Mattel Corp. decidiu que ela fosse fabricada no Japão. Alguns anos depois foi adicionada uma instalação em Tailândia, com um grande quadro de mulheres tailandesas que costuravam em suas casas as roupas da Barbie. Em meados da década de 1990, a cidadania da Barbie passou a ser mais plural. Trabalhadores da China passaram a produzir a escultura de sua figura, usando moldes dos Estados Unidos e outras máquinas do Japão e Europa. O seu cabelo de nylon passou a ser japonês, o plástico de seu corpo tailandês, os pigmentos americanos, a roupa de algodão chinesa. Barbie, embora sendo a garota simples que ela é, desenvolveu sua própria cadeia de suprimentos global. (LEVINSON, 2006. p. 264, tradução nossa)

Entre a chegada dos insumos que comporão o produto, a junção das peças que o compõe o produto e sua colocação no mercado, existe uma indústria responsável por realizar a chegada e partida desses produtos aos seus respectivos destinos, trata-se do transporte de cargas. Em cada etapa da produção que envolve deslocamento do produto, o transporte de cargas se faz necessário e dependendo dos destinos de chegada e partida, o deslocamento necessitará de uma rede integrada de logística internacional. Neste sentido:

A globalização do fim do Século XX trouxe uma característica diferente. O comércio internacional não é mais dominado por insumos crus ou produtos finalizados. Menos de um terço dos containers importados através do sul da Califórnia em 1998 continham bens de consumo. A grande maioria eram ligações em uma cadeia global de suprimentos, carregando o que os economistas chamam ‘bens intermediários’, peças de fábricas que foram parcialmente processadas em um lugar e terão sua fabricação finalizada em outro lugar. A maioria das caixas de metal se movendo pelo mundo não carregam televisores ou vestidos, mas produtos industriais tais como resina sintética, peça de motor, resíduos de papel, perfumes, e, sim, cabelo de Barbie. (LEVINSON, 2006, p. 268, tradução nossa)

Os exemplos acima dão uma boa ideia da junção entre capitalismo, redes produtivas de empresa, mobilidade e globalização, em que um produto pode ser produzido por múltiplas

empresas associadas em redes de produção, inclusive internacionalmente; que podem gerenciar parcelas de sua produção à distância e em tempo real por meio da rede informática; que esses mesmos produtos são deslocados em várias etapas do ciclo de produção, desde quando ainda são apenas insumos até o seu *design* final e por fim até a chegada no mercado consumidor, que pode ser em qualquer lugar do mundo, independentemente de onde tenha sido produzido. Nessas fases incluem a produção, a distribuição e a circulação, completando o giro do capital.

O exemplo da multinacionalidade da boneca Barbie se coaduna com o conceito de Anthony Giddens sobre globalização, como a relação de alongamento de tempo-espaço, onde há a articulação de eventos ocorridos em lugares distantes e que se conectam de forma global:

Na era moderna, o nível de distanciamento tempo-espaço é muito maior do que em qualquer período precedente, e as relações entre formas sociais e eventos locais e distantes se tornam correspondentemente “alongadas”. A globalização se refere essencialmente a este processo de alongamento, na medida em que as modalidades de conexão entre diferentes regiões ou contextos sociais se enredam através da superfície da Terra como um todo.

**A globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa. Este é um movimento dialético porque tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção anversa às relações muito distanciadas que a modelam.** (GIDDENS, 1991, p.75-76) (grifo nosso)

Na atualidade, os olhos estão voltados para em como os avanços tecnológicos, a *internet* e as demais mídias digitais são capazes de transformar as vidas das pessoas em todo o mundo. A integração instantânea que a *internet* é capaz de proporcionar, ao menos no meio virtual, derruba todas as barreiras de tempo e espaço que separam duas pessoas em pontos extremos do planeta. A possibilidade de acesso ao conhecimento e informação e troca de mensagens nunca foi tão fácil como é agora. O próprio comércio se beneficia da rede informática, posto que, pelos sítios de compras, é possível comprar sem sair de casa em um país estrangeiro e receber essa mesma mercadoria em casa, sem esforço nenhum.

No mundo virtual, espaço e tempo deixaram de ser barreiras a serem vencidas, não é mais preciso ir à uma loja comprar um livro, um brinquedo, ou qualquer produto que se deseje, basta apenas comprar via *internet* e esperar que ele seja entregue, entretanto, se a negociação, a compra e a venda podem ser realizadas virtualmente, a entrega do produto não, ela é feita materialmente. É justamente na fase da entrega que se insere o transporte de cargas, tanto o terrestre, aéreo e especialmente o marítimo, que transporta 80% da produção mundial. Esse conglomerado de conexões virtuais e materiais, onde se compra via *internet* em um país

e se recebe o produto em outro, forma uma sociedade em rede, conectada física e virtualmente por tecnologia de comunicação e transporte, conforme denomina Manuel Castells (2013).

#### 1.4.1 Redes

Uma rede é um conjunto de partes distintas e ao estabelecerem conexões entre si formam um elemento novo, composto por todas as partes que se articulam entre as mesmas, reciprocamente, causando interdependência para a consecução de finalidades específicas. A diferença entre uma rede e um sistema é que a rede não tem sua estrutura estanque, ao contrário do sistema que para o seu funcionamento depende de um rígido posicionamento de seus componentes e que estes funcionem de forma pré-estabelecida e cadenciada, na formação das redes há o fluxo de interações em que cada componente se conecta e se desconecta visando a melhoria do seu próprio funcionamento, a rede é o meio, ao passo que o sistema é o fim em si mesmo. Neste sentido é que pensar a multiplicidade de relações sociais formadas pelas interações e integrações sociais atuais se coadunam melhor com a formação de redes e não de sistemas. Infra apresentamos o conceito de redes de Manuel Castells:

Redes são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede, ou seja, desde que compartilhem os mesmos códigos de comunicação (por exemplo, valores ou objetivos de desempenho). Uma estrutura social com base em redes é um sistema aberto altamente dinâmico suscetível de inovação sem ameaças ao seu equilíbrio. Redes são instrumentos apropriados para a economia capitalista baseada na inovação, globalização e concentração descentralizada; para o trabalho, trabalhadores e empresas voltadas para a flexibilidade e adaptabilidade; para uma cultura da desconstrução e reconstrução contínuas; para uma política destinada ao processamento instantâneo de novos valores e humores públicos; e para uma organização social que vise a suplantação do espaço e invalidação do tempo. Mas a morfologia da rede também é uma fonte de drástica reorganização das relações de poder. (CASTELLS, 2013, p. 566)

A mobilidade dos fluxos interativos mantém e retroalimentam as redes, assim o que motiva a formação das redes são as vantagens advindas da conexão à rede. Para que a rede sustente os fluxos interativos é necessário que haja mecanismos de conectividade alinhados às finalidades das redes. O regramento, o direito é um importante, senão um indispensável mecanismo de conectividade, posto que é este instrumento que estabelece as regras que norteiam as conexões e fixa mecanismos de conexão, funcionamento e determina as formas de prevenção e resolução de conflitos.

A infraestrutura básica, entendida como os requisitos físicos mínimos para a conexão à rede é outro importante mecanismo de conectividade. No caso de uma rede de navegação é indispensável, na contemporaneidade, que haja embarcações capazes de cumprir a função de transportar carga, o que representa o fluxo, e instalações portuárias adequadas e compatíveis com as espécies de embarcações que pretende receber, nesse caso representando a base fixa da rede. Arroyo (2015) nos esclarece sobre a importância dos fluxos e fixos necessários para a fluidez da produção e da distribuição:

Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção (*stricto sensu*), na distribuição, na troca, no consumo. Podem apresentar-se em forma de pontos, como nós ou elos de redes produtivas, comerciais, ou em forma de linhas, isto é, vias que permitem o fluir das mercadorias. No primeiro caso estão os portos, os aeroportos, cumprindo a função de terminais nos quais os circuitos de produção acabam ou começam seu percurso nacional. São pontos do território nacional que, dada sua especialização, revelam a existência do seu limite. No segundo caso são as rodovias, as ferrovias, hidrovias, as vias aéreas e marítimas que facilitam o traçado das mais variadas rotas para o escoamento das mercadorias. (ARROYO, 2015, p. 44)

A efetividade da rede encontra-se na sua capacidade de manter as conectividades de seus membros; de os retroalimentar, mantendo vantajosa a conexão com a rede e na sua capacidade de expansão. A estrutura da rede é mutável e adaptável, possibilitando diversas configurações, de sorte que um membro pode se conectar à rede mantendo interação com apenas um dos membros, com alguns dos membros ou mesmo com todos os membros. Quanto mais conexões um membro conseguir manter, mais vantajosa será a sua conexão à rede. Assim como a centralidade do posicionamento de sua conexão será mais vantajosa à medida que a centralidade de seu posicionamento na rede lhe permitir maior controle dos fluxos interativos. (CASTELLS, 2013).

Outra importante diferença entre uma rede e um sistema é que as redes não são exclusivamente cooperativas, mas podem ser simultaneamente cooperativas e competitivas sem que isso enfraqueça a configuração da rede. Uma mesma rede pode comportar membros, que devido aos seus objetivos estejam em competição entre si buscando conexões com parceiros cooperativos. (CASTELSS, 2013, p. 258).

A formação das redes é dependente dos meios técnicos que permitam o fluxo das interações (ARROYO, 2015, p. 44). Assim como as redes informacionais contemporâneas dependem da tecnologia de telecomunicações, o transporte de cargas depende dos veículos e da existência das vias físicas para a existência da fluidez, no transporte marítimo de cargas a embarcação é o instrumento técnico mais importante, já que as vias físicas, o meio aquático, não é modificado pelo ser humano para que seja uma via, o que a navegação depende é da

embarcação, que essa possua capacidade de carga adequada à sua função, navegabilidade e propulsão eficiente para que a carga seja transportada com a maior velocidade possível, e claro, portos com infraestrutura capaz de realizar o carregamento e descarregamento das embarcações

Com base no exemplo das duas maiores redes de transportes do mundo: a rede transporte de comunicações, a internet, e de transporte marítima de cargas, verifica-se que as redes possuem três características indispensáveis as suas existências: técnica, mobilidade e integração.

#### 1.4.2 A rede de empresas

O aumento da produtividade, assim como a absorção de novas tecnologias visam exclusivamente o aumento da lucratividade (CASTELLS, 2013, p. 136). Ocorre que o aumento da produtividade, para que haja lucratividade, deve ser diretamente proporcional à existência de mercado consumidor e à sua potencial ampliação. Assim, forma-se uma relação de proporcionalidade entre produtividade e mercado consumidor para que haja a existência de lucratividade (CASTELLS, 2013), que são integradas pela distribuição, pelos transportes de cargas, pelas redes de logísticas. (SILVEIRA, 2009, 2014).

A disputa por fatias do mercado consumidor se firma como indispensável para a viabilização de um empreendimento capitalista e a visão estratégica para alcançar essa finalidade é a grande propulsão para a utilização de incrementos tecnológicos (CASTELLS, 2013, p. 136). Considerando que a disputa do mercado consumidor envolve várias empresas no mesmo ramo de atividade, essa competitividade norteará as escolhas gerenciais das empresas para que possam vencer as disputas por mercados. Logo, na equação na qual a lucratividade só é alcançada se houver proporcionalidade entre produção e mercado consumidor, as escolhas gerenciais que congreguem maior velocidade na produção e na distribuição são os elementos que separam vitoriosos de perdedores. (CASTELLS, 2013).

A competitividade obriga que as empresas concorrentes ofereçam a maior qualidade nos produtos ou serviços, que seu sistema gerencial puder proporcionar, associado ao menor preço para o consumidor e garantindo lucro ao capitalista. A fórmula proposta por Castells (2013) para a solução dessa equação é:

Para aumentar os lucros em um determinado ambiente financeiro e com os preços ajustados pelo mercado, há quatro caminhos principais: reduzir os custos da

produção (começando com os custos da mão-de-obra); aumentar a produtividade; ampliar o mercado; e acelerar o giro do capital”. (CASTELLS, 2013, p.137)

É nessa equação que os avanços tecnológicos encontram suas funções, posto que são capazes de reduzir os custos da produção concomitantemente com o aumento da produção e no caso específico do transporte de cargas, este responde pela velocidade do giro do capital.

Na década de 1990 tornou-se mais clara a tendência de associações em redes de produção internacional, compostas por empresas de portes diferente, visando a fragmentação da produção. As redes de produção internacional compreendem um conjunto de empresas, no qual podem existir empresas de pequeno e médio porte associadas a grandes empresas, geralmente uma multinacional, que juntas visam aumentar a sua lucratividade por meio de uma cooperação, que não exige necessariamente exclusividade negocial entre os integrantes da rede, com vias de dividir custos e recursos.

De acordo com Dieter Ernest (1994, apud CASTELLS 2013) esta é a configuração dos tipos de redes de empresas existentes:

1 – Redes de fornecedores: Incluem subcontratação, acordos OEM (Fabricação do Equipamento Original) e ODM (Fabricação do Projeto Original) entre um cliente (a “empresa focal”) e seus fornecedores de insumos intermediários para produção; 2 – Redes de produtores: Abrangem todos os acordos de có-produção que oferecem possibilidade a produtores concorrentes de juntarem suas capacidades de produção e recursos financeiros/humanos com a finalidade de ampliar seus portfólios de produtos, bem como sua cobertura geográfica; 3 – Redes de clientes: São os encadeamentos à frente entre as indústrias e distribuidores, canais de comercialização, revendedores com valor agregado e usuários finais, nos grandes mercados de exportação ou nos mercados domésticos; 4 – Coalizões-padrão: São iniciadas por potenciais definidores de padrões globais com o objetivo explícito de prender tantas empresas quanto possível a seu produto proprietário ou padrões interface; 5 – Redes de cooperação tecnológica: Facilitam a aquisição de tecnologia para projetos e produção de produtos, capacitam o desenvolvimento conjunto de processos e da produção e permitem acesso compartilhado a conhecimentos científicos genéricos e P&D. (DIETER ERNEST, 1994, apud CASTELLS, 2013, p. 250-251)

As redes de fornecedores, produtores e clientes são interconectadas por nós na rede, esse nó é o transporte de cargas, são os avanços na capacidade de carga, velocidade do veículo e do gerenciamento da distribuição pela rede de logística que possibilita que as redes de empresas possam fragmentar suas produções pelo mundo.

### 1.4.3 O nó na rede

“Rede é um conjunto de nós interconectados. Nó é o ponto no qual uma curva se entrecorta. Concretamente, o que um nó é depende do tipo de redes concretas...” (CASTELS, 2013, p.566). O ponto de intersecção, a conectividade entre os agentes, pode ser chamada de o nó da rede, esse nó é o responsável por interligar os dois agentes que se relacionam. No caso específico da produção fragmentada, realizada pelas redes de produção, existe um intermediário, a logística, o transporte de cargas, posto que, sem o transporte de cargas, a conexão necessária entre distribuição de insumos e das partes do produto dispersamente produzidos, não tem como ser interligados e muito menos chegar até ao mercado consumidor.

O nó na rede se relaciona com o fluxo, a mobilidade, considerada o poder de deslocamento entre dois pontos. Esse entendimento se coaduna com os processos de horizontalização gerencial das empresas, que visam a ampliação da flexibilidade para que possam se adaptar melhor às exigências de mercado. Essa flexibilização não só alterou o modelo taylorista/fordista para o *just-in-time*, como entrelaçou a produção em uma grande rede de produção. Nesse cenário de flexibilização gerencial, somado com a quebra de barreiras espaço-temporais proporcionadas pelos avanços tecnológicos logísticos e informáticos, a materialização de toda essa flexibilização exige uma sinergia entre todos os elos da cadeia produtiva que perpassam a produção e distribuição do produto e aceleram a circulação capitalista. (CASTELLS, 2013)

A responsabilidade da logística compreende o deslocamento de suprimentos e insumos do fornecedor para a empresa, no caso de empresas em rede, a entrega dos produtos manufaturados entre as empresas em rede para a sua confecção final e, por fim a distribuição do produto finalizado para os mercados consumidores. Como fica claro, a importância da logística é vital para que o produto chegue ao mercado consumidor. Neste sentido, Silveira (2014) assevera:

Todavia, para que haja circulação do capital deve haver logística (estratégia, planejamento e gestão de transportes e armazenamento), transportes (movimento físico de mercadorias, informações e capital de um lugar de produção até um de consumo) e armazenamento (acondicionamento, armazenamento, conservação de meios de subsistência). (SILVEIRA, 2014, p. 16)

Independentemente de ser uma empresa verticalizada ou uma empresa que se utiliza de redes, inevitavelmente a empresa necessitará receber seus insumos para a fabricação e distribuir seus produtos para o mercado consumidor, se for uma empresa em rede, aumenta a sua necessidade de possuir uma logística eficiente para que todos os nós da rede sejam

interconectados. Ou seja, no mínimo, antes de iniciar a produção e ao final da produção quando o produto será transformado em mercadoria, a empresa fará uso de transporte de cargas e quanto mais fragmentada for a sua produção, maior a necessidade de logística de transporte de cargas. Assim, tem-se que o transporte de cargas é uma atividade essencial para que o produto se torne mercadoria e possa ser comercializado, posto que sem essa atividade o produto nunca chegará ao mercado consumidor e, portanto, inviabiliza o objetivo comercial e capitalista.

#### 1.4.4 Espaço-Tempo

Atualmente vivenciamos e presenciamos várias redes de relações sociais e que em razão dos crescentes avanços técnicos dos meios de transportes, a alteração das percepções do tempo conjugadas com as alterações no espaço modelam o conceito espaço-tempo como um critério analítico em que tanto o tempo quanto o espaço são vivenciados de forma absolutamente peculiar à contemporaneidade, em razão das distorções em comparação com períodos históricos anteriores em que o significado de distância e velocidade assumem novas conotações.

Milton Santos (2013, p.38) conceitua tempo como “o transcurso, a sucessão dos eventos e sua trama”, entretanto, aponta o termo temporalidades como mais adequado, em razão dos diferentes ritmos das pessoas, das empresas e dos lugares, que não são os mesmos, porém, são cadenciados pelo meio técnico-científico-informacional, que mesmo sem transformar as diversas temporalidades em único tempo, os organiza de tal forma que a possibilidade da instantaneidade, ou mesmo da aceleração das velocidades com que as relações sociais são mantidas causem a impressão de um tempo-mundo. O tempo-mundo é o tempo hegemônico:

O tempo das grandes organizações e o tempo dos Estados. Em sua busca de harmonização, há um conflito permanente entre o tempo hegemônico das grandes organizações e o tempo hegemônico dos Estados, e em sua permanente dialética há o conflito dos tempos dos atores hegemônicos e dos atores não hegemônicos ou hegemônizados. É assim que se definem, a partir do uso do espaço e do tempo os cotidianos tão dispersos... (SANTOS, 2013, p. 38)

O espaço, segundo Santos (2013), é “o meio, o lugar material das possibilidades dos eventos” (p.38). O espaço frente à globalização “é o tornado único à medida que os lugares se globalizam. Cada lugar, não importa onde se encontre, revela o mundo (no que ele é, mas

também no que ele não é), já que todos os lugares são suscetíveis de intercomunicação” (p.40).

O conceito de espaço-tempo está adstrito à eliminação dos entraves às integrações causados pelas distâncias geográficas que interferem no tempo necessário para que as trocas se efetivem por meio das interações. Assim, o binômio espaço-tempo insere em seu conceito as mudanças espaciais ocasionadas pela aceleração das relações sociais, assim como as alterações nas percepções do tempo ocasionadas pelas alterações do espaço, de forma a compreender nesse binômio as relações existentes entre tempo, espaço, velocidade e distância.

Os avanços técnicos dos meios de transporte, aqui inseridos os transportes de pessoas, cargas e de dados (mensagens, ideias), ocasionam as alterações no tempo e espaço que desembocam na percepção da compressão do espaço-tempo. Longe e perto, rápido e lento são medidas que são modificadas a cada avanço tecnológico dos meios de transporte, deixando tudo mais perto e tudo mais rápido, uma compressão de tempo e espaço. A compressão de tempo e espaço, proposta por David Harvey é um conceito de difícil explicação, mas de fácil entendimento. O tempo ficou mais curto, o tempo ficou mais veloz, as distâncias ficaram mais curtas e a velocidade ficou maior, consiste no que ele indica:

(...) com essa expressão processos que revolucionam as qualidades objetivas do espaço e do tempo a ponto de nos forçarem a alterar, às vezes, radicalmente, o modo como representamos o mundo para nós mesmos. Uso a palavra ‘compressão’ por haver fortes indícios de que a história do capitalismo tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, ao mesmo tempo em que venceu as barreiras espaciais em tal grau que por vezes o mundo parece encolher sobre nós. O tempo necessário para cruzar o espaço e a forma como costumamos representar esse papo pra nós mesmos são indicadores úteis do tipo de fenômeno que tenho em mente. À medida que o espaço parece encolher numa ‘aldeia global’ de telecomunicações e numa ‘espaçonave terra’ de interdependências ecológicas e econômicas – para usar apenas duas imagens conhecidas e corriqueiras –, e que os horizontes temporais se reduzem a um ponto em que só existe o presente (o mundo do esquizofrênico), temos de aprender a lidar com um avassalador sentido de compressão dos nossos mundos espacial e temporal. (HARVEY, 1993, p.219)

Além da compressão de tempo-espaço, as consequências das relações sociais das redes referentes ao transporte marítimo de carga se inserem na economia, política, direito, soberania dos Estados, modelam a produção e o mercado consumidor que passaram ao longo da história a depender cada vez menos das bases territoriais específicas para que se realizem como tais, alterando a territorialização em desterritorialização e reterritorialização, posto que o mundo inteiro passa a poder produzir e a poder consumir independentemente de sua localização geográfica no planeta e é quando o local se torna global. Neste sentido, Santos estabelece as

características da mundialização do espaço em face da globalização, considerando à tendência à formação do espaço em um meio técnico, científico e informacional:

- a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia transnacional;
- a exacerbação das especializações produtivas no nível do espaço;
- a concentração da produção em unidades menores, com aumento da relação entre produto e superfície – por exemplo na agricultura;
- **a aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades localizadas, com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho; e a dependência deste em relação às formas espaciais e às normas sociais (jurídicas e outras) em todos os escalões;**
- a produtividade espacial como dado na escolha das localizações;
- o recorte horizontal e vertical dos territórios;
- o papel da organização e o dos processos de regulação na constituição das regiões;
- a tensão crescente entre localidade e globalidade à proporção que avança o processo de globalização. (SANTOS, 2013, p. 47)

Na contemporaneidade, a relevância do espaço está na sua capacidade de se transformar em global em face das redes que é capaz de produzir e pertencer. É neste sentido que o transporte marítimo de cargas mantém sua importância na atualidade e não se restringe à importância histórica em como as civilizações costeiras se tornaram nações marítimas. Na atualidade, o transporte marítimo de cargas responde por 80% (oitenta por cento) de toda a carga transportada no mundo, permanecendo ao longo da história como o transporte de cargas mais utilizado, estando presente em todas as partes do planeta, interligando o mundo desde a Antiguidade e sendo responsável por praticamente toda a distribuição da produção do planeta, formando redes de circulação da produção e na manutenção dos mercados consumidores, redes de integrações das interações sociais que se refletem nas pessoas, no direito, nos territórios e na soberania destes.

### **1.5 O Papel da navegação nas revoluções logísticas – a junção entre técnica, mobilidade e integração**

A percepção da importância da evolução técnica dos transportes relacionadas às mudanças e reorganizações sociais, em especial em como as modulações do conceito de espaço-tempo ao longo de cada incremento tecnológico nos transportes foram modelando as integrações sociais ao longo da história da humanidade ficam claras ao se fazer essa análise por meio das cinco revoluções logísticas, propostas por Márcio Silveira (2009), pelas quais se permite perceber o período de duração de cada etapa das evoluções logísticas, em recortes temporais, nos quais é possível especificar as modelações das relações sociais datadas na

história e como as alterações dos transportes, em especial a do transporte marítimo, alteraram as percepções do tempo, a utilização dos espaços, ampliaram os alcances das relações sociais, como os espaços e as temporalidades foram paulatinamente se unificando ao ponto em que estamos em que a globalização das relações sociais se tornam uma realidade.

As revoluções logísticas, conforme Silveira (2009, p. 14), são: “um conjunto de estratégias, planejamento, gestão e transformações tecnológicas no setor de transportes e comunicações a ponto de ampliar as interações espaciais e mudar a ordem econômica vigente”.

A contemporaneidade é marcada pelos incessantes fluxos de deslocamentos acelerados, os avanços tecnológicos dos meios de transporte são os responsáveis pelas acelerações da mobilidade. À medida em que os transportes se desenvolvem tecnologicamente são criadas novas possibilidades que são incorporadas à sociedade como novas realidades e reorganizam as relações sociais, por isso o papel da mobilidade frente as relações sociais ganham destaque a partir do fim do século XX, em razão da velocidade com que a aceleração é ampliada em curtos espaços de tempo.

Mobilidade é o movimento, é a capacidade daquilo que se desloca, daquilo que muda de lugar. A mobilidade denota deslocamento físico, quer seja de pessoas, bens materiais e bem imateriais em uma escala espacial. Assim, a mobilidade também insere a capacidade de movimento de ideias, mensagens, imagens, que mesmo não sendo essencialmente físicas, possuem a capacidade de deslocamento. Porém, em todos os casos a mudança insere em seu significado uma escala de tempo, o antes e o depois, o tempo da própria mudança, o tempo do deslocamento de lugar de um ponto ao outro, assim como insere o espaço, é o espaço o palco da vida, é o espaço que une e que separa, a distância é um conceito espacial. Portanto, a palavra mobilidade em seu significado já circunscreve concomitantemente o tempo e o espaço, por ser impossível mudar sem que esse movimento esteja inserido numa escala de tempo e numa escala espacial, o antes e o depois e o de onde e o para onde. Neste sentido, vale acrescentar o conceito de mobilidade formulado por Marc Augé:

A mobilidade sobremoderna exprime-se nos movimentos de população (migração, turismo, mobilidade profissional), na comunicação geral instantânea e na circulação de produtos, das imagens e das informações. Ela corresponde ao paradoxo de um mundo onde podemos teoricamente tudo fazer sem deslocarmo-nos e onde, no entanto, deslocamo-nos. (AUGÉ, 2010, p 15)

Assim, pode-se considerar as revoluções logísticas como saltos tecnológicos nos meios de transportes e comunicações que modificam as formas e capacidades de mobilidade que influenciam na sociedade e economia; essas revoluções têm ocorrido de tempos em

tempos na história da humanidade. Para ser considerada uma revolução logística é indispensável que o incremento tecnológico altere e amplie significativamente as formas de deslocamento da sociedade, criando novas possibilidades de relações sociais. A modificação mais relevante, mais constante e mais facilmente perceptível é com relação às percepções de distância (perto e longe) e de tempo (rápido e lento), que alteram a percepção de espaço-tempo.

A importância dos veículos para o tema de mobilidade tem tanta importância quanto o próprio tema mobilidade, pois sem eles não se teria alcançado a velocidade que diminui distâncias físicas, que aproxima lugares e diminui o tempo de deslocamento, comprimindo o conceito de espaço-tempo.

A relevância social da mobilidade está em como as suas alterações criam novas possibilidades para a sociedade e em como essas possibilidades quando se tornam realidade reorganizam a própria sociedade, essas alterações ocorrem porque têm havido avanços tecnológicos nos meios de transportes, que são organizados historicamente e didaticamente por meio do conceito das revoluções logísticas.

O geógrafo Márcio Rogério Silveira (2009, p. 15) ampliou os estudos de Ake Anderson, no qual propôs que “as grandes mudanças estruturais na produção, na locação, no comércio, na cultura e nas instituições são desencadeadas pelas lentas, mas contínuas mudanças nas redes de logísticas”, essas mudanças foram catalogadas por Anderson em quatro revoluções logísticas na história da humanidade, Silveira reestruturou a cronologia das revoluções logísticas e as ampliou para cinco.

A presente análise é realizada com base na classificação de Silveira e com ênfase no papel da navegação, para tanto, é dado destaque para o papel da navegação como transporte de cargas nas revoluções logísticas por meio da evolução tecnológica naval e em especial à sua propulsão.

### 1.5.1 Navegar é Preciso...

A perfeição do poeta português ao afirmar a precisão, exatidão na atividade marítima é indiscutível; navegar é preciso, é exato, é profissional, é técnico e tecnológico. A atividade de navegação é essencialmente técnica, posto que ela consiste na operação de uma máquina complexa, a embarcação, que é inerente à atividade, que exige competências específicas para o seu funcionamento. Inexiste navegação sem a embarcação, portanto, a análise da evolução

da navegação é uma análise da evolução das técnicas de sua construção e de seu funcionamento. Assim como a história da navegação está intrincada na história da humanidade e das civilizações, pode-se ver a história da navegação através de seus desenvolvimentos tecnológicos.

O desenvolvimento técnico das embarcações se orientou por uma tríade: capacidade de carga, capacidade de orientação e propulsão. Esses avanços são perceptíveis, conforme análise de Caminha (1980):

A madeira foi substituída na construção naval pelo ferro doce (1822-1850) e depois pelo aço estrutural; as velas foram sendo abolidas paulatinamente à medida que a propulsão mecânica se impôs, primeiro as rodas laterais e depois com as hélices (1843). Esses progressos iniciais permitiram a construção de navios de bem maiores dimensões. Já se mencionou que do século II ao século XVII o deslocamento médio dos navios de carga havia subido de 250 para 750 toneladas. (...) Nessa segunda metade do século XIX, difundiu-se o emprego da eletricidade a bordo dos navios (1870-80). Um pouco depois, o óleo combustível tendeu a substituir o carvão nas caldeiras, surgiram as turbinas com redução de velocidade (1910), o motor Diesel (1911) e a propulsão elétrica (1913). Da eletricidade derivou a eletrônica com o telégrafo sem fio e com o radiogonômetro. Com o tempo, o campo de aplicação da Marinha se estendeu com os radares e toda uma nova espécie de equipamentos. (CAMINHA, 1980, p. 221)

Todo veículo necessita de uma propulsão, quer seja ele terrestre, aéreo ou marítimo, algum aparelho técnico que o faça se mover, desde tração animal até veículo movidos à combustíveis, essa é uma regra invariável para todos os veículos. Com as embarcações isso não é diferente e ao longo da história a propulsão foi mudando tecnicamente.

Entre todos os instrumentos navais, o que permite melhor comparação entre o seu incremento com as mudanças ocorridas na sociedade, no comércio e no capitalismo, no curso das revoluções logísticas é a propulsão da embarcação.

### 1.5.2 Primeira Revolução Logística

De acordo com Silveira (2009, p.21), a primeira revolução logística tem início no curso das expansões das primeiras grandes civilizações como Mesopotâmia, Egito, Grécia e Roma, ocorridas entre 4.000 a.C e 476 d.C, foi caracterizada pela criação de rotas comerciais, cruzadas por caravanas, o uso contínuo da tração animal combinada com o uso da roda. Silveira não faz nenhum apontamento com relação à importância da navegação nesse período, entretanto, de acordo com Lavery o registro mais antigo de uma embarcação encontra-se em

um vaso egípcio datado aproximadamente de 3.100 anos antes de Cristo. (LAVERY, 2010, p. 21)

A primeira propulsão de embarcação foi o remo, movido pela tração humana e ela foi utilizada desde a Antiguidade até princípios da Idade Média (HATTENDORF, 2007, P.390).

Os remadores na Antiguidade e primórdios da Idade Média eram constituídos basicamente de escravos, dada a exigência física que o trabalho exigia. Entretanto, apesar de todas as limitações técnicas quando comparadas com as atuais, possibilitou a sua utilização por várias civilizações antigas como a fenícia, grega, egípcia, entre outras, que as utilizaram para as expansões de suas civilizações, quer fossem pela guerra, quer fossem pelo comércio. Com relação à exploração econômica naval da Antiguidade, Max Weber (2006, p.198) não teve informações acerca de sua organização, porém, asseverou com segurança que foi cada vez maior o número de escravos utilizados na propulsão dos navios e que as tripulações dos navios gregos e romanos eram compostas de capitães, timoneiros e flautistas que eram responsáveis por marcar o compasso para os remadores.

Com relação ao transporte marítimo de cargas, sem haver uma precisão histórica definida, foi introduzido o uso da vela, que passou a utilizar os ventos como propulsão. Entretanto, a transição total entre a propulsão à remo para à vela foi longa, tendo a vela sido utilizada conjuntamente com a propulsão à remo. Esse avanço técnico ficou limitado até o aprendizado total do uso das direções dos ventos, porém, já passou a permitir navegações mais longas, tanto em tempo, quanto em distância. A descoberta da utilização dos ventos se deu ainda na Antiguidade, porém até o completo domínio sobre sua técnica levou séculos. Neste sentido, o historiador Nayan Chanda relata esse início:

No século I d.c., o império romano chegou ao mar Vermelho, e a porta estava completamente aberta para o comércio com a Índia, a mais cobiçada fonte de luxos exóticos. Não temos o nome de nenhum mercador, mas uma impressionante carta de navegação e um manual de comércio escritos em grego por um autor anônimo na metade do século I oferecem um quadro detalhado da expansão do 'mundo conhecido'. Em O périplo pelo mar Eritreu (a circunavegação do mar formado por mar Vermelho, mar da Arábia e oceano Índico), o autor escreve com conhecimento sobre uma viagem pela costa africana e pelo litoral indiano até Bengala, além do que ficava a região da China. Ele menciona a 'feliz' descoberta do vento sudoeste por um navegador grego ou egípcio chamado Hippalos, com o qual os barcos que deixavam a embocadura do Mar Vermelho no verão podiam subir a maior parte da costa Malabar da Índia e retornar no inverno, quando o vento soprava na direção oposta. Esse vento depois passou a ser conhecido como 'monção', da palavra árabe para temporada, mausim, e posteriormente Plínio escreveu sobre como essa descoberta 'a sede de lucros aproximou a Índia ainda mais de nós'. (CHANDA, 2011, p.83)

A navegação nesse longo período da Antiguidade foi inicialmente costeira e principalmente fluvial, sem grandes incursões em mar aberto (Canby, 1965 p. 10). A medida

que as técnicas navais foram sendo aperfeiçoadas, as incursões em mares foram sendo expandidas, em especial no Mediterrâneo e no Mar Vermelho, entretanto, ainda não tinham condições de realizar viagens transoceânicas. A transição entre o uso de uma técnica para outra era demasiadamente lenta para se concretizar, entretanto, as técnicas disponíveis nesse período possibilitaram que o comércio se utilizasse crescentemente do transporte marítimo, propiciando que civilizações de comerciantes se desenvolvessem às margens de rios e mares. (CANBY, 1965; CAMINHA, 1980; HATTENDORF, 2007).

### 1.5.3 Segunda Revolução Logística

De acordo com Silveira (2009, p. 21, 23), a segunda revolução logística tem início no século XI e seu desenvolvimento se estende até o século XVI, essa revolução ocorre na Europa católica, com destaque para as Cruzadas, e na Europa protestante, suas características mais marcantes são o desenvolvimento de rotas comerciais e caravanas por terra e rotas marítimas transoceânicas e intercontinentais, propiciadas pelos avanços tecnológicos das embarcações e em especial pelo domínio da técnica de navegação utilizando o vento como propulsão. Há que se ressaltar que o transporte terrestre ainda se utilizava-se da tração animal nesse período.

Conforme Caminha (1980, p. 216), “paulatinamente, no decorrer da Idade Média, os navios cresceram de dimensão e solidez e a navegação se tornou mais segura”. Os avanços da engenharia naval desenvolvidos pelos portugueses permitiram que estes superassem os venezianos e genoveses na construção naval, dando início a ascensão marítima de Portugal.

A partir do século XV, os venezianos e genoveses, até então os mestres incontestáveis na arte de navegar e de construir navios, cederam lugar aos seus pupilos portugueses. Libertando-se das tradições mediterrâneas, os lusitanos, seguidos de perto pelos ingleses, franceses e holandeses, construíram novos tipos de navios com armações vélicas que permitiam maiores forças. A navegação em regiões de prováveis ventos contrários deixou assim de ser tão temida. O remo foi definitivamente abandonado como agente de propulsão, ficando seu uso confiando ao Mediterrâneo. (CAMINHA, 1980, p. 218)

Todos esses avanços tecnológicos permitiram Portugal se lançar no Oceano Atlântico e iniciar as pilhagens das Américas, seguida pela Espanha, Inglaterra e Holanda, iniciando a fase pré-capitalista. Nesse período a navegação comercial ainda era aparelhada com instrumentos bélicos, de sorte que a marinha mercante ainda não estava apartada da marinha de guerra.

Nesse sentido, é em vários séculos que se estende a ‘longa marcha’ para o capitalismo, processo complexo onde se imbricam a formação de burguesias (mercantis e bancárias), a afirmação do fato nacional e a constituição dos Estados modernos, a ampliação das trocas e a dominação em escala mundial, o desenvolvimento das técnicas de transporte e de produção, a colocação em prática de novos modos de produção e a emergência de novas mentalidades. A primeira etapa dessa longa marcha é marcada pela conquista e pela pilhagem da América (século XVI), a segunda pela ascensão e afirmação das burguesias (século XVIII). (BEAUD, 2004, p.19)

A atividade de navegação que antes estava circunscrita ao comércio e ampliação de suas rotas, pirataria e guerra, passa a desempenhar novos papéis, o de transporte de carga de metais preciosos e o de escravos africanos. “De acordo com os dados oficiais, dezoito mil toneladas de prata e duzentas toneladas de ouro foram transferidas da América para a Espanha entre 1521 e 1660; de acordo com outras estimativas, o dobro”. (BEAUD, 2004, p.21). O enriquecimento europeu com base no ouro e prata das Américas, favoreceu a acumulação de riqueza pela burguesia, que posteriormente se desdobrariam nas burguesias bancárias e mercantis.

Conquista, pilhagem, extermínio; esta é a realidade de onde vem o afluxo de metais preciosos para a Europa no século XVI. Mas o oceano é imenso e, através dos tesouros reais da Espanha e de Portugal, das caixas dos mercadores, das contas dos banqueiros, este ouro está totalmente ‘lavado’ quando chega aos cofres dos financistas de Gênova, de Antuérpia ou de Amsterdã. (...). Assim, no século XVI, são introduzidas e desenvolvidas as condições do desenvolvimento posterior do capitalismo: burguesias bancárias e mercantis dispõem simultaneamente de imensas fortunas e de redes bancárias e financeiras; Estados nacionais dispoem de meios de conquista e de dominação; uma concepção do mundo que valoriza a riqueza e o enriquecimento. É apenas nesse sentido que se pode datar no século XVI a era do capitalismo. (BEAUD, 2004, p.29-31)

Em que pese o poderio marítimo e o conseqüente enriquecimento dos países ibéricos, não lhes coube o desenvolvimento do capitalismo, com o declínio econômico de Portugal e Espanha, a ascensão econômica da Holanda, Inglaterra e França lhes sucederam.

A ascensão da Holanda se deveu a três pilares: a Companhia (holandesa) das Índias Orientais, ao banco de Amsterdã e à sua frota marítima. Conjugando o monopólio do comércio com as Índias e praticando o *mare clausum*, estratégia jurídica pela qual a Holanda visava impedir o acesso de outros Estados às suas rotas marítimas de comércio, com o intuito principal de evitar o acesso da Inglaterra, França e Portugal às Índias e exercendo forte controle jurídico civil e criminal em suas colônias, a Holanda conseguiu desenvolver sua economia e

(...) acabou por ter nas Índias um exército de terra de 10 a 12.000 homens, um exército de mar de 40 a 60 navios para levar para a Europa, todos os anos, dez a

doze milhões de mercadorias, para dar dividendos de 25 a 30%, de sorte que suas ações passaram de 3.000 a 18.000 florins por volta de 1670 (BEAUD, 2004, p.34)

Esses dados, associados ao desenvolvimento do banco de Amsterdã, que desenvolvia atividades de crédito que são bem-sucedidas e em terceiro lugar, mas não menos importante a sua poderosa frota marítima. Em que pese todo o seu poderio naval, comercial e bancário, a Holanda entrou em declínio em razão de guerras e com a queda dos preços de comércio colonial datada da segunda metade do século XVII. (p.38)

Nesse período foi intensificada a relação entre o poderio marítimo como reflexo do poderio comercial, econômico e de guerra dos países. Possuir uma grande frota marítima em funcionamento significava possuir boas rotas de comércio e com possibilidade de crescente expansão ultramarina, que era transmutada em enriquecimento e poder. Na Idade Média, ser um Estado forte era ter uma marinha forte, relação que não será alterada no curso da história.

A Inglaterra supera a Espanha no século XVI, a Holanda no século XVIII e a França no mesmo período. Já no século XVII, o comércio exterior da Inglaterra decuplica entre 1610 e 1640, através do desenvolvimento de sua produção, em especial de suas hulheiras que passaram a produzir até vinte e cinco toneladas por ano, fábricas de papel e de alúmen, assim como a produção têxtil. A Inglaterra, beneficiada pelo esgotamento da França causada pelas guerras travadas por Luís XIV e beneficiada pelos tratados de 1703 e 1713 com a abertura do mercado do Brasil e do império espanhol, somada a sua preponderância marítima dá início ao seu domínio em escala mundial. (BEAUD, 2004, p.38-39 e 65). O enriquecimento da Inglaterra se beneficiando dos acordos supramencionados, segue o seguinte roteiro:

Vão se intensificar a pilhagem e a exploração das colônias. De 1720 a 1780, a produção de ouro na América espanhola e no Brasil é, em média, de vinte toneladas por ano, enquanto nos séculos anteriores ela foi, no máximo, de dez toneladas por ano. A produção do açúcar também é uma fonte considerável de enriquecimento a partir do trabalho de escravos negros, para os ingleses (em Barbados e na Jamaica), para os franceses (em São Domingos, na Martinica e em Guadalupe) e para os portugueses (no Brasil). O tráfico de escravos também atinge altos níveis: cinquenta mil por ano em média, para o conjunto do século (ao passo que era da ordem de dois mil por ano no século XVI), com períodos em que atinge cem mil por ano. (BEAUD, 2004, p.66)

Os avanços tecnológicos da engenharia naval no curso da Idade Média foram muitos, considerando-se os aperfeiçoamentos técnicos de construção das embarcações, com aumento da capacidade de carga e a utilização das velas como propulsão, que possibilitaram viagens transoceânicas, há também a ampliação das finalidades da navegação, se antes ela fazia o comércio, a pirataria e a guerra, foi acrescido a esse rol o transporte de cargas (metais preciosos, escravos, etc.), sem a finalidade de comércio imediato. Entretanto, a construção das

embarcações continuava dependente da madeira e a propulsão permanecia dependente dos ventos.

#### 1.5.4 Terceira Revolução Logística

De acordo com Silveira (2009, p.21), no curso da Terceira Revolução logística, ocorre a Revolução Industrial, que altera sobremaneira as relações sociais pré-existentes, em razão do advento da máquina a vapor e suas múltiplas utilizações. É a partir desse período que as revoluções tecnológicas e logísticas passam a ocorrer com menor espaço de tempo entre elas. O cenário da terceira revolução logística se dá na Europa, em especial na Inglaterra, tem seu desenvolvimento entre o final do século XVIII e parte do século XIX. As características marcantes desse período são a abertura de canais, calçamento de estradas, a utilização de cabos submarinos telegráficos intercontinentais, a locomotiva e o navio a vapor

Levando-se em consideração o desenvolvimento tecnológico das embarcações, da Antiguidade, durante a primeira revolução logística as mudanças levaram milênios para acontecerem, durante a segunda revolução logística, ocorrida no curso da Idade Média houve o encurtamento do tempo das mudanças, que passou a ocorrer em séculos, a partir da introdução das máquinas a vapor, possibilitadas pela Revolução Industrial, no curso da terceira revolução logística, as mudanças passaram a ocorrer em décadas e em alguns casos, menos que isso, em anos.

Em 1760 Watt cria a máquina a vapor de simples efeito e esses motores passam a ser usados na indústria por volta de 1775. Em 1783 Watt desenvolve a máquina a vapor de duplo efeito. Em 1776 são fabricados os primeiros trilhos de ferro, em 1779 a primeira ponte de ferro, em 1787 o primeiro navio de ferro sob os olhares dos incrédulos (Beaud, 2004, p.106-107). Entretanto, o primeiro navio a ser construído com condições técnicas e comerciais de viagem utilizando a máquina a vapor como propulsão foi feito em 1807.

O engenheiro e inventor Robert Fulton (1765-1815) trouxe à realidade a máquina de propulsão de embarcação do seu estágio experimental em 1807. Após um início de pouco sucesso na França, onde ele trabalhou de 1797 até 1804 em algumas ideias, incluindo até submarinos. Fulton voltou para Nova York e construiu o que ele chamou de North River Steamboat. Esse navio de 40, 5 (133 pés) metros de extensão, era equipado com um único cilindro condensando vapor, com força de vinte cavalos (...). Viajando pelo Rio Hudson, esse navio fez a distância de Nova York para Albany, cerca de 240 quilômetros em trinta e duas horas. (HATTENDORF, 2007, p.393, tradução nossa)

O capitalismo industrial se inicia nesse período, possibilitado pelos avanços tecnológicos advindos da Revolução Industrial, que possibilitou a construção de máquinas

intensificadoras da velocidade. As máquinas intensificadoras da velocidade alteraram a forma de produção, *paripassu* a forma de distribuição. Produção mais veloz exige distribuição mais veloz, assim, a máquina a vapor foi rapidamente incorporada às embarcações e em ato conjunto possibilitou a intensificação da produção e o aceleração da distribuição. A circulação do capital, dependente da velocidade para intensificar o lucro se faz possível por intermédio dessas máquinas de aceleração do tempo. O tempo passa a ser desenraizado das relações sociais não econômicas e passa a ser enraizado nas relações econômicas atingindo brutalmente os trabalhadores das indústrias. No campo da distribuição, a embarcação era o veículo mais importante para efetivar a distribuição e aumenta a sua importância com a velocidade empregada pelo motor a vapor e pela engenharia naval, que substitui a madeira pelo metal na construção das embarcações, tornando-as mais resistentes e seguras para a navegação. Com isso, a busca por matérias-primas, transformadas depois em mercadorias industrializadas, intensificou-se ao longo do globo, e a divisão internacional do trabalho foi assim estruturada: de um lado, as colônias atuando como fornecedoras de matérias-primas e produtos primários em geral, do outro lado, as metrópoles e países industrializados como fornecedores de mercadorias e a navegação interligando essas duas finalidades entre os oceanos. (BEAUD, 1994, p. 119).

#### 1.5.5 Quarta Revolução Logística

Os marcos tecnológicos da quarta revolução logística, iniciada no final do século XIX e estendida até parte do século XX (SILVEIRA, 2009, p. 21); são a descoberta do uso econômico da eletricidade e do aço; do avanço da indústria química, principalmente referente ao refino do petróleo; do motor a combustão (diesel e diesel-elétricas) e suas utilizações em embarcações, automóveis, locomotivas e aviões em conjunto com o desenvolvimento das engenharias de transportes que ampliaram as capacidades de cargas dos veículos que transformaram o mundo praticamente no que é hoje, Silveira (2009, p.25).

Já prenunciando a quarta revolução logística, a novidade seguinte versou sobre o uso de eletricidade a bordo dos navios:

Nessa segunda metade do século XIX, difundiu-se o emprego da eletricidade a bordo dos navios (1870-80). Um pouco depois, o óleo combustível tendeu a substituir o carvão nas caldeiras, surgiram as turbinas com redução de velocidade (1910), o motor diesel (1911) e a propulsão elétrica (1913). Da eletricidade derivou a eletrônica com o telégrafo sem fio e com o radiogoniômetro. Com o tempo, o

campo de aplicação da eletrônica na Marinha se estendeu com os radares e toda uma nova espécie de equipamentos. A par disso, surgiu o duralumínio estrutural e a aplicação da solda em substituição ao rebite. (CAMINHA, 1980, P. 221)

No curso da quarta revolução logística, além dos avanços referentes às utilizações de motores à combustão que ampliaram sobremaneira os padrões de velocidade dos veículos em relação às demais revoluções logísticas, existem dois eventos marcantes com relação ao incremento da mobilidade de materiais que são a invenção do contêiner e o desenvolvimento da logística.

A utilização do contêiner no transporte de cargas favoreceu o carregamento e o descarregamento de mercadorias em razão de a composição física do contêiner propiciar a uniformização de unidade padrão internacional de medida. (LUDOVICO, 2012, p. 168). Essa padronização aumentou a velocidade de carga e descarga e simplificou o transporte de cargas intermodais.

O contêiner é uma caixa sem alma, de alumínio ou de aço feita em conjunto com soldas e rebites, com piso de madeira e duas enormes portas e uma saída: o recipiente padrão tem todo o romance de uma lata. O seu valor de uso não está no que ele é, mas sim em como é usado. O contêiner está no centro de um sistema altamente automatizado para mover cargas de qualquer lugar para qualquer lugar, com o mínimo de custos e complicações no caminho. (LEVINSON, 2006, p. 01-02, tradução nossa)

De forma resumida, em 1950 é desenvolvido pelo exército norte-americano um recipiente chamado Conex, ou Container Express Service, uma caixa de metal com capacidade receptiva de carga, com medidas de 6 u 6 u 8 pés. Em 1955, o empresário Malcolm Mc Lean fundou uma empresa chamada Sea Land Service, detentor de uma frota de 37 navios adaptados para o transporte de contêiner, uma caixa de metal com capacidade receptiva de carga, com as seguintes medidas: 35 u 8 u 8 1/2 pés. A partir de 1958 iniciaram-se as padronizações internacionais das medidas dos contêineres. (LUDOVICO, 2012, p. 169).

Assim, iniciou-se uma revolução nos transportes de cargas:

Em 1956 a China não era a oficina do mundo. Não era comum para consumidores acharem sapatos brasileiros e aspiradores de pó mexicanos em loja no meio do estado do Kansas. Famílias japonesas não comiam bifês de gado criado em Wyoming, e estilistas franceses não tinham suas roupas cortadas e cosidas na Turquia ou no Vietnã. Antes do contêiner, o transporte de produtos era caro – tão caro que isso não compensava enviar produtos meio caminho pelo país, muito menos meio caminho em torno do mundo. (LEVINSON, 2006, p. 01, tradução nossa)

Logística é a atividade empresarial responsável por gerenciar a movimentação de cargas, visando a diminuição do custo de transporte e a sua integração entre o local da produção e o local do consumo, na qual são usadas estratégias de armazenamento de estoque,

escolha do local e do modal de circulação das mercadorias, de tempo de transporte e de seus respectivos custos (SILVEIRA, 2014, p. 16). “A indústria de logística, que é simplesmente a gestão de colocar as coisas em movimento, foi estimada em 2013 em US\$ 3.9 trilhões”. (COE apud BIRTCHNELL; SAVITZKY; URRY, 2015, p.2

Todo o sistema é voltado para manter os produtos em movimento, circundando obstáculos, e preenchendo as lacunas entre produção e consumo. Produtos que não estão em movimento significam que o dinheiro está perdido, imobilidade é relacionada com desperdício. Containerização ajuda na construção de um aparentemente ‘sistema delicado, baseado em baixos níveis de estoque e contínuo fluxo de cargas de produtos constantemente em movimento.

Esse sistema de carga está subjacente a práticas de consumo centradas em rápidos ciclos de inovação e obsolescência de produtos. O imperativo de manter produtos em movimento tem produzido novos deslocamentos espaciais; gigantes navios containers tem-se tornados efetivos armazéns flutuantes do sistema *just in time*. (MONGIN apud BIRTCHNELL; SAVITZKY; URRY, 2015, p.5, tradução nossa)

Assim, a quarta revolução logística caracterizada pela utilização dos motores à combustão em conjunto com o desenvolvimento da logística e do contêiner modificaram a distribuição em todo o mundo, facilitando a carga e descarga dos produtos, integrando e padronizando o sistema intermodal de transporte.

#### 1.5.6 Quinta Revolução Logística

O desenvolvimento dos motores à combustão trouxe grande aumento na velocidade e consequentemente na mobilidade e esta foi a marca da Quarta Revolução Logística; até o advento da Quinta Revolução Logística os desenvolvimentos tecnológicos das revoluções logísticas estavam mais adstritos à mobilidade física e material, aos avanços nos meios de transporte, correspondentes aos fluxos e aos desenvolvimentos das bases físicas, referentes às vias terrestres, portos e aeroportos, estes desenvolvidos entre o fim da Terceira Revolução Logística e o início da Quarta Revolução Logística. A Quinta Revolução Logística, enquadrada no contexto da Terceira Revolução Industrial (SILVEIRA, 2009, P. 29) – sistemas técnico, científico e informacional – é caracterizada pela mobilidade imaterial, foram os avanços tecnológicos dos microprocessadores e da internet que modificaram o mundo e o tornou mais integrado e mais veloz. O mundo já estava física e geograficamente unificado na Quarta Revolução Logística, em razão dos desenvolvimentos dos meios de transportes materiais, entretanto, a comunicação ainda poderia se tornar mais integrativa e mais veloz e foi isso o que aconteceu.

A revolução informática amplamente analisada por Manuel Castells (2013) em sua coletânea *Sociedade em Rede* versa exatamente sobre a Quinta Revolução Logística, que integrou o mundo no meio virtual e alterou as relações sociais no mundo real. Com o advento da internet e dos microprocessadores cada vez mais velozes e eficientes, tornou-se possível o gerenciamento remoto empresarial, dada a instantaneidade das comunicações, que no meio gerencial certamente elimina absolutamente o espaço e o tempo. Entretanto, não vivemos e não nos movimentamos no mundo virtual, vivemos no mundo real e material e as consequências dos desenvolvimentos da Quinta Revolução Logística só se tornam possíveis em razão dos desenvolvimentos da Quarta Revolução Logística. O que caracteriza a globalização é a sincronia entre velocidade material e virtual. De nada adiantaria poder gerenciar a produção de qualquer lugar do mundo se a distribuição não pudesse se efetivar em velocidade adequada ao gerenciamento. Em verdade, a globalização se consolida em razão da integração, e da mobilidade material e virtual serem sincronizadas e interdependentes, essa sincronia é a rede, de forma que se pode dizer que o acúmulo de desenvolvimentos tecnológicos ocorridos na Quarta e na Quinta Revoluções Logísticas é que tornam possível a globalização ou a sociedade em redes, como prefere Manuel Castells (2013).

Outro avanço trazido pela Quinta Revolução Logística versa sobre a inteligência artificial dos computadores que permitem o gerenciamento de informações imediatas e simultâneas muito mais velozes que a mente humana. Desta feita, a revolução informática não altera os modos de produção e distribuição nas suas essências, entretanto, intensifica a velocidade e a eficiência de seus gerenciamentos (CASTELS, 2013). A Quinta Revolução Logística é a revolução das informações, comunicações e do gerenciamento. Em verdade, esta revolução logística é a própria logística em si, na qual o gerenciamento remoto é possível e encontra respaldo na velocidade da distribuição, pois é possível fragmentar a produção por todo o mundo, gerenciar essa fragmentação à distância, por que os meios de transportes são suficientemente velozes para unificar a produção e colocá-la competitivamente no mercado consumidor.

## **CAPÍTULO II – OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE: FORMAÇÃO PROFISSIONAL, COMPETÊNCIAS, ORGANIZAÇÃO E DIVISÃO DO TRABALHO.**

A denominação de trabalhador marítimo pode incorrer em erro, pelo menos no Brasil, essa denominação pode sugerir que todo trabalhador que trabalhe embarcado seja marítimo, mas essa expressão está atualmente muito mais no campo semântico do que no campo da especificidade da atividade e de sua organização e divisão do trabalho. A própria palavra “embarcado” foi amplamente alargada, estar embarcado pode significar estar dentro de um veículo, sem que necessariamente seja uma embarcação, que é um veículo aquaviário, mas pode ser um avião, um trem, etc. O que tratamos aqui é do trabalhador marítimo, mas como espécie do gênero aquaviário e não com o amplo sentido semântico dado à essa expressão que engloba todo o trabalhador do meio aquaviário, posto que o que ocorre é justamente o inverso, o trabalhador marítimo é espécie e não gênero de trabalhador aquaviário. Entre os trabalhadores marítimos existe mais uma divisão, existem os oficiais, detentores de bacharelado em ciências náuticas e os de formação de nível técnico.

O genericamente denominado trabalhador marítimo, no Brasil, consiste em uma espécie do gênero de trabalhadores aquaviários, e tem como função primordial operacionalizar embarcações classificadas para navegação em mar aberto e demais formações litorâneas marítimas, assim como a navegação de apoios marítimos e portuários, no curso da navegação, visando o transporte de cargas ou passageiros, em síntese, trata-se de um trabalhador dos serviços de transporte. Entretanto, essa é uma profissão que possui muitas peculiaridades, que perpassam desde a sua nomenclatura no Brasil, as diferenças nos tipos de navegação, a dificuldade de os contabilizar, as várias especificidades da formação do profissional, a organização do trabalho que é influenciada por normas militares, a sua jornada de trabalho, que se intensifica em razão de o trabalho ser prestado em confinamento, o constante deslocamento físico do trabalhador durante o seu trabalho em oposição ao confinamento, a prestação de um serviço imaterial, porém em moldes fabris.

O objetivo deste capítulo é tratar da especificidade da classificação, definição e nomenclatura jurídica do trabalhador marítimo e o impacto que a nomenclatura adotada no Brasil tem na quantificação dos trabalhadores; a formação acadêmica do Oficial da Marinha Mercante; a organização do trabalho, sua divisão e suas características e a relação existente entre as competências profissionais e a maquinaria e os riscos inerentes à profissão que são riscos que podem atingir toda a sociedade.

Há que se ressaltar que a pesquisa foi realizada com Oficiais da Marinha Mercante empregados em empresas que adotam bandeiras de países que cumprem as regulamentações de registro de embarcações e possuem rígidas exigências para a concessão de sua nacionalidade às embarcações, o chamado hasteamento da bandeira. Países com rigorosas exigências de concessão de sua nacionalidade ou bandeira às embarcações, via de regra, são cumpridores e fiscalizadores das normas nacionais e internacionais de segurança do tráfego marítimo, o oposto a isso são os países que adotam o sistema de bandeiras de conveniência, que concedem suas nacionalidades a qualquer empresa de navegação que pague as taxas de registro e sem fazer exigências para a concessão da nacionalidade e que não exercem o poder fiscalizatório inerente à concessão da bandeira sobre as empresas de navegação.

## **2.1 Definição legal de trabalhador marítimo, espécie do gênero aquaviário.**

De acordo com a definição legal brasileira, o trabalhador marítimo é espécie do gênero aquaviário, que engloba seis grupos de profissionais: marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagem. O elo de pertinência entre esses trabalhadores é o próprio meio aquaviário, ou seja, o exercício dessas profissões depende do meio aquaviário para a sua realização, entretanto, apesar de assemelhadas, as atividades guardam diferenças entre si. As diferenças entre esses profissionais são relacionadas ou às modalidades de navegação ou a atividades relacionadas à navegação.

Marítimos e fluviários são transportadores, entretanto, sua principal diferença encontra-se na modalidade de navegação, enquanto os primeiros operam embarcações classificadas para navegação em mar aberto e demais formações litorâneas marítimas, assim como a navegação de apoios marítimos e portuários; o fluviário está habilitado para a navegação em rios, em especial a navegação interior e de navegação de apoio portuário fluvial.

A diferença existente entre marítimos e fluviários e pescadores tem seu cerne na atividade de navegação, marítimos e fluviários são transportadores, enquanto pescadores têm a sua atividade diretamente relacionada à pesca, que nos termos do inciso III, do art. 2º da Lei 11.959 de 29 de junho de 2009<sup>8</sup>, é “toda operação, ação ou ato tendente a extrair, colher, apanhar, apreender ou capturar recursos pesqueiros”. Compreendendo a atividade pesqueira,

---

<sup>8</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

de acordo com o art. 4º do mesmo diploma legal “todos os processos de pesca, exploração e exploração, cultivo, conservação, processamento, transporte, comercialização e pesquisa dos recursos pesqueiros”. Assim fica claro que mesmo havendo o transporte de pesca a atividade não se confunde com o transporte marítimo ou fluvial.

Os mergulhadores se diferenciam de todos os demais aquaviários por exercerem atividades subaquáticas. E profissionais de praticagem, agentes de manobra e docagem são profissionais encarregados de manobras de atracação e desatracação da embarcação nos portos, a principal diferença entre eles é que os práticos exercem suas atividades embarcados enquanto que agentes de manobra e docagem desembarcados.

Tanto o transporte de cargas, quanto o transporte de pessoas fazem parte da Marinha Mercante, sendo considerados trabalhadores aquaviários os profissionais de ambos os ramos de atividades, posto que o Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998<sup>9</sup> que regulamenta a Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997<sup>10</sup> ao conceituar aquaviário não faz distinção quanto ao ramo de atividade comercial empregada pela embarcação, mas faz diferença tão somente quanto a modalidade de navegação.

A principal diferença existente entre o transporte de cargas e o transporte de pessoas está relacionada ao tipo de embarcação e seu conseqüente registro. A lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997<sup>11</sup> que regulamenta o registro das embarcações e de afretamentos, excetua da sua abrangência: os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais; as embarcações de esporte e recreio; as embarcações de turismo; as embarcações de pesca; as embarcações de pesquisa, restando apenas, por exclusão, sob sua abrangência as embarcações destinadas ao transporte de cargas. O registro de embarcações destinadas ao turismo está regulamentado pelo Decreto 7.381 de 02 de dezembro de 2010, que em seu art. 37 determina:

Considera-se embarcação de turismo a construção inscrita na autoridade marítima, apta ao transporte de pessoas, que possua como finalidade a oferta de serviços turísticos, e os navios estrangeiros que operem mediante fretamento por agência de turismo brasileira ou por armadores estrangeiros com empresa cadastrada no Ministério do Turismo. (BRASIL, 2010)

O Código Comercial brasileiro, Lei 556, de 25 de junho de 1850<sup>12</sup>, em seus artigos 496 a 565, não revogados pela Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002, o novo Código Civil, se refere aos trabalhadores marítimos, em suas categorias, como capitão, piloto, contramestre,

<sup>9</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

<sup>10</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

<sup>11</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm)>. Acesso em: 01 out. 2015.

<sup>12</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L0556-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

oficiais, equipagem e gente da tripulação. Este diploma legal não cuidou em conceituar os trabalhadores, a exceção do capitão a quem é incumbida a função de comandante da embarcação, no art. 497 e são estipulados os seus direitos e deveres nos artigos seguintes, a maioria relacionados às obrigações comerciais com relação à embarcação e à carga, os demais profissionais não recebem nenhuma denominação. Entretanto, mesmo sem definir, no art. 538 é determinado que cabe aos regulamentos da Marinha especificar as habilitações e deveres dos pilotos e contramestres, sem fazer referências conceituais aos demais membros da tripulação.

De acordo com a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, Decreto-lei 5.452 de 1º de maio de 1943<sup>13</sup>, nos termos de seus artigos 248 a 252, o nome completo do trabalhador marítimo é Equipagens das Embarcações da Marinha Mercante Nacional, de Navegação Fluvial e Lacustre, do Tráfego nos Portos e Pesca. Entretanto, a CLT não se ocupou em conceituar o trabalhador marítimo, apenas faz referência ao termo tripulante, sem especificar detalhadamente quem os são.

A partir da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, a definição de trabalhador marítimo passou a ser espécie do gênero aquaviário, que no inciso II, de seu art. 2º, estabelece que aquaviário é “todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade para operar embarcações em caráter profissional”. Duarte Neto (2012, p.31) explica que “o conceito inova, posto que reúne marítimos, fluviários, pescadores e regionais sob a denominação de aquaviários”. A conceituação de aquaviário causa um problema importante e imediato em razão de agrupar diferentes tipos de profissionais assemelhados sob um único conceito. Conforme determina o art. 1º do Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei 9.537, integram a categoria profissional de aquaviários seis grupos, vejamos:

**1º Grupo – Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;**

2º Grupo – Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial.

3º Grupo – Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca;

4º Grupo – Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas;

5º Grupo – Práticos: aquaviários não tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

<sup>13</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De15452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

6º Grupo – Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não tripulantes que manobram navios nas fainas e diques, estaleiros e carreiras. (BRASIL, 1998)

Para que a definição de trabalhador marítimo seja completa, é indispensável esmiuçar o conceito de tripulante. Para a legislação brasileira, de acordo com a Lei 9.537, no inciso XX, do seu art. 2º é tripulante o profissional aquaviário ou amador, ou seja, com habilitação certificada pela autoridade para operar embarcações, em caráter profissional, que exerce funções embarcado, na operação da embarcação. Entretanto, nem todos os profissionais embarcados são tripulantes, existem os profissionais não-tripulantes, que são todos aqueles que, sem exercerem atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, prestam serviços eventuais a bordo, conforme determina o inciso XVI, também do art. 2º. Portanto, o que determina o conceito de tripulante não é somente trabalhar embarcado, mas sim trabalhar embarcado e que as atribuições profissionais estejam diretamente relacionadas à operação da embarcação, de forma que só é tripulante o profissional habilitado para a navegação, desta forma, os demais profissionais que não são tripulantes, não são trabalhadores marítimos, são trabalhadores embarcados, sem serem nem marítimos e nem aquaviários.

Logo, todo o profissional que trabalhe embarcado, mas que suas atribuições não sejam relacionadas à embarcação não são tripulantes, por exemplo: garçons, faxineiros, arrumadores de quartos em embarcação de turismo marítimo não são tripulantes, assim como pesquisadores em embarcações destinadas a pesquisas marinhas também não são tripulantes, em razão de suas atribuições não estarem relacionadas à navegação. Entretanto, os profissionais de saúde, cozinha e limpeza em embarcações destinadas ao transporte de cargas são considerados tripulantes, posto que suas atividades, mesmo não sendo diretamente voltadas para a embarcação, são voltadas para a tripulação e indiretamente destinadas à navegação. Em comparação aos mesmos profissionais de navegação de turismo, por exemplo, as atividades desses profissionais são direcionadas ao bem-estar dos passageiros, o que descaracteriza o enquadramento como tripulante, o qual deve ter suas atividades destinadas à embarcação e à navegação.

Nesses termos, forma-se uma divisão a bordo entre profissionais tripulantes e os não tripulantes. Em embarcações destinadas ao transporte de cargas não há essa diferenciação, posto que todos os profissionais estão diretamente relacionados à operacionalização da embarcação, mesmo os profissionais responsáveis pela cozinha, arrumação e saúde e

segurança, conforme determina as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários n.º 13 (NORMAM – 13/DPC)<sup>14</sup>.

Assim, dentre o conceito de aquaviário, apenas são trabalhadores marítimos os tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas; dessa definição excluem-se todos os profissionais embarcados, mas não-tripulantes; assim como são excluídos todos os tripulantes fluviários, pescueiros, mergulhadores e por fim, também são excluídos os práticos e os agentes de manobra e docagem. Assim, verifica-se que os trabalhadores marítimos pertencem a um grupo profissional bem restrito dentro da ampla definição de aquaviário.

A habilitação dos tripulantes varia entre oficiais e não oficiais, os oficiais são os tripulantes bacharéis em ciências náuticas, tanto na habilitação de náutica, quanto na habilitação de máquinas. Os não oficiais são os suboficiais e subalternos, suas formações são de nível técnico em cursos oferecidos pelas Companhias de Docas, de acordo com a NORMAM-13/DPC.

A OIT (Organização Internacional do Trabalho) possui uma definição ainda mais ampla que a do Brasil. De acordo a Convenção n.º 163 da Organização Internacional do Trabalho – OIT<sup>15</sup>, sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987, recepcionada e promulgada no direito brasileiro por meio do Decreto Presidencial n.º 2.669<sup>16</sup>, de 15 de julho de 1998, em sua alínea “a”, do art. 1º, da Convenção 163, estabelece que “a expressão ‘trabalhadores marítimos’ ou ‘marinheiros’ designa todas as pessoas empregadas, com qualquer cargo, a bordo de um navio dedicado à navegação marítima, de propriedade pública ou privada, que não seja um navio de guerra”.

Essa conceituação também foi mantida na Convenção n.º 178 da OIT<sup>17</sup>, sobre à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos, assinada em Genebra, em 22 de outubro de 1996, recepcionada e promulgada no Brasil por meio do

---

<sup>14</sup> Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13_0.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>15</sup> Texto extraído do livro “Convenções da OIT” de Arnaldo Süsskind, 2ª edição, 1998. 338p. Gentilmente cedido pela Ed. LTR. Disponível em: <<http://www.diap.org.br/images/stories/OIT/convencao163.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>16</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2669.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2669.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>17</sup> Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/content/conven%C3%A7%C3%A3o-relativa-%C3%A0-inspe%C3%A7%C3%A3o-das-condi%C3%A7%C3%B5es-de-vida-e-de-trabalho-dos-trabalhadores-mar%C3%ADtimo>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

Decreto Presidencial n.º 6.766 de 10 de fevereiro de 2009<sup>18</sup>, na qual o conceito de trabalhadores marítimos, inscrito na alínea “d”, do item 1, do artigo 7º da Convenção em comento “refere-se à qualquer pessoa empregada a qualquer tipo a bordo de um navio utilizado para navegação marítima e ao qual se aplique esta Convenção”. Entretanto, a OIT fez uma ressalva na segunda parte deste dispositivo, reconhecendo a multiplicidade de acepções do conceito de trabalhadores marítimos possivelmente existentes pelo mundo, transferindo para outras autoridades o enquadramento da definição de trabalhador marítimo em casos de dúvidas, vejamos: “No caso de dúvida sobre que categorias de pessoas deverão ser consideradas trabalhadores marítimos para fins desta Convenção, a questão será resolvida pela autoridade de coordenação central, após consultar as organizações interessadas de armadores e trabalhadores marítimos”.

Dentro do conceito estipulado pela OIT inserem-se tanto os trabalhadores tripulantes, quanto não tripulantes, sem fazer distinção entre pescadores, fluviais e demais categorias profissionais diferenciadas pela legislação brasileira.

## **2.2 Números Imprecisos, profissionais invisíveis.**

Não há precisão sobre o quantitativo de trabalhadores marítimos no mundo, os números quando apresentados são estimados. A dificuldade de se contabilizá-los pode estar relacionada com a nomenclatura da profissão, que não obedece a uma categorização uniforme pelo mundo, basta comparar a definição de trabalhador marítimo da OIT, pela qual são marítimos todos os profissionais embarcados com qualquer cargo, sem fazer distinção entre profissional tripulante ou não-tripulante, a bordo de um navio dedicado à navegação marítima, entretanto, a OIT não especifica se a navegação marítima é gênero da qual a fluvial e marítima possam ser espécies, assim como não especifica se a finalidade da navegação pode incluir pescadores e transportadores, essa generalização entra em incongruência em comparação ao Brasil que faz todas essas distinções.

Na categorização da profissão marítima no Brasil, a finalidade da embarcação e o meio aquaviário utilizado são critérios diferenciadores de categorias profissionais, como a diferença entre fluviais e marítimos, por mais que em ambos os casos a função da embarcação esteja relacionada ao transporte de cargas, fluviais e marítimos não são

---

<sup>18</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6766.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

considerados a mesma categoria profissional, em razão de um transportar em rios e o outro em mar aberto, entretanto, no Brasil, fluviários e marítimos são aquaviários, juntamente com pescueiros, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagens.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta em sua Pesquisa Anual de Serviços/2014<sup>19</sup> que em 2014 existiam 44.166 (quarenta e quatro mil, cento e sessenta e seis) profissionais, em 2013 existiam no Brasil 41.694 (quarenta e um mil, seiscentos e noventa e quatro) profissionais ocupados no transporte aquaviário, sendo que em 2012 existiam 38.961 (trinta e oito mil, novecentos e sessenta e um) profissionais ocupados; em 2011, 34.824 (trinta e quatro mil, oitocentos e vinte e quatro); em 2010, 33.180 (trinta e três mil, cento e oitenta). Porém, aquaviários, conforme já mencionado, comporta seis categorias diferentes de profissionais, na qual o trabalhador marítimo é apenas uma.

A pesquisa intitulada As Boas Práticas da Inspeção do Trabalho no Brasil: Setor Marítimo, organizada pelo Escritório da OIT no Brasil aponta que em 2010 empregava-se nesse setor cerca de 2,5 milhões de trabalhadores, divididos entre 2 milhões na pesca, quatrocentos mil na construção naval e cem mil na marinha mercante.<sup>20</sup> Verifica-se que o Escritório da OIT no Brasil incluiu em sua contabilidade até os operários da construção naval, apesar de ter feito diferença entre os números e as categorias, apontou o número de cem mil na marinha mercante em 2010 e quatrocentos mil na pesca, porém, não especificou se no conceito de marinha mercante inclui-se ou não o transporte fluvial.

Os números apresentados em 2010 pelo Escritório da OIT no Brasil são muito superiores ao quantitativo do IBGE referente ao ano de 2014 para aquaviários, definição que engloba seis categorias profissionais diferentes, incluindo marítimos e pescueiros. Cem mil na Marinha Mercante em 2010 em oposição à 44.166 (quarenta e quatro mil, seiscentos e sessenta e seis) em 2014.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que existam mais de um milhão e duzentos mil trabalhadores marítimos no mundo.<sup>21</sup>

Os estudos de Hellen Sampson (2013, p. 37), diretora do SIRC (Seafarers International Research Center) apontam para a existência de 631.267 (seiscentos e trinta e um mil, duzentos e sessenta e sete) trabalhadores marítimos pelo mundo em 2003. É importante ressaltar que

---

<sup>19</sup> Disponível em:

<<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/servico/default.asp?t=5&z=t&o=28&u1=1&u2=1&u3=1&u4=1&u5=1&u6=1&u7=1&u8=1>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>20</sup> Disponível em:

<[http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour\\_inspection/pub/maritimo\\_inspecao\\_282.pdf](http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour_inspection/pub/maritimo_inspecao_282.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>21</sup> Disponível em: <<http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

essa pesquisa trata apenas de trabalhadores marítimos de transporte de cargas, tendo excluído trabalhadores de transportes de pessoas. Nesta pesquisa é identificado que a maioria dos trabalhadores marítimos no mundo são filipinos, com o quantitativo de 141.698 (cento e quarenta e um mil, seiscentos e noventa e oito) trabalhadores, equivalendo à 22.4% do quantitativo mundial; em seguida os ucranianos com 45.607 (quarenta e cinco mil, seiscentos e sete) trabalhadores, equivalendo à 7.2 % dos trabalhadores mundiais; o terceiro lugar é ocupado por russos, com 44.101 (quarenta e quatro mil, cento e um) trabalhadores, equivalendo à 7% do total; o quarto lugar é ocupado por trabalhadores da Indonésia, com o quantitativo de 43.592 (quarenta e três mil, quinhentos e noventa e dois) trabalhadores, equivalendo a 6.9% da totalidade; em quinto lugar aparecem os chineses com 32.379 (trinta e dois mil, trezentos e setenta e nove) trabalhadores, o equivalente à 5.1% do total. Sequencialmente ocupando entre a sexta e a décima posição aparecem indianos, turcos, poloneses, gregos e trabalhadores de Myanmar. O resto dos trabalhadores marítimos do mundo equivalem a 225.217 (duzentos e vinte e cinco mil, duzentos e dezessete) trabalhadores, o equivalente à 35.7% do total de trabalhadores marítimos no mundo.

A BIMCO (Baltimore and International Maritime Council)<sup>22</sup> é uma organização privada formada por armadores e operadores do ramo de transporte marítimo internacional. Desde 1990 que a BIMCO efetua pesquisa concernente ao mercado de trabalho de profissionais marítimos, as pesquisas são realizadas a cada cinco anos e fornecem um panorama sobre o período pesquisado e faz projeções para os anos seguintes.

A pesquisa de 2010<sup>23</sup> foi feita com base em questionários enviados para governos, empresas de navegação e especialistas em tripulação. O acesso a informações e banco de dados da BIMCO é muito abrangente, posto ser uma organização formada por empregadores de trabalhadores marítimos, entretanto, mesmo com todo esse acesso, a BIMCO ao revelar o quantitativo de trabalhadores marítimos por ela apurado no período de 2005 a 2010, ano da publicação do seu penúltimo relatório, a palavra “estimado” é utilizada. No relatório MANPOWER 2010 UPDATE – *The worldwide demands for and supply off seafarers*, é estimado que existam no mundo 624.000 oficiais e 747.000 trabalhadores marítimos não oficiais, o que totaliza o estimado de 1.371.000 (um milhão, trezentos e setenta e um mil) trabalhadores marítimos.

---

<sup>22</sup>Disponível em: <[www.bimco.org](http://www.bimco.org)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>23</sup>Disponível em:

<[https://www.bimco.org/News/2010/11/~~/media/About/Press/2010/Manpower\\_Study\\_handout\\_2010.ashx](https://www.bimco.org/News/2010/11/~~/media/About/Press/2010/Manpower_Study_handout_2010.ashx)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

*The worldwide supply of seafarers in 2010 is now estimated to be **624,000 officers** and **747,000 ratings**. This is based on the numbers holding STCW certificates and is therefore somewhat broader and not directly comparable to estimates in previous studies. It reflects significant increases in seafarer supply in some countries, notably in China, India and the Philippines, as well as in several European nations. (BIMCO, 2010, p. 02)*

Os países membros da OECD possuem 184.000 oficiais e 143.000 marítimos não oficiais, esses quantitativos representam 29.4% de oficiais e 19.2% de marítimos não oficiais. Os países do Leste Europeu contribuem com 127.000 oficiais, equivalentes a 20.3% e 109.000 marítimos não oficiais, equivalentes a 14.6%. Países do Extremo Oriente contribuem 184.000 oficiais, o mesmo quantitativo dos países membros da OECD, equivalente a 29.4% e 275.000 marítimos não oficiais equivalentes à 36.7%. O continente sub-indiano possui 80.000 oficiais, correspondente a 12.8% e 108.000 marítimos não oficiais, equivalente a 14.5%. A pesquisa também engloba os países da África e da América Latina que juntos totalizam 50.000 oficiais, equivalente a menor porcentagem, apenas 8% e 108.000 marítimos não oficiais, equivalentes a 15% do mercado mundial.

Com relação às pesquisas de países de língua em inglesa, as denominações utilizadas são officers e ratings, que em tradução livre significam oficiais e marítimos que não são oficiais, que juntos formam a categoria de seafarers, ou seja, marítimos. A nomenclatura mais simples utilizada nos países de língua inglesa em comparação com o Brasil pode ser um indicativo de maior facilidade para a quantificação dos trabalhadores.

Os números imprecisos representam a invisibilidade da profissão marítima, quer seja pelas diversas denominações e nomenclaturas referentes à profissão, quer seja pela falta de acesso aos dados dos países e pela falta de pesquisas específicas dos países sobre os seus trabalhadores marítimos que permitam fornecer dados mais precisos sobre o quantitativo dos profissionais. O Brasil possui esse problema, o maior instituto de pesquisa do país, IBGE, fornece dados referentes a aquaviários, entretanto, conforme já mencionado, essa nomenclatura profissional no país envolve seis tipos diferentes de categorias, na qual trabalhador marítimo é espécie do gênero aquaviário. Em comparação com os dados fornecidos pela BIMCO, têm-se que seus dados são mais específicos, posto ser um dos objetivos da organização pesquisar o mercado de trabalho marítimo e a pesquisa ser direcionada especificamente a esses trabalhadores.

## 2.3 Formação do Oficial da Marinha Mercante

### 2.3.1 A formação do oficial naval na Inglaterra segundo Norbert Elias.

De acordo com Norbert Elias (2006, p.91) a gênese da profissão naval começa na Idade Média, “em um tempo em que a Marinha era uma frota de embarcações a vela”; no curso da Segunda Revolução Logística, quando as atividades de transporte, comércio e bélicas da navegação dão um grande salto expansionista em comparação à Primeira Revolução Logística. A navegação já era utilizada desde a Antiguidade para atividades de comércio, de transporte e bélicas e conseqüentemente já havia pessoas que se ocupavam dessas atividades. Então porque somente na Idade Média a profissão naval se estrutura como tal? Elias responde a essa pergunta, vejamos:

Profissões, despojadas de suas roupagens próprias, são funções sociais especializadas que as pessoas desempenham em resposta a necessidades especializadas de outras; são, ao menos em sua forma mais desenvolvida, conjuntos especializados de relações humanas. O estudo da gênese de uma profissão, portanto, não é simplesmente a apreciação de um certo número de indivíduos que tenham sido os primeiros a desempenhar certas funções para outros e a desenvolver certas relações, mas sim a análise de tais funções e relações. (ELIAS, 2006, p.89)

A profissão nasce quando a satisfação de uma necessidade social depende da especialização de uma atividade que esteja atrelada à uma técnica específica. A interação entre a necessidade social e a utilização de técnicas específicas para a satisfação de uma necessidade objetiva. Assim, quando uma necessidade social se torna premente, surgem pessoas que desenvolvem competências específicas para a satisfação de necessidades específicas. “Descobertas científicas, invenções e o surgimento de novas necessidades humanas e de meios especializados para satisfazê-las são indubitavelmente fatores que contribuem para o desenvolvimento de uma nova profissão”. (ELIAS, 2006, p.89)

É no curso das rupturas da própria Idade Média que ocorre a Segunda Revolução Logística, impregnando o mundo de novas possibilidades e novas realidades. A utilização das técnicas de navegação com o uso exclusivo dos ventos como propulsão das embarcações ampliou o mundo até então conhecido, propiciando longas viagens oceânicas, interligando os lugares conhecidos a lugares antes nem imagináveis. O aumento do interesse econômico das nações europeias relativos à navegação culminou no aumento exponencial do número de embarcações que demandou pessoas com competências especializadas para cumprir com esses misteres. Então, é neste sentido que Norbert Elias atribui à Idade Média a formação da profissão naval.

A profissão naval tomou forma em um tempo em que a Marinha era uma frota de embarcações a vela. Em muitos sentidos, portanto, o treinamento, as tarefas e os padrões dos oficiais navais eram diferentes dos de nossa época. Diz-se que o comando de um navio moderno, com seus equipamentos técnicos elaborados, requer uma mente cientificamente treinada. O comando de um navio a vela requeria a mente de um artesão. Apenas pessoas iniciadas em tenra idade na vida no mar poderiam esperar dominar essa técnica. 'Recrutá-los jovens' era um conhecido lema da antiga Marinha. Era normal que um jovem começasse sua futura carreira de oficial naval aos 9 ou 10 anos diretamente a bordo. Muitas pessoas experientes achavam que poderia ser tarde demais, caso se começasse a ir a bordo somente aos 14 anos, não apenas porque quem o fizesse teria que se acostumar ao balanço do mar e superar o enjoo o mais rapidamente possível, mas também porque a arte de amarrar e dar nós em corda, a maneira correta de subir ao mastro – segurando o ovém e não a enfrechadura – e várias outras operações mais complicadas somente poderiam ser aprendidas com uma prática longa e exaustiva. Para se conhecer as embarcações a vela, tinha-se que trabalhar, ao menos por algum tempo, com as próprias mãos. Os livros tinham pouca serventia. (ELIAS, 2006, p.91)

Elias (2006) remonta a história do corsário inglês Francis Drake e Thomas Doughty, um militar profissional pertencente às altas cortes da Rainha Elizabeth, para retratar o início da formação da profissão naval. Em 1577, por ordem da Rainha Elizabeth, uma pequena frota de 160 homens partiu de Falmouth para Alexandria com dois objetivos, o primeiro era encontrar terras desconhecidas no Pacífico Sul que não pertenciam a coroa espanhola, porém, supunham serem tão ricas quanto as colônias americanas e o segundo objetivo era conquistar um opulento butim de portugueses e espanhóis. O incentivo real à pirataria e o desejo de descoberta de novas terras não pertencentes à coroa espanhola foram os motivos pelos quais a Rainha decidiu determinar o comando da expedição a dois capitães de classes sociais e categorias profissionais tão distintas.

O caráter real da expedição com finalidades exploratórias e piratas foram decisivas para a determinação da Rainha Elizabeth de pôr dois capitães no comando, um corsário e um militar, ambos experientes. No curso da viagem os capitães se desentenderam, ambos acreditavam serem o capitão mor da expedição. As diferenças sociais e profissionais ficaram claras e a disputa pelo comando da expedição tornou-se agressiva e pública para a tripulação, finalizada com a morte do militar por ordens do corsário.

Essa ilustração tem como objetivo explicar a dupla origem da formação profissional naval na Inglaterra: uma técnica e uma militar. Até aquela época o aprendizado da navegação era prático e se iniciava na infância, entretanto, o perfil social dos marítimos era de homens pobres, que eram entregues na infância para aprender a profissão, considerado um perfil insuficiente para representar a coroa em expedições que fossem do interesse real, porém, dada a maneira como os profissionais eram formados, excluía as classes mais ricas e adaptadas aos interesses da coroa, pois os membros da corte consideravam a dura vida no mar imprópria,

assim, ambos os perfis eram insuficientes para a satisfação dos interesses da Rainha, ela necessitava de um profissional que fosse ao mesmo marítimo e capaz de representar os interesses da coroa real.

É importante ressaltar que ainda na Idade Média não havia diferenças entre as finalidades da navegação, a mesma embarcação era utilizada simultaneamente para fins bélicos, comerciais e de transporte. Na divisão do trabalho competia aos marítimos à navegação e os afazeres relacionados à embarcação e à tropa militar competia os combates. Elias (2006, p. 93) ressalta que o mesmo pessoal militar era usado em guerras em terra e no mar... Batalhas navais, mesmo no canal da Mancha, eram relativamente raras. Quando ocorriam, participavam delas exércitos reunidos em embarcações e que lutavam praticamente da mesma forma como lutavam em terra.

Na Inglaterra, as forças militares, antes usadas indiscriminadamente para lutar em terra ou no mar, dividiram-se em forças terrestres e forças navais. A antiga frota a vela, usada para comércio ou combate conforme à ocasião, desenvolveu-se gradualmente em dois ramos mais especializados: um de caráter principalmente comercial; o outro, principalmente militar. Segmentos da frota e do Exército unidos e finalmente fundidos formaram, no curso do tempo, um novo establishment especializado, uma esquadra militar conhecida como Marinha. (ELIAS, 2006, p.94)

As possibilidades geradas pelas grandes navegações incentivaram as nações europeias a se lançarem aos oceanos. A possibilidade de expropriação da riqueza das Américas e de possíveis outras terras desconhecidas criou uma espiral de necessidades sociais nas nações europeias que só seriam satisfeitas com o fomento e o investimento na navegação, que culminou em disputas pelas rotas oceânicas, novos territórios e domínio do mar.

O surgimento de um novo sistema de poder nos mares da Europa ocidental e a espiral de rivalidade forçou todos aqueles países a entrar em uma disputa; compeliu-os a lutar, a se expandir, a se tornar o que chamamos de potências imperialistas e a continuar lutando até que um ou outro fosse derrotado e caísse. (...) (ELIAS, 2006, p.94)

Em verdade, o que surge da fusão entre marinheiros e militares é a profissão de oficial de náutica ou oficial naval, um profissional com formação marítima e militar, um marítimo com formação específica e com graduação acadêmica. Um profissional que pudesse comandar embarcações que fossem simultaneamente da Marinha de Guerra e da Marinha Mercante. Os marítimos sem essa formação já existiam como profissionais e continuaram a existir. A diferença que surgiu foi que o comando das embarcações deixou de pertencer a marinheiros com formação exclusivamente prática e não teórica e que se valiam para a promoção na carreira de suas experiências práticas.

Ao mesmo tempo, esses dois movimentos gradualmente fizeram surgir uma nova profissão, a de oficial naval. A rivalidade crescente de poder trouxe o que se poderia chamar de “divisão do trabalho”. Na realidade, a diferenciação andou de braços dados com a integração, a especialização com a fusão, transformando não apenas o trabalho, mas todas as funções sociais das pessoas. Não se tratava apenas de os marinheiros se especializarem para o serviço em um *establisement* militar e de os gentlemen militares se dedicarem mais permanentemente à frota. O novo processo de guerra marítima criou a necessidade de haver pessoas que, em uma nova esquadra, fossem marinheiros e militares ao mesmo tempo. (ELIAS, 2006, p.94-95)

O nascimento da profissão de oficial de naval na Inglaterra equivale ao de duas novas carreiras: a de oficial de naval comercial e a de oficial de naval de guerra, a Marinha se divide e se especializa em Marinha Mercante e de Guerra, onde a primeira se desvincula totalmente de funções bélicas e a segunda nasce para assumir integralmente essas funções. O surgimento de necessidades específicas ocasionadas pela integração e aparecimento das diferenciações fomenta a satisfação das especificidades das necessidades criadas com especificidade da prestação do serviço. É assim que a profissão marítima se une entre transporte e militar, se mescla e após se separa em duas específicas, no caso Marinha Mercante e Marinha de Guerra.

### 2.3.2 A formação dos Oficiais da Marinha Mercante no Brasil

A separação das atividades de guerra e de comércio da Marinha se sedimentou com a burocratização dos estados modernos. Apesar da separação das atividades e finalidades das Marinhas, ela não ocorreu com independência entre suas especificidades, pelo menos no Brasil, posto que a Marinha Mercante sempre esteve e continua subordinada à Marinha de Guerra, com relação às suas regulamentações, muitas delas provenientes diretamente da Marinha de Guerra. São exemplos claros da subordinação da Marinha Mercante à Marinha de Guerra: A regulamentação da formação e da profissionalização dos profissionais da Marinha Mercante continua sendo expedida pela Marinha de Guerra, vide as Normas da Marinha Mercante para Aquaviários - NORMAM – 13, expedida pela Diretoria de Portos e Costas, vinculada à Marinha do Brasil; os institutos de formação da Marinha Mercante, CIABA e CIAGA e suas respectivas administrações são vinculados à Marinha de Guerra; os Oficiais da Marinha Mercante após concluírem o curso de graduação passam a integrar automaticamente os quadros da reserva da Marinha de Guerra.

Essa vinculação subordinada se manifesta pela institucionalização das marinhas por parte do estado moderno e a burocratização do serviço militar, visando à formação militar

permanente; posto que a regularidade e constância das atividades militares dependem que sejam financiadas pelos estados. Neste sentido, Max Weber nos ensina:

Ao contrário, os exércitos burocráticos do passado, equipados e aprovisionados pelo senhor, surgiam quase sempre quando desenvolvimentos sociais ou econômicos tinham reduzido absoluta ou relativamente a camada dos cidadãos economicamente capazes de equipar-se a si mesmos, de modo que seu número não era suficiente para formar os exércitos necessários. Pelo menos não em termos relativos, isto é, proporcionalmente à extensão do poder pretendido pelo Estado, pois somente a forma burocrática do exército possibilita a formação de exércitos profissionais permanentes, tais como necessários tanto para a pacificação duradoura de Estados extensos quanto para a guerra contra inimigos distantes, particularmente a ultramarina. **Também a disciplina militar e a instrução técnica específicas somente são capazes, em regra, de desenvolver-se plenamente, pelo menos no grau exigido pelos tempos modernos, no exército burocrático.** (grifos nossos) (WEBER, 2012, p. 217)

Propondo um diálogo entre Max Weber (2012) e Norbert Elias (2006), sobre a formação da profissão naval, a ilustração proposta por Norbert Elias sobre a profissionalização da Marinha, quando o pirata Francis Drake e o militar Thomas Doughty são determinados em conjunto para uma missão real pela Rainha Elizabeth, em razão de os militares desse período não terem conhecimentos técnicos para a empreitada naval e os marinheiros da época não terem o *establishment* necessário para a guerra, neste sentido, encontra respaldo em Max Weber sobre as diferenças entre as adequações das diferentes classes sociais às necessidades dos ofícios, os mais abastados recusavam-se ao serviços pesado, os menos abastados não alcançavam os serviços mais refinados. A burocratização estatal das forças armadas, e no caso especial das Marinhas Mercante vinculada a de Guerra, põe fim a essas diferenças. Vejamos:

Abstraído-se dos períodos de forte entusiasmo ideológico, costuma ser fraca, nas camadas possuidoras, de cultura refinada, especialmente a urbana, além da aptidão, também a inclinação a realizar o serviço grosseiro do soldado raso; e a inclinação à profissão de oficial e a qualificação correspondente, em circunstâncias de resto iguais, costumam ser mais próprias das camadas possuidoras rurais. Somente onde qualidades de “técnico é que se equilibra esta situação. A burocratização das atividades militares pode basear-se no capitalismo privado, como qualquer indústria. O recrutamento e a administração do exército em regime de capitalismo privado, em formas muito diversas constituíam a regra nos exércitos mercenários, particularmente nos ocidentais, até o início do século XIX. (WEBER, 2012, p. 218)

A profissionalização do trabalho da Marinha Mercante no Brasil, diferentemente do ocorrido na Inglaterra, inicia-se institucionalizada. Já no início da República, em seu terceiro ano, por força dos Decretos Presidenciais 101<sup>24</sup> e 102<sup>25</sup>, ambos de 13 de outubro de 1892, são

---

<sup>24</sup> Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-13-outubro-1892-541350-publicacaooriginal-44858-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

criados, respectivamente, os cursos de formação de maquinista industrial e náutica no estado do Pará.

Os requisitos para a matrícula no curso de náutica estava inscrito no art. 3º do Decreto 102 e eram:

Art. 3º Para o preparo scientifico e pratico do pessoal que se destinar á nautica, o curso constará de tres annos, sendo dous theoreticos e um pratico, para cuja admissão os candidatos apresentarão certidão de approvaçãõ em portuguez, francez, geographia e arithmetica. (BRASIL, 1892)

O terceiro ano do curso constituía, de acordo com a alínea “c” do art. 3º do Decreto 102 de: “Pratica de um anno, sendo seis mezes em alto mar, a bordo dos navios de guerra da Armada nacional, ou nos da marinha mercante de qualquer paiz, findo o qual prestarão o exame de derrotas e noções praticas de machinas a vapor”. (BRASIL, 1892)

Em comparação com o ocorrido na Inglaterra, sob a análise de Norbert Elias, o processo de profissionalização no Brasil República, com a criação do curso de náutica, verifica-se que o acesso ao aprendizado da Marinha Mercante não se inicia prático e consuetudinário, mas institucionalizado, assim como o critério ao acesso ao aprendizado inicia meritório, posto que o ingresso na escola é mediante teste de aptidão em português, francês, geografia e aritmética. É claro que o curso possuía aspectos elitista, pois necessitava de conhecimentos não disponíveis a toda a população.

Em 28 de fevereiro de 1907 a escola conjunta de maquinistas e pilotos de náuticas do estado do Pará é transformada em Escola de Marinha Mercante do Estado do Pará – EMMPA, por força do Decreto Presidencial 6.388<sup>26</sup>. A subordinação à Marinha de Guerra é expressa no art. 3º desse diploma legal que a vinculou a EMMPA ao Ministro da Marinha:

Art. 3º A Escola de Marinha Mercante depende directamente do Ministro da Marinha, autoridade com a qual deverá corresponder-se o director sobre todos os trabalhos escolares e quaesquer outros assumptos que exijam a sua resolução. (BRASIL, 1907)

O ingresso na EMMPA, de acordo com o art. 14, fica condicionado a ser brasileiro, ter entre 18 e 25 anos, estar aprovado por qualquer estabelecimento de instrução pública reconhecido pelo governo federal nas disciplinas português, prática das operações fundamentais sobre números inteiros, frações ordinárias e decimais, sistema métrico decimal e

<sup>25</sup> Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-102-13-outubro-1892-541354-publicacaooriginal-44890-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>26</sup> Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6388-28-fevereiro-1907-509250-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

morfologia geométrica, “*além de não ter defeitos físicos, dispõe de saúde e robustez necessárias á vida do mar*”. (BRASIL, 1907)

As características de seleção guardam alguns resquícios do período medieval de recrutamento de jovens aprendizes. O limite de idade para o ingresso no curso e força física. Apesar de que no período medieval a idade indicada para o aprendizado prático das artes da navegação estava atrelada à infância, entre os nove e dez anos, há uma mitigação com o conhecimento técnico de nível superior, entretanto, o limite de idade é mantido, assim como a robustez física. Resta claro a permanência da necessidade de junção entre o profissional prático e o profissional técnico, referido por Norbert Elias.

A EMMPA é transformada em 16 de janeiro de 1973, por força do Decreto Presidencial 71.718<sup>27</sup> no Centro de Instrução destinado à formação, aperfeiçoamento e ao adestramento de pessoal das categorias profissionais da Marinha Mercante de demais atividades correlatas, denominado de Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA, localizado na cidade de Belém, no Pará.

A cidade do Rio de Janeiro foi contemplada com a segunda Escola de Marinha Mercante brasileira por força do Decreto-Lei 1766 de 10 de novembro de 1939, composto por dois cursos: de Especialização - para os candidatos às cartas de 2º Piloto, 3º Maquinista-Motorista e 2º Comissário, início de carreiras; e de Aperfeiçoamento - para os candidatos às cartas de categoria superior, depois de obtida a carta inicial. Em 12 de janeiro de 1971 a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro foi transformada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA, por força do Decreto Presencial 68.042.<sup>28</sup>

Assim, entre os anos de 1971 e 1973 as duas escolas de Marinha Mercante existentes no Brasil foram transformadas nos Centros de Instrução Almirantes Braz de Aguiar (CIABA), localizado na cidade de Belém do Pará e Graça Aranha (CIAGA), localizado na cidade do Rio de Janeiro, estado do Rio de Janeiro, formando os centros de graduação de Oficiais da Marinha Mercante, com bacharelado em Ciências Náuticas, oficialato em náutica e oficialato em máquinas.

Conforme informa Moura (2014, p.14-15), atualmente o curso de formação de Oficiais da Marinha Mercante, nas EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante), contidas tanto no CIABA, quanto no CIAGA, é estruturado em regime de internato durante três anos e após o cumprimento das disciplinas acadêmicas, os oficiais de náutica devem

---

<sup>27</sup> Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/legislacao/decreto/dec71718.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>28</sup> Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/legislacao/decreto/dec68042.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

cumprir um ano de estágio de praticante (PREST), e os oficiais de máquinas devem cumprir um semestre de estágio de praticante, ambos a bordo de embarcações mercantes, utilizadas na navegação marítima e no apoio marítimo, exclusivamente em empresas indicadas pelos Centros de Instrução. As atividades de ensino compreendem atividades acadêmicas – desenvolvidas em sala de aula, laboratórios, a bordo de embarcações, plataformas, terminais marítimos, estaleiros e simuladores; atividades militares – desenvolvidas com vistas à formação militar-naval e compreendem disciplinas curriculares, embarques, formaturas, cerimônias e eventos cívico-militares, serviço diário, prática de liderança e atividades de rotina das Organizações Militares; e atividades extraclasse – destinam-se a complementar o curso e compreendem palestras, seminários, filmes, visitas, atividades sociais e esportivo-culturais, de interesse para a formação do curso.

Sérgio de Moura ressalta o caráter militar durante a formação acadêmica no curso de bacharelado em ciências náuticas, que nesse período o aluno é militar e ao fim do curso passa a integrar o Quadro de Oficiais da Reserva não remunerada da Marinha do Brasil:

Durante os semestres acadêmicos, os alunos são militares, conforme previsto no Estatuto dos Militares, por estarem realizando a Formação de Oficiais da Reserva da Marinha. Após a declaração de Praticantes, os alunos são desligados do Serviço Ativo da Marinha do Brasil, incluídos como Guarda-Marinha na Reserva, de acordo com a legislação em vigor. Como alunos civis, passam a ser regidos pelas Normas de Ensino do Ensino Profissional Marítimo (EPM) e o Regimento Interno dos Centros de Instrução (...)

Ao terminar o curso, o aluno será declarado Bacharel em Ciências Náutica (curso de nível superior), e passará a integrar o Quadro de Oficiais da Reserva não remunerada da Marinha do Brasil, no posto de 2º Tenente do Corpo da Armada. (MOURA, 2014, p.15)

Ainda na contemporaneidade, o caráter militar da profissão se expressa desde os requisitos de admissão para ingressar no curso de bacharelado em ciências náuticas, constando exigências incomuns à formação universitária, ressaltando que a profissão não é militar, vejamos: possuir nacionalidade brasileira; idade entre 17 e 23 anos a serem completados até 01 de fevereiro; não ter sido condenado por sentença penal transitada em julgado; não ter sido julgado “incapaz definitivamente” para o Serviço Ativo das Forças Armadas ou das Forças Auxiliares ou para o Serviço Militar Inicial; não ser ex-aluno da EFOMM, não ter sido excluído a bem da disciplina ou por inaptidão ao oficialato de qualquer escola preparatória ou de formação das Forças Armadas ou Auxiliares, nem ter sido excluído, a bem da disciplina, do Serviço Ativo ou do Serviço Militar Inicial (SMI) de qualquer organização militar.<sup>29</sup> Além de todos os requisitos de aptidão e não impedimentos ao serviço

---

<sup>29</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/ciaga/efomm/admissao.htm>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

militar, a juventude continua sendo critério de seleção para a profissão, se no período medieval se considerava a idade correta para o início da profissionalização entre nove e dez anos, atualmente a idade é limitada aos 23 anos para ingresso no curso.

Pode-se, até esse momento, considerar três fases da profissionalização da Marinha Mercante no Brasil: A primeira iniciada com a criação da Escola de Machinista em 1892, a segunda com a criação da EMMPA em 1907, a terceira fase com as criações dos centros de instrução CIABA e CIAGA, respectivamente em Belém e no Rio de Janeiro. Até esse período os requisitos de ingresso não foram muito alterados. Critérios como a nacionalidade brasileira, aptidão física, aptidão ao serviço militar, aprovação em concurso de admissão, idade máxima para ingresso no curso foram critérios que foram sendo mantidos ao longo dos anos.

A quarta fase da formação profissional da Marinha Mercante no Brasil inicia-se nos anos de 1997 e 1998 com a admissão do ingresso das primeiras mulheres no curso de bacharelado em ciências náuticas no CIABA e no CIAGA. Reflexo da Constituição de 1988 que no inciso I, do art. 5º equiparou homens e mulheres em direitos e obrigações. O dispositivo constitucional forçou uma reestruturação na legislação militar, que até então não havia equiparado homens e mulheres, de sorte que os impedimentos militares impediam as mulheres de ingressar nos cursos de formação da Marinha Mercante. A lei 9.519 de 26 de novembro de 1997<sup>30</sup>, que reestruturou os Corpos e Quadros de Oficiais e de Praças da Marinha, em seu art. 9º, determinou que os Oficiais da Marinha de ambos os sexos são iguais em direitos e obrigações nos termos da Constituição, em consonância com a Constituição Federal de 1988, que igualou homens e mulheres em direitos e obrigações. Nesse sentido, vale ressaltar a observação de Moura:

Naquela época era exclusivamente para alunos do sexo masculino, atualmente, desde 1997 no CIABA e 1998 no CIAGA, obedecendo ao preceito constitucional de igualdade de sexos, o percentual de mulheres vem aumentando desde então, tendo atingido 40% dos alunos. (MOURA, 2014, p.14)

Sobre esse período a Imediato Estela relata:

*Eu me formei na terceira turma (2002) que aceitou mulher na marinha mercante e naquela época éramos poucas mulheres a bordo. Embarquei por muito tempo sendo a única no navio. Hoje em dia já tem várias mulheres surpreendendo pela sua competência e profissionalismo.*

A quinta fase da profissionalização da Marinha Mercante ocorre com a criação dos cursos ASON (Adaptação à Segundo Oficial de Náutica) e ASOM (Adaptação à Segundo Oficial de Máquinas), que consistem, de acordo com Moura (2014, p. 14) em cursos

---

<sup>30</sup> Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9519.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9519.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

destinados à graduados em nível superior em áreas de interesse da Marinha Mercante, realizados em parceria entre a Marinha do Brasil, Petrobrás Transporte S.A (Transpetro) e a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) com o intuito de formar Oficiais de Náutica e de Máquinas em menos tempo. O curso consiste em um ano de teoria marinheira e mais um ano de estágio embarcado – PREST, não sendo incluído no curso a formação militar. Os cursos ASON e ASOM, são igualmente regulamentos pela NORMAM- 13 e autorizados desde 2013. Os formados pelos cursos ASON-ASOM passam a compor os quadros de reserva da Marinha do Brasil, nos mesmos moldes que os formandos oriundos dos Centros de Instrução CIABA e CIAGA, apesar de não receberem o treinamento militar dos cursos tradicionais. Seria esse o primeiro passo rumo a desmilitarização da profissão?

#### **2.4 A organização do trabalho marítimo**

A organização do trabalho é o conjunto de estratégias de planejamento e execução com a finalidade de produzir bens ou prestar serviços voltados para a sociedade. A divisão do trabalho entre os membros do grupo é um dos componentes dessas estratégias que pode ser realizada de acordo com vários critérios, levando-se em conta o gênero, idade, o conjunto de competências, habilidades, qualificações técnicas, habilitações profissionais, castas, etc. Harry Braverman (2012, p.72) ressalta que “a divisão do trabalho na sociedade é característica de todas as sociedades conhecidas” e “divide a sociedade entre ocupações, cada qual apropriada a certo ramo de produção”; entretanto, de acordo com Braverman, é apenas no modo de produção capitalista que a divisão do trabalho é feita sistematicamente em operações cada vez mais limitadas das especialidades produtivas, vejamos:

A divisão do trabalho na indústria capitalista não é de modo algum idêntica ao fenômeno da distribuição de tarefas, ofícios ou especialidades da produção através da sociedade, porquanto, embora todas as sociedades conhecidas tenham dividido seu trabalho em especialidades produtivas, nenhuma sociedade antes do capitalismo subdividiu sistematicamente o trabalho de cada especialidade produtiva em operações limitadas. Esta forma de divisão do trabalho torna-se generalizada apenas com o capitalismo. (BRAVERMAN, 2012, p.70)

Um ponto que deve ser muito bem observado sobre à organização do trabalho e sua consequente divisão é a relação que a organização do trabalho guarda com a possibilidade de a essência do trabalho poder ser realizada por uma única pessoa ou se determinada atividade depende de uma coletividade para a consecução do objetivo a ser alcançado por intermédio do trabalho. Neste sentido, Braverman, com aporte nos estudos de Heskovits, aponta casos em

que já era possível identificar a divisão do trabalho em sociedades primitivas de forma fragmentada, vejamos:

Só raramente existe divisão de trabalho dentro de uma atividade – ou como poderia ser designada, subdivisão do trabalho – entre povos sem escrita. Essa especialização intraindustrial seria encontrada apenas na produção de bens de capital maiores, como casas, **embarcações** e represas de pesca. (BRAVERMAN, 2012, p.70) (grifos nossos).

O primeiro aspecto sobre a divisão do trabalho de transporte marítimo é que ele não pode ser realizado individualmente, independentemente de sua atividade estar ou não voltada para o capitalismo. A própria natureza do trabalho de transporte marítimo, que consiste em conduzir a embarcação no curso da viagem, a navegação em si, dadas as dimensões da embarcação, que mesmo em proporções reduzidas dependem de no mínimo duas divisões do trabalho: uma destinada a manobrar a embarcação e a outra para operacionalizar a propulsão. Essas duas divisões ficam claras ao analisar o desenvolvimento da propulsão das embarcações ao longo dos desenvolvimentos das Revoluções Logísticas.

À medida em que as técnicas de propulsões foram se desenvolvendo, as técnicas foram sendo alteradas: da propulsão por tração humana, o remo, passando para a propulsão eólica, que no século XIX foi substituída pela propulsão das máquinas a vapor e atualmente pelos motores de combustão, atualmente referente à Seção de Máquinas da embarcação, sempre exigiu trabalho coletivo. Igualmente as atividades de convés, referentes às técnicas de navegação, nas quais se incluem as manobras de direcionamento da embarcação, as técnicas de localização, anteriormente realizadas por observação astronômica e atualmente por intermédio de aparelhos informáticos de alta precisão de localização, tais como GPS e DP, entre outros, demonstram a impossibilidade de uma única pessoa realizar o complexo da atividade de navegação. Assim, frente à natureza coletiva do trabalho de transporte marítimo, impõe-se a necessidade de divisão das funções em distintos postos de trabalho a bordo.

A organização e a divisão do trabalho de transporte marítimo no Brasil, incluindo as normas atinentes à Marinha Mercante, obedecem às normas emitidas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil – DPC, em especial as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários – NORMAM – 13/DPC, que divide as atribuições, funções e competências dos trabalhadores em quatro Seções, de acordo com as categorias dos profissionais e as especificidades dos setores da embarcação. Octaviano Martins (2013, p. 478) destaca que, apesar de haver variações classificatórias no contexto internacional, há certa uniformização concernente as categorias de marítimos em âmbito internacional. Vejamos as quatro seções adotadas pelo Brasil:

I – Seção de Convés ou departamento de convés – É a seção responsável pela atividade de navegação.

II – Seção de Máquinas ou praça de máquinas – É a seção responsável pela operação e manutenção das máquinas do navio relativas à propulsão da embarcação.

III – Seção de Câmara - É a seção responsável pelo serviço de limpeza, cozinha e arrumação em geral.

IV – Seção de Saúde – É a seção responsável pelos parâmetros de higiene e saúde a bordo, assim como as funções de emergência, segurança do trabalho, proteção, assistência médica e sobrevivência. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 478)

A organização do trabalho marítimo é feita segundo dois critérios: o primeiro relacionado às atividades de deslocamento da embarcação e divide-se em seção de convés responsável pela navegação em si, em operacionalizar os posicionamentos da embarcação durante a navegação e a seção de máquinas responsável pela manutenção da maquinaria que propuliona a embarcação. O segundo critério relaciona-se aos cuidados com a tripulação que é dividida entre as seções de câmara, responsável pelos serviços de limpeza, cozinha e arrumação em geral e a seção de saúde, responsável pela saúde, proteção, segurança, assistência médica e de sobrevivência da tripulação. Os oficiais são restritos às seções de convés e máquinas. Os subalternos, que são todos os profissionais a bordo com nível técnico, podem ocupar postos de trabalho em todas as seções, respeitadas suas habilitações técnicas.

Para melhor elucidação dos critérios de organização do trabalho, cumpre especificar a lotação dos trabalhadores seção a seção. Vejamos:

#### 2.4.1 Seção de Convés

A Seção de Convés é a responsável pela própria atividade da navegação, ou seja, é nesta Seção que se encontram os Oficiais responsáveis por conduzir a embarcação no curso da navegação (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 479), que se utilizam de instrumentos técnicos e computadorizados de movimentação, localização espacial longitudinal e latitudinal, medição meteorológica, atracação e desatracação portuária, entre outros. Concomitante as atribuições técnicas relacionadas à condução da embarcação, há as atribuições administrativas referentes a embarcação, navegação, tripulação e carga, concernente à organização da divisão do trabalho dos tripulantes, suas fiscalizações e principalmente a gestão de todas as documentações referentes ao transporte de cargas, sujeitas as fiscalizações de órgãos administrativos, tais como os de vigilância sanitária, fiscalização do trabalho, normas de

segurança do tráfego aquaviário, receita federal, polícia federal, que devem ser apresentadas nos portos.

O Capitão de Longo Curso Roberto, com 38 anos de experiência, explica a necessidade de organização burocrática da embarcação:

*Existe uma rigorosa fiscalização, tanto no Brasil como no exterior. A partir de 1998 foram criados códigos (ISM Code e ISPS Code) que tornaram mais eficazes a fiscalização a bordo, e esses códigos foram incluídos na Convenção SOLAS, o que torna obrigatório o cumprimento. Praticamente em todos os portos brasileiros temos visitas para fiscalização desses procedimentos. São autoridades do Port State Control, para ver as condições de navegabilidade, habitualidade e de todo o aparato para a segurança da navegação, da carga e do pessoal a bordo, de acordo com o ISM Code (International Safety and Management Code). Autoridades da Marinha do Brasil para verificação de documentos da embarcação e da tripulação, bem como da segurança dos equipamentos de salvatagem e contra incêndio. Polícia Federal para controle de imigração e verificação de documentos e procedimentos adotados para evitar o tráfico de armas e de drogas a bordo. Receita Federal para verificar documentos de carga e de abastecimento do navio. Saúde dos portos, para controle de vetores a bordo, bem como as condições de higiene e provisões (data de validade, acondicionamento, etc.)*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo, atuante no ramo de apoio marítimo *off shore*, explicando as suas atribuições a bordo, expõe a concomitância das atividades de ordem técnica e burocrática:

*Meu trabalho é diretamente direcionado com o sistema de posicionamento dinâmico do navio, que mantém o navio parado ou executa um dado movimento de alta precisão para que possamos fazer operações com nossos submarinos não tripulados a bordo chamados ROV's, sou operador de DP. Além disso sou responsável por manter a documentação do navio em dia, tarefa que é dividida entre os oficiais de náutica e de máquinas a bordo.*

O Oficialato de Náutica é composto pelo Comandante da Embarcação, o Imediato e os demais oficiais de náutica. As divisões das atribuições de trabalho são divididas conforme a hierarquia na seção. A hierarquia é composta pelo Comandante, Imediato, Primeiro Oficial de Náutica, Segundo Oficial de Náutica. Cumpre esclarecer que todos são bacharéis em ciências náuticas, com habilitação em náutica, tendo seus postos de trabalho e patentes hierárquicas condicionadas às promoções pessoais adquiridas ao longo da carreira. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 480).

Os suboficiais são o mestre de cabotagem e contramestre, moço de convés, marinheiro de convés e marinheiro auxiliar de convés. (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 480).

#### 2.4.2 A Seção de Máquinas

À Seção de Máquinas compete a operação e a manutenção das instalações de máquinas referentes à propulsão da embarcação e seus sistemas mecânicos, elétricos e eletrônicos, assim como os reparos de emergência que necessitem ser feitos fora do porto, ou seja, no curso da navegação, utilizando-se dos recursos disponíveis a bordo. Da mesma forma que a Seção de Convés, ela é composta por oficiais, suboficiais e subalternos, que ocupam as funções de chefe de máquinas ou oficial superior de máquinas, subchefe de máquinas, oficiais de máquinas e assistentes. A hierarquia nessa Seção é organizada a partir do chefe de máquinas, oficial responsável pela propulsão mecânica e pela operação e manutenção das instalações mecânicas e elétricas do navio. O subchefe de máquinas é o oficial que ocupa o segundo posto na hierarquia e é responsável por substituir o chefe de máquinas em caso de incapacidade deste. O oficial assistente de máquinas é um oficial em treinamento e instrução. São oficiais o primeiro e segundo oficiais de máquinas; são suboficiais o eletricista e o condutos de máquinas; e são subalternos os marinheiros de máquinas, moço de máquinas e marinheiro auxiliar de máquinas (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 481-482).

#### 2.4.3 Seções de Câmara e de Saúde

As Seções de Câmara e de Saúde não são compostas por oficiais, os bacharéis em Ciências Náuticas. A Seção de Câmara é responsável pelos serviços de limpeza, cozinha e arrumação, sendo todos os tripulantes dessa seção compostos por subalternos que exercem as funções de cozinheiros e taifeiros. Concernente à Seção de Saúde, esta é responsável pela higiene e saúde a bordo, todos os tripulantes desta seção são suboficiais, exercendo as funções de enfermeiro e auxiliar de saúde; entre as atribuições encontram-se as de emergência, segurança do trabalho, proteção, assistência médica e de sobrevivência (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 482).

O conjunto das Seções definidas pela NORMAM-13 equivale à organização do trabalho marítimo. É possível dividir os trabalhadores marítimos em duas categorias, os oficiais de náutica, bacharéis em ciências náuticas e os marítimos não oficiais. Não existe uma formação única para o trabalhador marítimo e a progressão funcional não permite mudança de Seção, ou seja, quem é da Seção de Câmara será sempre da Seção de Câmara, só podendo

mudar de Seção se concluir a habilitação específica para a Seção de Máquinas ou Seção de Convés, por exemplo.

## **2.5 Divisão do trabalho marítimo**

A divisão mais importante a bordo: Todos os tripulantes estão sujeitos às ordens do Capitão, que é lotado na Seção de Convés.

A divisão do trabalho segue critérios hierárquicos relacionados ao nível de instrução dos trabalhadores e habilitações específicas para a navegação. Os níveis mais elevados na divisão do trabalho marítimo são destinados aos portadores de diploma de bacharelado em ciências náuticas, nas suas duas habilitações: náutica e máquinas e equivalem à hierarquia a bordo. Os níveis superiores da divisão do trabalho são organizados segundo parâmetros militares e dividem-se em Capitão, Imediato, Primeiro Oficial e Segundo Oficial na seção de convés e Oficial Superior de Máquinas, Primeiro Oficial de Máquinas e Segundo Oficial de Máquinas. Aos profissionais de nível técnico ocupantes de postos de trabalho nas seções de convés e máquinas é destinada a nomenclatura de suboficiais e subalternos, que incluem os moços e marinheiros de convés e máquinas.

Todos os profissionais lotados na seção de câmara são subalternos, enquanto que entre os profissionais lotados na seção de saúde e higiene há os suboficiais, que são os portadores de diploma técnico em saúde.

A NORMAM -13 elenca todo o rol de atribuições de cada profissional a bordo de forma exaustiva, determinando as competências do comandante e de cada um dos oficiais, suboficiais e subalternos a bordo distribuídos pelas quatro seções. Transcrever cada uma dessas atribuições seria um trabalho inglório, desnecessário e que não atende ao objetivo desta pesquisa, até porque alguns postos de trabalho possuem até quarenta atribuições diferentes, o que tornaria esse trecho exaustivo e pouco produtivo.

As atribuições dos Oficiais da Marinha Mercante congregam atividades de organização documental, de supervisão de serviços e de competências técnicas relacionadas à navegação, que englobam as atribuições de direcionamento e posicionamento da embarcação e operacionalização e manutenção da propulsão da embarcação. As divisões das atribuições obedecem ao sistema de quanto maior for a patente a bordo, maior são as responsabilidades burocráticas, relativas a organização documental; maiores são as atribuições de mando e fiscalização dos hierarquicamente subordinados em cada seção e maiores são as exigências de

perícia e precisão técnica relativas à navegação, em oposição, quanto maior for a necessidade de perícia e precisão técnicas, menores serão os quantitativos de atribuições técnicas, ou seja, o número de atribuições técnicas diminui à medida em que a perícia e precisão técnicas são maiores. Neste sentido, quanto maior a patente, maior o número de atribuições administrativas e menor o número de atribuições técnicas, em contrapartida, as atribuições técnicas exigem maior conhecimento especializado, o inverso é verdadeiro, quanto menor a patente, maior o número de atribuições técnicas, porém, de menor complexidade e menor o número de atribuições administrativas e de supervisão.

Por exemplo: O Comandante é o administrador e autoridade máxima da embarcação, responsável por conduzir tecnicamente a embarcação com segurança e em consonância com toda a normatização relativa à navegação. Entre as suas quarenta atribuições determinadas pela NORMAM-13, apenas uma é de caráter estritamente técnico, contida no item 6), do Capítulo 4, Seção I – 4-1<sup>31</sup>: “assumir pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como: por ocasião de travessias perigosas, entrada e saída dos portos, atracação, desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em caso de emergência”. Em contrapartida, possui 39 atribuições administrativas, fiscalizatórias, de mando e supervisão.

## **2.6 Características da organização e divisão do trabalho marítimo**

Com base na análise da NORMAM-13 e nos relatos dos entrevistados, a divisão e organização do trabalho de transporte marítimo de cargas tem como pilares hierarquia militar, estrutura piramidal, regulamentação, rigidez e organização burocrática, que atuam de forma interconectada.

### **2.6.1 Hierarquia Militar**

A hierarquia militar é imposta durante o curso de formação e organiza o trabalho a bordo sob um sistema de critérios de níveis de importância, comando e subordinação previamente estabelecidos e que não permitem alterações no escalonamento dos postos e nem

---

<sup>31</sup> Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13_0.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

contestações sobre as ordens emitidas. O caráter militar é preponderante, desde a institucionalização e regulamentação da profissão, perpassando pela formação profissional que se estende durante a vida profissional, apesar do caráter civil e comercial da profissão.

A própria nomenclatura dos postos de trabalho, pelos significados semânticos demonstram a hierarquia a bordo: Capitão ou Comandante, Imediato, Primeiro e Segundo Oficial e subalternos. Intrinsecamente a nomenclatura dos postos de trabalho está a submissão às ordens, que devem ser cumpridas conforme determinadas, de forma que os postos de trabalho são simultaneamente postos de funções e de comandos e obediência.

A hierarquia se manifesta claramente no determinado pela NORMAM-13, como Atribuições Comuns a Todos os Tripulantes no subitem 3), do item 0419, da Seção 3: “Obedecer ao Comandante e demais autoridades a bordo”. Esse dispositivo se completa com os contidos nos subitens 1 e 2, do item 0421 da Seção IV sobre Faltas Disciplinares de Tripulantes Passíveis de Penalidades, vejamos: desrespeitar seus superiores hierárquicos, não cumprindo suas ordens, altercando com eles ou respondendo-lhes em termos impróprios e recusar fazer o serviço determinado por seus superiores, respectivamente. Os dispositivos não tratam de cumprimento dos deveres profissionais, mas ao imperativo de obediência e submissão as demais autoridades a bordo. Não se pretende concluir que ao Comandante é possibilitada ordenar tarefas ilegais, entretanto, a própria semântica dos termos demonstra a base hierárquica

### 2.6.2 Estrutura Piramidal

A organização do trabalho é estruturada em formato de pirâmide, onde na base estão os subalternos, acima destes os suboficiais, na sequência os oficiais, na parte mais superior, mas embaixo do topo o Imediato e acima de todos o Capitão. Essa estrutura piramidal reforça o caráter hierárquico e militar da profissão, condicionando os trabalhadores a um sistema fixo de atribuições regulamentadas e submetidas a constante supervisão de seus superiores hierárquicos, sendo que os que na hierarquia são inferiores são sempre fiscalizados pelos imediatamente superiores, formando a estrutura piramidal na qual o Comandante está no topo.

### 2.6.3 Rigidez

É rígida porque os postos de trabalho e suas respectivas atribuições estão condicionadas as habilitações profissionais, não permitem alterações nos postos de trabalho, na divisão do trabalho e nem em sua organização, independentemente dos conhecimentos técnicos adquiridos ao longo da vida profissional e do conjunto de competências pessoais de cada profissional a bordo. Por exemplo, um marinheiro de convés não pode ocupar o posto de um segundo oficial de náutica, mesmo ambos trabalharem na mesma seção, a de convés, assim como um segundo oficial de náutica não pode ocupar o posto do Imediato sem ter sido previamente promovido a Primeiro Oficial de Náutica e o Imediato só assume o comando da embarcação em caso de morte do Capitão ou situação extrema que o incapacite para exercer o comando. A mudança de seção também não é possível, posto que depende de prévia habilitação profissional específica, de forma que um Segundo Oficial de Náutica não pode ocupar o posto de Segundo Oficial de Máquinas, por exemplo.

A promoção na carreira não é concedida pelo patrão, no caso o armador, independentemente das competências pessoais do trabalhador. A promoção é concedida mediante um processo de avaliação que consiste, de acordo com o 0201- Da Carreira, do Capítulo 2, da NORMAM-13, em:

apresentar requisitos profissionais específicos, normalmente mensurados pelo tempo de embarque e/ou pela aprovação em cursos profissionais que lhe propiciam a certificação (habilitação) e/ou registro em Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) necessários para o exercício dos cargos e funções a bordo das embarcações. A ascensão de categoria será processada mediante requerimento do aquaviário à OM de sua Jurisdição. A OM de Jurisdição do aquaviário, após confirmar que o requerente preenche os requisitos estabelecidos na presente norma, efetivará a ascensão de categoria com o registro em Ordem de Serviço e a substituição, na CIR, da etiqueta de dados pessoais anterior pela nova etiqueta emitida pelo Sistema Informatizado de Cadastro Aquaviário (SISAQUA). (NORMAM – 13/DPC, 2003, item -2-1-)

### 2.6.4 Regulamentação

É regulamentada porque toda a organização do trabalho e sua divisão são determinados por meio de regulamentação não sendo permitido mobilidades verticais e nem horizontais sem prévio atendimento e preenchimento dos requisitos contidos em regulamentações específicas da Marinha.

Além da regulamentação que estrutura a organização do trabalho, todos os profissionais a bordo devem seguir rígidas normatizações sobre segurança do trabalho, segurança da embarcação, segurança da carga e normas relativas à segurança e proteção do meio ambiente.

### 2.6.5 A organização burocrática do trabalho marítimo

A análise da formação acadêmica, organização e divisão do trabalho marítimo feita até este momento por meio das leis demonstra uma das principais características da gestão burocrática: “o princípio de áreas de jurisdição fixas e oficiais, ordenadas de acordo com regulamentos, ou seja, por leis ou normas administrativas”. (WEBER, 2012, p.198)

Esse princípio possui três características, sendo a primeira a regulamentação das atividades regulares por meio de normas fixas como deveres oficiais. A execução dessas atividades regulares é exercida por uma autoridade legalmente constituída, munida de poderes de coerção legalmente delimitados. Como medida de legitimação dessa autoridade legalmente constituída o exercício dos poderes incumbidos é condicionado à posse de qualificações específicas e previstas por um regulamento geral. Em comparação com a organização do trabalho marítimo, têm-se que as atribuições destinadas aos trabalhadores marítimos são elencadas exaustivamente pela NORMAM-13, cabendo ao Capitão da embarcação cumprir e fazer cumprir toda a legislação e regulamentos atinentes à navegação, conforme determina o art. 8º da Lei 9.537 de 1997<sup>32</sup>; sendo ele próprio uma autoridade legalmente constituída, sendo a autoridade conferida exclusivamente em razão da habilitação prévia e específica, e com poderes de punição aos quais são incluídos impor sanções disciplinares, ordenar o desembarque de qualquer pessoa e ordenar a detenção de pessoas no camarote ou alojamento, se necessário com algemas, conforme estabelecem os incisos I, II e III do art. 10 da Lei 9.537 de 1997<sup>33</sup>.

O segundo princípio que caracteriza a organização burocrática é o “da hierarquia dos postos e dos níveis de autoridades significam um sistema firmemente ordenado de mando e subordinação, no qual há uma supervisão dos postos inferiores pelos superiores” (WEBER, 2012, p.199). Em comparação à organização do trabalho marítimo, esse princípio se aplica parcialmente, pois o sistema de mando e subordinação da organização do trabalho marítimo é

---

<sup>32</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

<sup>33</sup> Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

feito do posto superior para o inferior e a fiscalização dos serviços ocorre no mesmo sentido. No sistema jurídico moderno há sempre a possibilidade de um profissional em situação hierarquicamente inferior questionar as ordens ilegais e abusivas do superior, porém, relativamente a organização do trabalho marítimo a supervisão dos serviços é realizada pelo superior sobre o hierarquicamente inferior.

A necessidade de organização e gestão da documentação da embarcação, necessária frente às cobranças das inúmeras fiscalizações da atividade de navegação, mencionada supra e confirmada pelos relatos do Primeiro Oficial de Náutica Marcelo e pelo Capitão de Longo Curso Roberto demonstram a interferência da administração burocrática estatal de fiscalização refletida na navegação, exigindo documentação escrita, que repercute na organização e divisão do trabalho marítimo, confirmando o terceiro princípio da burocracia pelo qual “a administração moderna baseia-se em documentos (atas), cujo original ou rascunho se guarda, e em quadro de funcionários subalternos e escrivães de todas as espécies”. (WEBER, 2012, p.199).

O quarto princípio, se relaciona com todos os anteriores, em razão de a atividade oficial exigir intensa instrução na matéria (p.199). Tanto as funções administrativas, quanto as técnicas, ou seja, as relacionadas com a própria navegação, necessitam de quadro altamente especializado de trabalhadores, que possam congregiar as duas naturezas de atribuições referentes ao trabalho marítimo. Este princípio igualmente se conecta com a enumeração exaustiva das atribuições dos trabalhadores marítimos e com a possibilidade e necessidade de aprendê-las. O sexto princípio versa exatamente sobre a exigência de possuir conhecimento técnico especializado sobre as atribuições da profissão como requisito para o próprio desempenho do cargo (p.199).

O quinto princípio, será melhor analisado no item referente à jornada de trabalho do trabalhador marítimo, pelo qual

(...) quando o cargo está plenamente desenvolvido, a atividade oficial requer o emprego de plena força de trabalho do funcionário, independentemente da circunstância de que o tempo de trabalho obrigatório no escritório pode estar fixamente delimitado (WEBER, 2012, p.199)

Conforme a análise proposta, construída a partir da formação profissional do trabalhador marítimo, perpassando pela análise das regulamentações da profissão em face da organização e da divisão do trabalho marítimo resta claro que essas além de influenciadas pela militarização da profissão, se enquadra nas características da burocracia.

Portanto, trata-se de um serviço destinado à distribuição de mercadorias, de natureza comercial, com organização e divisão do trabalho militarizada e burocrática.

## **2.7 A Relação entre a maquinaria e competência**

A embarcação, entendida como máquina, possui uma característica peculiar, ela não altera o processo de trabalho, mas cria o próprio trabalho. É impossível imaginar a profissão de transporte de cargas e de pessoas pelo meio aquaviário sem a existência da embarcação, todas as atividades da navegação, quer sejam realizadas de forma profissional ou não, voltadas para o capitalismo ou não, só são possíveis em razão da prévia existência da embarcação.

A navegação em todas as suas finalidades, quer seja transporte de cargas e pessoas, recreação, etc., consiste no deslocamento no meio aquaviário e esse só é possível por intermédio da embarcação. A embarcação possui aspecto central e indispensável na navegação. Neste sentido, a navegação só é alcançada pela realização do trabalho marítimo que é operacionalizar a embarcação, em seus múltiplos aspectos.

Assim, a embarcação, para o trabalhador aquaviário, é ao mesmo tempo a atividade de seu trabalho, o seu instrumento de trabalho e o seu local de trabalho, esses são aspectos indissociáveis ao trabalho marítimo, que se resume em operacionalizar a embarcação como um todo, através dos seus fragmentos mecânicos, que só alcança finalidade para a embarcação, que consiste em navegar, quando operados conjuntamente.

A finalidade da embarcação é a navegação e a finalidade da navegação é o transporte, porém, a atividade do trabalhador marítimo é a operacionalização da embarcação para que ela possa navegar. É a atividade de seu trabalho porque as atribuições do trabalhador desenvolvidas durante a navegação são voltadas para a operacionalização da embarcação, ou seja, o rol de atribuições, funções e as competências necessárias para o desenvolvimento do trabalho marítimo se voltam para esse fim.

A embarcação é uma máquina complexa, formada por várias outras máquinas que juntas formam a embarcação, a operacionalização e manutenção de uma das partes da embarcação não a descaracteriza como um todo, logo, todos os componentes e instrumentos mecânicos da embarcação são fragmentos da própria embarcação e a operacionalização de um ou de vários mecanismos da embarcação visam unicamente fazê-la funcionar, de forma que todos os instrumentos mecânicos que compõe a embarcação são fragmentos da própria

embarcação que mesmo separados não se descaracterizam do todo. Assim, operacionalizar instrumentos mecânicos da embarcação é operacionalizar um fragmento necessário para o funcionamento da embarcação, caracterizando a embarcação como o próprio instrumento de trabalho do marítimo.

É diante desse compósito que a embarcação deve ser entendida, como a razão do trabalho marítimo, logo, entender o trabalho marítimo e a navegação é entender a máquina embarcação. Concernente à maquinaria, Friedman e Naville, apresentam a seguinte classificação, na qual a embarcação é caracterizada como sendo simultaneamente ativa e passiva, vejamos:

Distingue três grandes tipos de máquinas, que ultrapassam largamente as máquinas energéticas ou de produção propriamente ditas: as máquinas passivas, ativas e reflexas. Reintegra a arquitetura na mecânica, segundo a tradição antiga, e considera como máquina todo dispositivo técnico organizado pelo homem. Assim, podem-se incluir, entre as máquinas passivas, organizações primitivas como a baliza, a gruta, a cerca, e construções reticulares (estrada, canal) ou vasculares (habitações). As máquinas ativas, por seu lado, serão dirigidas, distribuídas (máquinas-ferramentas simples, instrumentos) ou reguláveis (automóvel). Quanto às máquinas reflexas, podem ser limitadas (modificação do funcionamento de certos limiars), variáveis (a partir das indicações fornecidas pelos aparelhos de medição) ou auto-reguladas por variações equilibradas no interior do sistema. Está visto que os sistemas técnicos reais podem combinar os diferentes tipos de funcionamento ou aperfeiçoar-se, passando de um tipo a outro. Um navio, por exemplo, é uma máquina e arquitetura, e, portanto, ativo e passivo ao mesmo tempo. A evolução viga à ponte e à ponte rolante assinala a passagem da máquina passiva à máquina ativa; idêntica evolução ocorreu da ponte levadiça à ponte girante e à grua. Quanto aos automatismos auto-regulados, estes tem um antepassado longínquo, mas sempre atual, na armadilha, que é uma máquina reflexa ilimitada. (FRIEDMAN; NAVILLE, 1973, p.411)

Ao mesmo tempo em que a embarcação cria o trabalho marítimo ela o divide em razão da complexidade de sua operacionalização em pelo menos duas funções distintas, o direcionamento do movimento da embarcação e o controle da propulsão da embarcação, caracterizando-se como uma atividade coletiva.

Muitos instrumentos tecnológicos foram incorporados à navegação ao longo dos séculos, a própria estrutura física da embarcação foi alterada da madeira para o metal, a propulsão foi alterada de tração humana para vento, depois para o vapor e atualmente para motores de combustão. Concernente as manobras de direcionamento e posicionamento, os instrumentos de localização e demais instrumentos tecnológicos que possibilitam manobras mais precisas também foram sendo incorporados ao longo dos séculos, entretanto, apesar das modificações dos procedimentos técnicos de trabalho, esses instrumentos não substituíram a necessidade da inteligência humana para o desenvolvimento da navegação.

Os instrumentos tecnológicos, tanto os relativos a navegação quanto a propulsão, em especial os computadorizados, atualmente utilizados pela maioria das embarcações

profissionais, modificaram as exigências de qualificação dos profissionais, entretanto, com relação as competências pessoais, principalmente as relacionadas a tomadas de decisão em situações de perigo não foram alteradas, posto que, por mais que a embarcação tenha alcançado patamares altamente tecnológicos, a natureza continua imprevisível e suas manifestações físicas exigem a inteligência humana para contorna-la.

No trabalho marítimo e no aquaviário como um todo, a subjetividade e os atributos pessoais são de extrema importância para o desenvolvimento do trabalho, em razão de este ser um trabalho de perícia e precisão técnica, que se vale de inúmeros instrumentos tecnológicos e computadorizados que são utilizados em conjunto com a maquinaria pesada, além do risco constante e iminente, em razão dos perigos de naufrágio, explosões, abalroamentos, etc., que podem ser ocasionados tanto por falhas humanas, falhas mecânicas e intempéries da natureza como tempestades, maremotos e demais movimentos agressivos da natureza.

Leonardo Mello e Silva afirma a importância dos sistemas de classificações em formatos institucionalizados, posto elucidar dados fundamentais da abordagem da competência. Vejamos:

O momento de captura dos atributos da competência em formatos institucionalizados, como é o caso dos sistemas de classificação, é muito importante entre outros motivos pelo fato de que esclarece um dado fundamental da abordagem da competência, muito sensível a distorções: trata-se do campo em que são consideradas as disposições de caráter individual. Muitas vezes essas disposições são tomadas como traços de comportamento. No entanto, para a abordagem da competência, todas aquelas “qualidades” (ou “competências”) trazidas de outras esferas da vida são importantes ou, por outra, são levadas em conta na avaliação profissional na medida em que são utilizadas em situações concretas de trabalho. (MELLO E SILVA, 2004, p. 59-60)

Neste sentido, cumpre elencar as competências pessoais dos trabalhadores marítimos, de acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações, instituída pela Portaria 397 de 09 de outubro de 2002 do Ministério do Trabalho e Emprego<sup>34</sup>. Vejamos:

São competências pessoais dos Oficiais de Náutica ou de Convés<sup>35</sup>:

Demonstrar: liderança, criatividade, capacidade de interpretação cartográfica, capacidade de percepção de anomalias no processo, comportamento pró-ativo, capacidade de improvisação, capacidade de adaptação, capacidade de comunicação oral e escrita e inclusive em língua inglesa, percepção espacial e cinemática, possuir raciocínios analítico, sintético e matemático, capacidade para operar equipamentos de informática e uso de aplicativos e programas de informática. E destacam-se as capacidades de trabalhar em equipe, de auto-

<sup>34</sup> Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbsite/pages/legislacao.jsf>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

<sup>35</sup> Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/ResultadoFamiliaDescricao.jsf>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

controle, trabalhar sob pressão, tomar decisões rápidas em situações críticas e capacidade de adaptação à rotina de confinamento.

Os recursos de trabalho dos Oficiais de Náutica ou de Convés são: Equipamentos de comunicação (GMDSS), guinchos, sistema de posicionamento dinâmico, equipamentos de monitoração meteorológica, equipamentos de controle da poluição, registrador de rumo, joystick, compassos e régua paralela, cartas náuticas e publicações, radar, agulha magnética e giroscópica, sextante, anti-colisao (arpa), GPS, Fac-símile para mensagens de segurança (Navtex), molinete e guindaste.

São competências pessoais dos Oficiais de Máquinas<sup>36</sup>:

Demonstrar: coragem, dinamismo, iniciativa, motivação, criatividade, capacidade de observação, solidariedade, raciocínio lógico, capacidade didática. Trabalhar em equipe, exercer liderança, tomar decisões, assegurar disciplina, ter flexibilidade profissional, realizar cursos de aperfeiçoamento, expressar-se oralmente, redigir adequadamente textos de forma clara e sucinta, dominar línguas estrangeiras e informática, adaptar-se às condições e ambiente de trabalho, possuir equilíbrio emocional e suportar privação social e familiar, que em outras palavras quer dizer trabalhar em confinamento.

Os recursos de trabalho dos Oficiais de Máquinas são: catálogos de fabricantes, máquinas pesadas elétricas, máquinas pesadas hidráulicas e pneumáticas, equipamentos de refrigeração, fresadora (máquina de movimento contínuo destinada a usinagem de materiais), máquina de solda, torno, instrumentos de medida, instrumentos de precisão, ferramentas em geral e especiais, EPI, plaina, telefone, internet, microcomputador e fax.

São competências pessoais dos Marinheiros de Convés, Marinheiros de Máquinas, Moço de Convés e Moços de Máquinas<sup>37</sup>:

Demonstrar: iniciativa, agilidade, autocontrole, comunicação, atenção, firmeza, rapidez de raciocínio, desprendimento. Trabalhar em equipe, demonstrar resistência para o confinamento e respeitar hierarquia.

São recursos de trabalho: máquina de bater ferrugem (pica-pau), espichas, carta náutica, régua paralela, compasso, esquadro, livros de regulamentos e normas, equipamentos de navegação costeira estimada, equipamentos de comunicação, equipamentos óticos, taxímetro e círculo azimutal, manuais de equipamentos, equipamento de navegação eletrônica (GPS e navtex), cronômetros e cronógrafos, picareta, escova de aço, raspa, torno, materiais de

<sup>36</sup> Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/ResultadoFamiliaDescricao.jsf>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

<sup>37</sup> Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/ResultadoFamiliaDescricao.jsf>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

pintura, ferramentas (lixadeira, furadeira, máquina de solda, etc.), instrumentos de medição, estopa, trapo, solvente, óleo lubrificante, instrumentos de precisão, equipamentos de segurança.

Observando o conjunto das competências pessoais dos trabalhadores marítimos, em todas as hierarquias, verifica-se que o componente humano do trabalho, as características que envolvem subjetividades relacionadas a tomadas de decisão estão presentes em todos os trabalhadores marítimos, que permanecem indispensáveis mesmo sendo esse labor executado com maquinário pesado, sendo a própria embarcação uma máquina complexa e que pelas suas peculiaridades exigem que o trabalhador mantenha as subjetividades humanas para operar todo esse complexo maquinário. Essa diferenciação fica clara em comparação com os trabalhadores que se utilizavam do maquinário pesado em linhas de produção taylorista/fordista, a perda da subjetividade do trabalho, que reduzia o trabalho a mero apêndice da máquina, não ocorre com o trabalhador marítimo.

O trabalhador marítimo necessita de um conjunto de competências, capacidades técnicas, qualificação e habilitação profissional que o distancia de um autômato vinculado à máquina, mesmo nos postos de trabalho que exigem menores qualificações o aspecto subjetivo se faz necessário.

Neste sentido, o perfil de trabalhador marítimo se identifica com o perfil do trabalhador imaterial, proposto por André Gorz, vejamos:

Era importante mostrar que esse trabalho imaterial, naquilo que tem de principal, não repousa sobre os conhecimentos desses prestadores e fornecedores. Antes de mais nada, ele repousa sobre as capacidades expressivas e cooperativas que não se podem ensinar, sobre uma vivacidade presente na utilização dos saberes e que faz parte da cultura do cotidiano. Essa é uma das grandes diferenças entre os trabalhadores de manufaturas ou de indústrias taylorizadas e aqueles do pós-fordismo. Os primeiros só se tornam operacionais depois de serem despojados dos saberes, das habilidades e dos hábitos desenvolvidos pela cultura do cotidiano, e submetidos a uma divisão parcelada do trabalho. (GORZ, 2005, p.19)

A operacionalização dos maquinários da embarcação depende de profissionais que possam entendê-la e controlá-la, não o oposto, a navegação em seu conjunto exige profissionais que tenham capacidades de agir em situações de perigo iminente ou extremo, que tenham condições de conduzir a embarcação diante das muitas intempéries da natureza, referentes às inconstâncias climáticas e meteorológicas que influenciam a força e os movimentos aquáticos, que podem ter suas situações tornadas mais complexas de acordo com o tipo de carga a ser transportada, como as cargas perigosas, tais como petróleo, gases, materiais explosivos, etc. Um profissional desprovido das subjetividades humanas, compostas

pelas complexas conectividades entre competências pessoais, habilitações profissionais, conhecimentos técnicos e inteligência emocional, incapacitado de congrega a utilização de todo esse compósito em situações extremadas é absolutamente inadequado para o trabalho de transporte marítimo.

Neste sentido, Gorz (2005, p.18) ao especificar o conjunto das competências pessoais do trabalho imaterial, indiretamente resume o perfil desejado para o trabalho marítimo: “As qualidades impossíveis de demandar, e que dele são esperadas, são o discernimento, a capacidade de enfrentar o imprevisto, de identificar e de resolver os problemas”. Leonardo Mello e Silva corrobora esse entendimento ao referir que a competência está relacionada com a autonomia do trabalhador, esta entendida como a “capacidade demonstrada de exercer esse atributo diante de um evento (que é, por definição, imprevisto) ou de uma disfunção de um processo regular de trabalho”. (MELLO E SILVA, 2004, p.59-60)

### 2.7.1 Profissão de risco, sociedade em risco

O mar é uma força da natureza não domada pela humanidade, o senso de aventura na navegação permanece o mesmo do início das primeiras incursões humanas aquáticas quando confrontados com a natureza indomada, por maiores que tenham sido os avanços tecnológicos nas embarcações e nas técnicas de navegação, os perigos advindos do mar aberto não foram alterados. O mar, enquanto força da natureza não pode ser encarado isoladamente, todo o conjunto climático formado por ventos e chuvas e que em suas potências máximas se transformam em ventanias, tempestades, ciclones, maremotos, furacões, tsunamis e etc., despertam grande atenção quando atingem os continentes, porém, quando ocorrem em mar aberto e longe da terra essas manifestações da natureza passam muitas vezes despercebidas à maioria das pessoas, entretanto, isso não ocorre com os trabalhadores marítimos. Essa ameaça constante atinge diretamente os trabalhadores marítimos.

O naufrágio é e sempre foi um risco iminente e inerente à navegação, que em verdade, o sucesso da navegação encontra-se justamente em não naufragar, em conseguir cumprir o percurso em segurança. Entretanto, os riscos advindos da navegação há muito superaram os prejuízos relacionados à perda da carga e a perda da vida dos tripulantes, a partir do século XX esses riscos foram ampliados como ameaças à própria vida do planeta, em razão dos níveis de periculosidade e insalubridade de vários tipos de cargas transportadas via marítima. Sobre a diferença da mensuração dos riscos, em especial relacionados à navegação, Ulrick Beck tem uma interessante passagem:

O conceito de risco tem realmente a importância sócio-histórica que lhe é aqui assinalada? Não se trata de um fenômeno originário de qualquer ação humana? Não serão os riscos justamente uma marca da era industrial, em relação à qual deveriam ser nesse caso isolados? É certo que os riscos não são uma invenção moderna. Quem – como Colombo – saiu em busca de novas terras e continentes por descobrir assumiu riscos. Estes eram, porém, riscos pessoais, e não situações de ameaça global, como as que surgem para toda a humanidade com a fissão nuclear ou com o acúmulo de lixo nuclear. A palavra “risco” tinha no contexto daquela época, um tom de ousadia e aventura, e não o da possível autodestruição da vida na Terra. (BECK, 2011, p.25)

Os riscos da profissão marítima na contemporaneidade são ampliados de risco pessoal para risco ambiental, pois os riscos pessoais são inerentes à profissão e a depender da carga transportada ele se expande para riscos ambientais, que ameaçam a vida no planeta.

Os riscos produzidos pela modernidade tardia relacionam-se com a produção de elementos nocivos à vida humana e do planeta, tais como óleos, petróleo, gases, fertilizantes sintéticos, enriquecimento de materiais nucleares entre muitos outros, que não se restringem à sua zona de produção, mas são distribuídos e comercializados em todo o planeta. A globalização da produção, da distribuição e dos mercados consumidores dividem por todo o mundo a mobilidade de produtos altamente nocivos à humanidade e à vida do próprio planeta, fulminando todas as fronteiras geográficas, sociais, políticas e econômicas existentes na contemporaneidade. Neste sentido, Beck:

Reduzido uma fórmula: *a miséria é hierárquica, o smog é democrático*. Com a ampliação dos riscos da modernização – com a ameaça à natureza, à saúde, à alimentação etc. -, relativizam-se as diferenças e fronteiras sociais. Isto ainda continua a provocar consequências bastante diversas. Objetivamente, porém, os riscos produzem, dentro de seu raio de alcance e entre as pessoas por ele afetados, um efeito equalizador. Nisto reside justamente sua nova força política. Nesse sentido, sociedades de risco simplesmente não são sociedades de classes, suas situações de ameaça não podem ser concebidas como situações de classe, da mesma forma como seus conflitos não podem ser concebidos como conflitos de classe. (BECK, 2011, p.43)

O efeito equalizador do alcance dos danos à natureza desfaz as diferenças de classe, as diferenças políticas e atinge a todos de forma absolutamente democrática. Esse efeito se conecta ao efeito bumerangue, também preconizado por Beck:

Contido na globalização, e ainda assim claramente distinto dela, há um padrão de distribuição dos riscos no qual se encontra um material politicamente explosivo: cedo ou tarde, eles alcançam inclusive aqueles que os produziram ou que lucraram com eles. Em sua disseminação, os riscos apresentam socialmente um efeito bumerangue: nem os ricos e poderosos estão seguros diante deles. Os anteriormente “latentes efeitos colaterais” rebatem também sobre os centros de sua produção. Os atores da modernização acabam, inevitável e bastante concretamente, entrando na ciranda dos perigos que eles próprios desencadeiam e com os quais lucram. (BECK, 2011, p.44)

A fim de ilustrar a relação existente entre os riscos da profissão marítima com os riscos que tem potencialidade de afetar do planeta e demais formas de vida, transcreve-se dois casos emblemáticos de acidentes marítimos com repercussões ambientais em âmbito internacional. Os navios Amoco Cadiz e o Erika, ambos navios-tanque transportavam óleos e os seus naufrágios acarretaram enormes derramamentos de óleos no mar.

O Amoco Cadiz naufragou em razão de uma série de ondas de tempestades, vejamos:

Na manhã do dia 16 de março de 1978, o navio-tanque *AmocoCadiz* de bandeira liberiana, com 334m, construído pelos espanhóis (Astilleros Españoles), considerado o estado-da-arte da engenharia naval, pertencente a uma companhia norte-americana com filial nas Bahamas, mas com tripulação italiana (de proventos menores que uma americana), encalha em Portsall, ao norte da Bretanha, França, carregando 120.000 toneladas de óleo árabe leve e 100.000 toneladas de óleo iraniano, além do óleo do *bunker* tipo C.

Ao constatar, após o impacto de uma série de ondas de tempestade, que o seu navio estava com problemas no comando de manchas; portanto para controlar a velocidade e a direção da embarcação, o comandante Pasquale Baladari emitiu um rádio-comunicado avisando que os navios nas proximidades deveriam manter distância segura do Amoco Cadiz, que se encontrava à deriva. (...)

No dia seguinte, após já ter tocado os bancos de Portsall Rocks, o navio parte-se em dois, derramando sua carga. As manchas de óleo se espalharam ao longo de mais 350 km de costa da França, afetando importantes áreas turísticas e de lazer (iatismo, pesca amadora e profissional), nichos pesqueiros e áreas de maricultura (ostras, lagostas, algas usadas em produtos químicos e cosméticos, peixes de mar aberto), que existiam ao longo da região de Brest. Anos seriam necessários para que se modificasse a opinião pública sobre a qualidade dos frutos do mar, praias, opções de lazer afetados. Além disso, estima-se que mais de 25.000 pássaros tenham ficado oleados. (CALIXTO, 2004, p. 102)

No relato do naufrágio do Amoco Cadiz é ilustrado a relação existente entre a subjetividade do trabalhador marítimo, a maquinaria da embarcação, os riscos da força da natureza que são capazes de afetar o meio ambiente. Vejamos: O impacto das ondas de tempestade abalou a estrutura do navio, o comandante, assim como o restante da tripulação tiveram que tomar medidas de urgência para tentar contornar a gravidade do problema e evitar o naufrágio e seu conseqüente derramamento de óleo. No caso do Amoco Cadiz, a tripulação não logrou êxito em salvar o navio e evitar o derramamento de óleo, mas são os casos de desastres que são recontados e não os casos em que a tripulação conseguiu evitar os desastres. Nesse exemplo fica claro o quanto os riscos profissionais, pessoais se transformam em riscos ambientais.

O naufrágio do navio Erika também ocasionou derramamento de óleo:

O navio-tanque Erika, Número IMO 7377854, de 24 anos de idade, com 184, 45 m, aço convencional, casco singelo, de bandeira de Malta, construído por Kasado Dockyard no Japão, carregando 31.000 toneladas de óleo combustível pesado n.º 2, em rota para Dunkirk (França) e a seguir para Livorno (Itália), começou a adernar no dia 11 de dezembro de 1999, sábado, por volta das 12hs40. Na manhã do dia seguinte o navio partiu-se em dois, na Baía de Biscaia, a 83km da costa da França.

As primeiras manchas alcançaram a costa 11 dias depois do incidente, ao sul de Finisterre. Devido às condições ruins do tempo, com ventos de 100km/h soprando direto sobre a costa, e à maré de sizígia, a poluição oleosa foi espalhada e lançada para além da faixa de preamar, alcançando o topo das falésias a 10 m de altura. Em 26 de dezembro o grosso da poluição atingiu a ilha de Groix, tendo suas praias cobertas por uma camada de 5 a 30 m de espessura de óleo já intemperizado e emulsificado. (CALIXTO, 2004, p. 125)

Os naufrágios do Amoco Cadiz e do Erika tem em comum um evento da natureza que abalou a estrutura do navio que o fez naufragar e poluir a água. Em ambos os casos, verifica-se uma situação típica da globalização e do transporte de cargas marítimos. A confluência de várias nacionalidades envolvidas em um desastre ambiental, assim como a distribuição de produtos de nacionalidades diferentes sendo destinadas a mercados consumidores estrangeiros. O papel da distribuição do ciclo do capital frente à globalização é muito bem ilustrado no caso do Amoco Cadiz, em que produção, distribuição e mercado consumidor estão localizados em diferentes países, servindo-se de transporte de cargas de nacionalidade diferente das da produção e mercado consumidor. Especificamente, o caso do Amoco Cadiz, ilustra a importância do transporte marítimo de cargas frente à globalização e ao capitalismo, os riscos suportados pela atividade e pelos seus trabalhadores, demonstra também o quanto de subjetividade é exigido dos trabalhadores em ter que mitigar a operacionalização de maquinaria pesada com inteligência e competências pessoais, associada a qualificação técnica que formam o compósito da imaterialidade do trabalho, aquilo que só o ser humano pode dar para o trabalho. Os casos apresentados são exemplos do que não deu certo, os exemplos do que deu certo estão diariamente em todos os produtos transportados via marítima, que podem ser bonecas Barbie, tênis da Nike, óleo árabe, carros japoneses e toda a diversidade de produtos que são produzidos em várias partes do mundo e consumidos nos mais diversos lugares.

Estando exemplificados o papel e a relação do transporte marítimo frente à globalização, capitalismo, risco ambiental e todos os demais aspectos dessa profissão de risco em uma sociedade em risco. Faz-se necessário saber como os trabalhadores marítimos encaram essa situação de risco constante.

A 2º Oficial de Máquinas Carolina sobre os riscos profissionais a que está exposta relata:

*São inúmeros perigos nessa profissão, por isso precisamos estar sempre atentos. Acredito que os principais são colisão, abalroamento e incêndio. Na embarcação são feitos diálogos semanais de segurança e exercícios mensais de combate a incêndio e abandono. Procuo não pensar muito nos perigos, para não atingir o medo, e sim pensar nesses perigos apenas com intuito de evita-los. Mas o que me causa aflição seria pensar em um incêndio na praça de máquinas.*

A 2º Oficial de Máquinas Sarah relembra uma situação de perigo vivenciada:

*Nossa, é muito perigoso! Eu sempre me lembro de um incêndio de grandes proporções que teve na praça de máquinas do navio que eu trabalhava. Era meu horário de serviço, estávamos navegando quando uma rede de combustível cisalhou jogando óleo na descarga do motor. Nesse dia eu pensei que íamos todos morrer, e isso só não aconteceu porque estávamos afinados com os procedimentos de combate a incêndio. Eu tenho convicção de que a melhor maneira de lidar com os riscos da profissão é usar os equipamentos de proteção necessários e estar bem familiarizado com os procedimentos de salvamento. Meu maior medo sempre foi sofrer acidente na praça de máquinas e não ter ninguém por perto pra me ajudar. Na máquina, um acidentado pode gritar, implorar por socorro e ninguém jamais vai escutar, pois o som dos equipamentos é ensurdecedor.*

A 2º Oficial de Máquinas Tatiana revelou ter medos desde os pequenos acidentes até fatalidades:

*Meu maior medo, sem dúvidas é sofrer acidentes, fatal ou não. Pois sempre existem sequelas e traumas.*

O Praticante Fernando, afirma que os perigos são muitos e que teme causar danos a outras pessoas:

*Os perigos do setor são muitos, ainda mais quando se trata de um navio sonda. Porém mesmo com muitos perigos, existem diversos sistemas, procedimentos e equipamentos que eliminam ou mitigam esses riscos, como por exemplo os sensores de gases espalhados pela sonda, que detectam a concentração de gases perigosos, emitindo um alerta e assim a tripulação pode adotar as medidas cabíveis no momento. Profissionalmente meu maior medo é causar a algum dano a alguém.*

O 1º Oficial de Náutica Wendell ao responder sobre seus medos, primeiramente se certificou em relembrar os procedimentos de segurança, como se ter os procedimentos de segurança em mente fosse sua forma de sentir mais seguro. Vejamos:

*Na profissão de Oficial de Náutica você deve ter muita cautela, primeiramente durante as inspeções de segurança e salvatagem você sempre deve estar com todos os EPI, pois você deve fazer inspeções nestes equipamentos em todo o navio e em segundo lugar, durante as operações com as plataformas, pois durante essas operações as máquinas do navio podem parar e você pode bater nas plataformas, ocasionando muitos problemas. O meu maior medo como profissional é bater em uma plataforma e o navio ir a pique (afundar).*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo, respondeu da mesma forma que o Primeiro Oficial de Náutica Wendell, antes de falar do medo, relembrar os procedimentos de segurança e com requintes burocráticos. Tanto Wendell quanto Marcelo ressaltaram a necessidade estarem preparados para as fiscalizações, estando em dia com os procedimentos. Vejamos:

*É de fato uma profissão que envolve muitos riscos, inclusive recebemos por isso, para mitigar acidentes as empresas tem que seguir as normas de segurança que*

*de vem ser seguidas a risca a bordo, que são fiscalizadas pela marinha do Brasil, pela própria empresa através de auditoria interna, pela seguradora/classificadora da embarcação, enfim são varias medidas de segurança, normas nacionais e internacionais para evitar acidentes. Operações arriscadas são meu maior receio mas inclusive elas são pensadas e premeditadas para que nada aconteça e seguimos vários check list para que tudo de certo.*

A 2º Oficial de Náutica Ana ressaltou que:

*percepção de risco é essencial a todo momento, em toda tarefa um simples caminhar pode ser fatal devido aos movimentos e ambientes de um navio.*

A Imediato Estela afirmou que entre todos os perigos a que está exposta em sua profissão, seu maior medo é o de sofrer acidente fatal. Vejamos:

*São vários os perigos, entre eles incêndio, abandono, abalroamento, colisão, derramamento de óleo, acidente pessoal. Nós a bordo temos uma percepção de risco muito grande devido a diversos treinamentos sobre o assunto e isso contribui para a prevenção de acidentes pessoal, material e ambiental. Meu maior medo é um acidente pessoal fatal.*

O Capitão de Longo Curso Roberto ao falar sobre os perigos da profissão fez um apanhado geral sobre a importância do conjunto da embarcação para que ela funcione bem e enfrente os perigos do mau tempo:

*O maior perigo da minha profissão é navegar sob mau tempo (Condições meteorológicas adversas, em geral), por isso é fundamental operarmos o navio dentro das normas internacionais, como um navio muito bem carregado e/ou lastrado, equipamentos funcionando em ótimo estado, intervenções preventivas nas máquinas, motores, porões, equipamentos náuticos, de radiocomunicações, eletrônicos e, sobretudo termos bons profissionais a bordo.*

O Capitão de Longo Curso Paulo mesmo afirmando trabalhar sobre uma “bomba flutuante”, demonstrando confiança nos equipamentos de segurança e nos treinamentos afirmou não ter medo de nada:

*Como todo navio que opera com petróleo, sempre estamos sobre uma “bomba flutuante”, todavia temos sofisticados instrumentos de detecção de todo tipo de perigo, tais como: hidrocarbonetos, fogo, fumaça, sulfeto de hidrogênio e outros tipos de materiais que possam colocar em risco a embarcação, pessoas embarcadas e meio ambiente. Sinceramente não tenho medo profissional, porque temos vários treinamentos, a bordo, para lidar com o perigo.*

A consciência dos perigos da profissão e de suas possíveis consequências apareceram em todos os entrevistados. Os medos relacionados à incêndios e explosões aparecem com mais frequência entre os Oficiais de Máquinas e os medos de naufrágio entre os Oficiais Náuticos. Nesses casos, percebe-se que o medo está diretamente relacionado à sua função a bordo, Oficiais de Máquinas trabalham com a propulsão da embarcação onde ficam os

combustíveis e por isso o medo de incêndios e explosões, enquanto que os Oficiais de Náutica, responsáveis pela condução da embarcação temem o naufrágio. O medo de sofrer acidente fatal também foi revelado e a confiança nos treinamentos de segurança, preventivo e de urgência, foi ressaltado por todos. Inclusive a Segundo Oficial de Máquinas Sarah ressaltou que quando enfrentou um incêndio na seção de máquinas, credita a sua sobrevivência e a contenção do incêndio ao treinamento recebido.

Os Oficiais da Marinha Mercante e os trabalhadores marítimos como um todo estão expostos a grandes riscos de morte em seus ambientes de trabalho, o risco de colisões, explosões, incêndios, naufrágios, manifestação das forças da natureza fazem parte da rotina de trabalho. A competência imaterial se faz presente na interpretação e controle da máquina frente as situações corriqueiras do trabalho que visam minimizar, mitigar e controlar os riscos e é reforçada nas situações de extremo perigo profissional que se torna pessoal e ambiental, que pode ter proporções globais.

## CAPÍTULO III - TRABALHO EMBARCADO, VIDA DESEMBARCADA.

### 3.1 Trabalho Embarcado

É importante ressaltar que todos os entrevistados referentes a presente pesquisa são Oficiais da Marinha Mercante, o que significa que todos possuem bacharelado em Ciências Náuticas e a bordo gozam de prerrogativas relacionadas à patente, ao posto de trabalho e à hierarquia, assim como todos os entrevistados trabalham para empresas que cumprem os registros de pavilhão de bandeira, isto é, significa que as empresas para as quais os entrevistados trabalham cumprem minimamente as normas de segurança marítima e de relações de trabalho, o que é o oposto das embarcações que operam com bandeiras de conveniência. A consciência das diferenças existentes entre marítimos que trabalham em embarcações que não adotam bandeiras de conveniência aparecem também na pesquisa de Milena Carvalho (1999, p. 47). Entretanto, tudo isso não os isenta dos perigos de naufrágio, incêndios, explosões e toda a sorte ou azar de riscos inerentes à profissão. Também não estão isentos do trabalho em confinamento e em isolamento das demais relações sociais extramuros ou em terra, em regimes de embarque que podem durar até sessenta dias (pelo menos entre os entrevistados este foi o maior período de embarque relatado); além da possibilidade da “dobra”, que ocorre quando, no fim do embarque, e na troca de tripulação o profissional que deveria embarcar não embarca e é proposto àqueles que estão embarcados permanecer a bordo, dobrando o período de embarque. Assim como são submetidos à hierarquia a bordo e principalmente às extenuantes jornadas de trabalho, que não raro alcançam quatorze horas de trabalho diário e que são prestadas de domingo a domingo dentro de uma máquina que funciona vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana. Neste sentido, a vida é fragmentada entre períodos de embarque e desembarque, trabalho embarcado e vida desembarcada, como bem relata o 1º Oficial de Náutica Marcelo:

*Costumo dizer aos meus amigos que vendo minha alma a metade do ano para a empresa, e é verdade pois não considero que tenho vida enquanto estou embarcado, seria hipocrisia minha dizer que tenho, não, não tenho.*

### 3.1.1 O Vulnerável Meio Ambiente De Trabalho Marítimo

O trabalho marítimo consiste basicamente em conduzir a embarcação entre seus pontos (portos) de partida e chegada, quer seja no transporte de pessoas ou de cargas, essa movimentação é o próprio cerne dos trabalhos relacionados ao transporte, de forma que o veículo assume total centralidade nesse tipo de atividade. No transporte marítimo a centralidade da embarcação assume relevância absoluta para os trabalhadores por ser simultaneamente o objeto de trabalho, o local de trabalho e o local de moradia dos trabalhadores no curso da prestação do trabalho.

A embarcação é o objeto de trabalho posto serem todas as atividades prestadas a bordo relacionadas à condução e a manutenção da embarcação, mesmo as atividades voltadas diretamente à tripulação não estão dissociadas da embarcação. Com relação aos Oficiais da Marinha Mercante, tanto os oficiais de náutica quanto os oficiais de máquinas possuem as suas atividades voltadas ou para a condução da embarcação, no caso dos oficiais de náutica, ou para a manutenção e controle das engrenagens da embarcação, no caso dos oficiais de máquinas.

Conforme mencionado supra, a embarcação é simultaneamente o local de trabalho e a moradia dos trabalhadores marítimos, enquanto embarcados, visto que a navegação impõe a viagem aos seus trabalhadores e o preço da mobilidade propiciada pela viagem durante o seu percurso é o confinamento no veículo, ao passo que quanto maior for o percurso maior é o tempo de confinamento. Essa é uma percepção fácil de se obter para todos os que já viajaram por meio de veículos; para os trabalhadores da área dos transportes essa percepção é uma condicionante do trabalho e em especial para os marítimos essa imposição os coloca na situação de terem que morar no seu local de trabalho.

Os deslocamentos inerentes e necessários para a prestação do serviço de transporte marítimo condicionam toda a prestação laboral e o seu meio ambiente de trabalho. A embarcação é o próprio meio ambiente do trabalho, assim como a moradia, mesmo que temporária, dos trabalhadores.

O meio ambiente de trabalho é um conceito consagrado no Direito e é comum a todos os trabalhadores, quer possuam relação de emprego ou não, e compreende, de acordo com Raimundo Simão de Melo:

(...) o meio ambiente do trabalho não se restringe ao local de trabalho estrito do trabalhador. Ele abrange o local de trabalho, os instrumentos de trabalho, o modo de execução das tarefas e a maneira como o trabalhador é tratado pelo empregador ou tomador de serviço e pelos próprios colegas de trabalho. Por exemplo, quando

falamos em assédio moral no trabalho, estamos nos referindo ao meio ambiente do trabalho, pois um ambiente onde os trabalhadores são maltratados, humilhados, perseguidos ridicularizados, submetidos a exigências de tarefas abaixo ou acima da sua qualificação profissional, de tarefas inúteis ou ao cumprimento de metas impossíveis de atingimento, naturalmente haverá uma deterioração das condições de trabalho, com adoecimento do ambiente e dos trabalhadores, com extensão até para o ambiente familiar. Portanto, o conceito de meio ambiente do trabalho deve levar em conta a pessoa do trabalhador e tudo que o cerca. (MELO, 2010, p. 31)

Amauri Mascaro Nascimento conceitua como:

(...) meio ambiente de trabalho é, exatamente, o complexo máquina-trabalho; as edificações do estabelecimento, equipamentos de proteção individual, iluminação, conforto térmico, instalações elétricas, condições de salubridade ou insalubridade, de periculosidade ou não, meios de prevenção à fadiga, outras medidas de proteção ao trabalhador, jornadas de trabalho e horas extras, intervalos, descansos, férias, movimentação, armazenagem e manuseio de matérias que formam o conjunto de condições de trabalho etc. (NASCIMENTO, 1999, p. 584)

Dos conceitos apresentados supra, têm-se que o meio ambiente do trabalho engloba não só o local de trabalho, mas as demais relações oriundas da prestação laboral, tais como as interações sociais, a hierarquia e a jornada de trabalho, que incidem diretamente no modo de execução das tarefas. Neste sentido, se o meio ambiente de trabalho compreende a pessoa do trabalhador e tudo o que o cerca, três aspectos são de fundamental relevância: o próprio local de trabalho, a jornada de trabalho e a hierarquia existente na prestação do trabalho. Esses três aspectos do meio ambiente do trabalho, inerentes e importantes a todos os trabalhadores, possuem contornos muito mais fortes no meio ambiente do trabalho marítimo, em razão da prestação do trabalho em condições de confinamento e isolamento das demais relações sociais referentes à vida e em especial com o contato e a interação com a família. Neste sentido, os contornos de espaço e tempo, espaço-tempo, para o trabalhador embarcado se diferenciam dos demais meios ambientes de trabalho prestados em condições de não confinamento no ambiente de trabalho e de não isolamento das demais relações sociais inerentes à vida que impactam fortemente na rotina da vida cotidiana.

A vulnerabilidade dos trabalhadores marítimos frente ao seu meio ambiente é constante e ela incide tanto no ambiente físico, que é uma máquina que se desloca no meio aquático, atribuindo ambiente físico restrito, confinado, isolado, insalubre e perigoso; quanto na elevada carga horária de trabalho diário em turnos ininterruptos de revezamento e sem descanso semanal em regimes de embarque que podem durar meses e, principalmente, na conjugação entre tempo de trabalho e de não trabalho no mesmo ambiente físico, no período embarcado, o que fraciona e reestrutura a rotina diária dos trabalhadores e conseqüentemente suas vidas em trabalho embarcado e vida desembarcada; e, assim como na hierarquia a bordo que se impõe em formato de pirâmide, sujeitando todos os trabalhadores a bordo, a exceção

do capitão, a estarem sujeitos e tratados de acordo com o posto de trabalho que ocupam e patente que possuam, formando um meio ambiente de trabalho que mesmo nas melhores condições laborais, muitas vezes é limítrofe ao que é considerado trabalho decente e trabalho degradante.

O conceito de trabalho decente proposto pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), elenca os seguintes critérios:

O Trabalho Decente é o ponto de convergência dos quatro objetivos estratégicos da OIT: o respeito aos direitos no trabalho (em especial aqueles definidos como fundamentais pela Declaração Relativa aos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho e seu seguimento adotada em 1998: (i) liberdade sindical e reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; (ii) eliminação de todas as formas de trabalho forçado; (iii) abolição efetiva do trabalho infantil; (iv) eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação), a promoção do emprego produtivo e de qualidade, a extensão da proteção social e o fortalecimento do diálogo social. (OIT, s/d)

O conceito de meio ambiente de trabalho e de trabalho decente se coadunam, a *contrário sensu*, com o de trabalho degradante, conforme conceito de José Claudio Brito Filho, vejamos:

Assim, se o trabalhador presta serviços exposto à falta de segurança e com riscos à sua saúde, temos o trabalho em condições degradantes. Se as condições de trabalho mais básicas são negadas ao trabalhador, como o direito de trabalhar em jornada razoável e que proteja sua saúde, garanta-lhe descanso e permita o convívio social, há trabalho em condições degradantes. Se, para prestar o trabalho, o trabalhador tem limitações na sua alimentação, na sua higiene e na sua moradia, caracteriza-se o trabalho em condições degradantes. Se o trabalhador não recebe o devido respeito como ser humano, sendo, por exemplo, assediado moral ou sexualmente, existe trabalho em condições degradantes. (BRITO FILHO, 2013, p. 45)

Em conjunto, esses três conceitos, o de meio ambiente de trabalho, trabalho decente e trabalho degradante formam um arcabouço que permite analisar se as condições de trabalho são adequadas ou não. O meio ambiente de trabalho marítimo é extremamente vulnerável em razão das características inerentes ao próprio trabalho, como a periculosidade e insalubridade do trabalho, das longas jornadas de trabalho em turnos de revezamento e sem descanso semanal, o trabalho ser prestado em confinamento e isolamento. As características intrínsecas ao trabalho marítimo são limítrofes entre às exigências de trabalho decente e a configuração de trabalho degradante, de forma que o meio ambiente de trabalho marítimo para estar adequado à dignidade humana do trabalho precisa estar em perfeita conformidade aos regramentos.

### 3.1.1.1 A Importância Da Organização Internacional Do Trabalho- OIT- Na Proteção Do Meio Ambiente De Trabalho Marítimo.

Ao fim da Primeira Guerra Mundial, mesmo os países vencedores estavam tão arruinados quanto os vencidos e um acordo de paz era imperioso para todos os envolvidos. A paz foi selada por intermédio do Tratado de Versalhes, imposto pelas potências vitoriosas (EUA, Grã-Bretanha, França e Itália) e possuía cinco considerações, formando uma base pentagonal, Hobsbawn:

A mais imediata era o colapso de tantos regimes na Europa e o surgimento da Rússia de um regime bolchevique revolucionário alternativo, dedicado à subversão universal, um imã para forças revolucionárias de todas as partes. Segundo, havia necessidade de controlar a Alemanha, que afinal quase tinha derrotado sozinha toda a coalizão aliada. (...) Terceiro, o mapa da Europa tinha de ser redividido e retraçado, tanto para enfraquecer a Alemanha quanto para preencher os grandes espaços vazios deixados na Europa e no Oriente Médio pela derrota e colapso simultâneos dos impérios russo, habsburgo e otomano. (...) O quarto conjunto de considerações eram as políticas internas dentro dos países vitoriosos – o que significava, na prática, Grã-Bretanha, França e EUA – e os atritos entre eles. (...) Por fim, as potências vitoriosas buscaram desesperadamente o tipo de acordo de paz que tornasse impossível outra guerra como a que acabara de devastar o mundo e cujos efeitos retardados estavam em toda a parte. Fracassaram de forma mais espetacular. Vinte anos depois, o mundo estava de novo em guerra. Tornar o mundo seguro contra o bolchevismo e remapear a Europa eram metas que se sobrepunham, pois a maneira mais imediata de tratar com a Rússia revolucionária, se por acaso ela viesse a sobreviver – o que não parecia de modo algum certo em 1919 - , era isolá-la atrás de um “cinturão de quarentena” (*cordon sanitaire*, na linguagem da diplomacia contemporânea) de Estados anticomunistas. (HOBSBAWM, 1995, p.38)

No cenário do fim da Primeira Guerra Mundial, em meio a tentativa de reorganizar a Europa política e administrativamente, evitar uma nova guerra mundial e isolar a Rússia bolchevique, revolucionária, com regime alternativo e subversivo é que a Organização Internacional do Trabalho (OIT), uma agência da Organização das Nações Unidas (ONU), foi criada em 1919, também por intermédio do Tratado de Versalhes, com o objetivo de promover a justiça social, através da melhoria das condições de trabalho.

A OIT atua por meio de formulação e aplicação das normas internacionais do trabalho, materializadas em suas Convenções e Recomendações. As convenções quando ratificadas pelos países são recepcionadas pelos ordenamentos jurídicos dos mesmos, passando a fazer parte dele. A OIT se caracteriza e diferencia das demais agências da ONU por ser a única com formação tripartite, composta por representantes do governo, de organizações de empregadores e de trabalhadores. (CAETANO; PACETTI, 1998). A criação da OIT se coaduna com o pensamento de Jürgen Habermas, vejamos:

É bem verdade que a constituição jurídica de uma coletividade de cidadãos livres e iguais é o tema propriamente dito de uma constituição. Os termos “segurança”, “direito” e “liberdade” colocam o acento, de um lado, sobre a auto-afirmação interna da coletividade política; de outro lado, sobre a garantia dos direitos que pessoas livres e iguais se concedem a si mesmos na qualidade de membros de uma associação que se administra a si mesma. A constituição fia o modo como o poder (*Gewalt*) organizado no Estado pode ser transformado em força legítima (*Macht*). Com a solução do problema envolvendo “direito e liberdade” se decide também implicitamente, sobre os papéis a serem desempenhados pela economia, enquanto sistema funcional portador, e pela sociedade dos cidadãos, enquanto fundamento da formação pública da opinião e da vontade, na relação com o poder de organização do Estado. Com a ampliação do catálogo das tarefas estatais, que não residem mais, apenas, na clássica manutenção da ordem e na garantia da liberdade, tal caráter abrangente da ordem constitucional, inserido implicitamente nela, vem claramente à tona. **Numa sociedade capitalista, as injustiças sociais têm de ser superadas; numa sociedade de risco, ameaças coletivas têm de ser afastadas e numa sociedade pluralista é necessário instaurar direitos iguais de formas de vida culturais. Nas diferenças de status, geradas de modo capitalista, nos riscos provocados pela ciência e pela técnica e nas tensões do pluralismo cultural e das visões de mundo, o Estado enfrenta desafios que não se adaptam, sem mais nem menos aos meios da política e do direito. Ele não pode, no entanto, fugir à sua responsabilidade política pelo todo porque ele mesmo depende, não somente das realizações sistematicamente integradoras dos sistemas funcionais privados, por conseguinte, em primeira linha, da economia, mas também das realizações socialmente integradoras da sociedade dos cidadãos.** (HABERMAS, 2007, p. 366-367) (grifo nosso)

A OIT desde o início de suas atividades reconheceu a vulnerabilidade do meio ambiente de trabalho marítimo e ao longo de sua existência expediu várias convenções específicas sobre proteção do trabalho marítimo. Maria Liseta Caetano e Maria Teresa Pacetti (1998) ressaltam as razões de tal tratamento específico:

Muito embora a OIT tenha defendido a ideia de que os problemas que se levantam no mundo do trabalho são comuns a todos os trabalhadores e por isso as normas deveriam poder aplicar-se a todos eles, existem determinadas categorias de trabalhadores que, pelas condições particulares em que o seu trabalho se desenvolve, necessitam, além de uma regulamentação geral, de uma regulamentação específica. Pertencem a este grupo os trabalhadores marítimos, aos quais a OIT procurou dar, desde as suas origens, um tratamento e uma protecção muito especiais. Para se compreender os motivos de tal especificidade, convém ter presente que o transporte por mar foi, durante séculos, o único capaz de assegurar, de forma mais rápida e eficaz, a ligação entre diferentes latitudes, o único mesmo a poder fazê-lo entre diferentes continentes, tendo-se por tal facto, revestido sempre de uma grande importância, nomeadamente em termos económicos. Por outro lado, o carácter internacional da marinha de comércio, o meio em que ela se exerce e os riscos profissionais daí resultantes, bem como a dificuldade, na ausência de acordos, em protegê-la da concorrência internacional, tiveram enormes reflexos no trabalho prestado a bordo, contribuindo para essa especificidade que ainda hoje continua a não encontrar correspondência no trabalho prestado em terra. Essa particularidade advém-lhe ainda de factores como o de as tripulações congregarem, com frequência, elementos de diferentes nacionalidades, de passarem grande parte da sua existência no mar alto, longe das famílias, fora da acção regular das autoridades, vinte e quatro horas por dia num espaço muito limitado, aportando em diferentes países, com legislações também diferentes. (CAETANO; PACETTI, 1998)

A primeira Convenção da OIT sobre trabalho marítimo foi a de n.º 7, de 1920, sobre o combate ao trabalho marítimo infantil. A relevância dessa Convenção se encontra em dois pilares, o primeiro é que entre os próprios pilares da OIT sobre trabalho decente encontra-se o combate ao trabalho infantil, o segundo é que predominou durante muitos séculos na tradição marítima que o aprendizado da profissão deveria ser iniciado ainda na infância, em Portugal e no Brasil os trabalhadores marítimos infantis eram chamados de grumetes, sendo que quatorze anos já era considerado uma idade muito avançada para começar a aprender o ofício marítimo, Elias (2002, p.91). Neste sentido, a relevância da Convenção em, além de proteger a criança de um árduo trabalho, se propôs a modificar uma tradição há muito assentada na profissão.

Em 2006, foi adotada a Convenção n.º 186 sobre Trabalho Marítimo, esta convenção se reveste de extrema relevância por revisar e unificar em um só documento todas as demais convenções da OIT sobre trabalho marítimo, incorporando normas e princípios fundamentais sobre proteção do trabalho presentes em convenções não específicas sobre trabalho marítimo, especificadas no próprio corpo da Convenção n.º 186: a Convenção n.º 29 sobre Trabalho Forçado, de 1930; a Convenção n.º 87 sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, de 1948; a Convenção n.º 100 sobre Igualdade de Remuneração, de 1951; a Convenção n.º 105 sobre Abolição do Trabalho Forçado, de 1957; a Convenção n.º 111 sobre a Discriminação (Emprego e Profissão), de 1958; a Convenção n.º 138 sobre a Idade Mínima, de 1973; a Convenção n.º 182 sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil, de 1999.

Ainda no corpo da Convenção n.º 186, a Convenção sobre Trabalho Marítimo, são especificadas as demais trinta e sete convenções específicas da OIT que foram revisadas e utilizadas para a elaboração da convenção em comento: Convenção n.º 7 sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), de 1920; Convenção n.º 8 sobre Indenização de Desemprego (Naufrágio), de 1920; Convenção n.º 9 sobre Colocação de Marítimos, de 1920; Convenção n.º 16 sobre Exame Médico de Menores (Trabalho Marítimo), de 1921; Convenção n.º 22 sobre Contrato de Engajamento de Marítimos, de 1926; Convenção n.º 23 sobre Repatriação de Marítimos, de 1926; Convenção n.º 53 sobre Certificados dos Oficiais, de 1936; Convenção n.º 54 sobre Férias Remuneradas (Trabalho Marítimo), de 1936; Convenção n.º 55 sobre Obrigações do Armador (Doença e Acidente de Gente do Mar), de 1936; Convenção n.º 56 sobre Seguro Doença (Trabalho Marítimo), de 1936; Convenção n.º 57 sobre Horas de Trabalho e Tripulação, de 1936; Convenção n.º 58 sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), de 1936; Convenção n.º 68 sobre Alimentação e Serviço de Mesa (Tripulação de Navios), de 1946; Convenção n.º 69 sobre Certificado de Aptidão de Cozinheiros de Navio, 1946;

Convenção n.º 70 sobre Seguridade Social (Gente do Mar), de 1946; n.º 72 Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar), de 1946; Convenção N.º 73 sobre Exame Médico (Gente do Mar), de 1946; Convenção n.º 74 sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, de 1946; Convenção n.º 75 sobre Alojamento da Tripulação, de 1946; Convenção n.º 76 sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação, de 1946; Convenção n.º 91 sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar) (Revista), de 1949; Convenção n.º 92 sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (Revista), de 1949; Convenção n.º 93 sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista), de 1949; Convenção n.º 109 sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista), de 1958; Convenção n.º 133 sobre Alojamento da Tripulação (Disposições Suplementares), de 1970; Convenção n.º 134 sobre Prevenção de Acidentes do Trabalho (Marítimos), de 1970; Convenção n.º 145 sobre Continuidade de Emprego da Gente do Mar, 1976; Convenção n.º 146 sobre Férias Anuais Remuneradas da Gente do Mar, de 1976; Convenção n.º 147 sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, de 1976 e Protocolo de 1996 à Convenção n.º 147 sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, de 1976; Convenção n.º 163 sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, de 1987; Convenção n.º 164 sobre a Proteção da Saúde e a Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, de 1987; Convenção n.º 165 sobre Seguridade Social da Gente do Mar, de 1987; Convenção n.º 166 sobre Repatriação dos Trabalhadores Marítimos (Revista), de 1987; Convenção n.º 178 sobre a Inspeção do Trabalho Marítimo, de 1996; Convenção n.º 179 sobre Contratação e Colocação de Gente do Mar, de 1996; Convenção n.º 180 sobre a Duração dos Trabalhos a Bordo e Tripulação, de 1996.

Igualmente inseridas no corpo da Convenção 186 sobre Trabalho Marítimo da OIT, também foram consideradas a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, em razão da estipulação dos padrões internacionais referentes a segurança em navios, segurança humana e qualidade da gestão de embarcações; a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 e a Convenção Internacional de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW 78), de 1978. A Convenção sobre o Direito do Mar, de 1982, da Organizações das Nações Unidas (ONU), em razão de ser um marco jurídico internacional por estabelecer os critérios de navegação marítima e utilização e proteção do mar, em especial das águas internacionais e do mar territorial, objeto milenar de disputas entre as nações, configurando-se como instrumento jurídico que protege o carácter estratégico regional, nacional e global da utilização do mar, também foi considerada na elaboração da Convenção 186 sobre Trabalho Marítimo.

Para cada Convenção específica sobre o trabalho marítimo expedida pela OIT é apontada uma vulnerabilidade pertinente ao meio ambiente de trabalho marítimo e que, dadas as peculiaridades da profissão, necessitam de normas protetivas específicas que não podem ser albergadas por normas genéricas, como é o padrão das convenções da OIT, salvo para as profissões de maior vulnerabilidade. Em conjunto com as normas específicas protetivas do trabalho marítimo, foram consideradas convenções internacionais relativas ao mar, formando um compósito jurídico atualizado e que demonstram a importância do setor marítimo como um todo tanto em âmbito regional, nacional e global. A preocupação da OIT em elaborar uma normatização tão ampla e ao mesmo tempo específica reflete a atualidade do pensamento de Habermas sobre a responsabilidade política dos Estados em superar as injustiças sociais, afastar as ameaças coletivas em uma sociedade de risco e instaurar direitos iguais em uma sociedade pluralista.

### 3.1.2 Espaço dos trabalhadores – entre cargas e motores

Em se tratando de veículos de transporte de cargas, o espaço destinado à carga é o fator mais importante na divisão e disposição dos espaços contidos no veículo, essa afirmação pode parecer redundante, mas não é, o serviço, a atividade comercial de transporte se consubstancia e se justifica enquanto atividade lucrativa com a destinação da carga de um ponto geográfico a outro e quanto maior for a capacidade de carga do veículo maior será o lucro obtido. Disso resulta que nos projetos de engenharias de veículos transportadores são considerados o maior espaço para a carga e para as formas de propulsão do veículo, ou seja, o motor, em detrimento da destinação de todos os demais espaços existentes, incluindo os destinados aos trabalhadores.

Considerando que o transporte de cargas marítimo envolve grandes toneladas de carga, os espaços destinados às cargas ocupam a maior parte da embarcação, em razão das dimensões das embarcações e do próprio meio aquático; o trabalho marítimo é sempre um trabalho coletivo e em confinamento, ou seja, é indispensável a disposição de espaços destinados ao descanso e à acomodação da tripulação, mas não só isso, a embarcação no curso da navegação encontra-se invariavelmente cercada de água por todos os lados, o que exige que também haja espaço para as provisões alimentares dos tripulantes, posto que o abastecimento das provisões só podem ocorrer nos portos. Neste sentido, a embarcação deve conter espaços que atendam a atividade econômica, ou seja, a carga, a tripulação e a sua

manutenção no curso da navegação, o erro de cálculo referente aos mantimentos da tripulação pode colocar em risco a tripulação e conseqüentemente o empreendimento comercial. A equação de divisão dos espaços destinados à carga, à tripulação e aos seus mantimentos deve ser precisa na engenharia naval.

A disposição espacial necessária entre acomodações da tripulação e da carga foi sendo modificada no curso das revoluções logísticas, com as mudanças das formas de propulsões das embarcações, numa equação em que foram sendo diminuído o número de pessoas a bordo necessárias para a condução da embarcação e conseqüentemente das provisões necessárias para a sua manutenção e aumentando o espaço destinado à carga.

O desenvolvimento da engenharia naval, referente às mudanças nas matérias-primas de construção das embarcações, assim como de suas propulsões, não só aumentaram a capacidade de carga das embarcações, diminuíram o número de trabalhadores necessários, como também mudou a organização do trabalho, eliminando funções e tarefas, de forma a modificar o processo de trabalho. Laura Caruso observa essa transformação no período de mudança da propulsão eólica para o vapor. Vejamos:

Junto com a queda do número de trabalhadores a bordo, a incorporação de mudanças na base material do trabalho se traduziu no desaparecimento de certas ocupações. Por exemplo, a substituição da madeira pelo ferro como material do casco resultou na diminuição do número e da importância do ofício de calafate. Por sua vez, nos barcos a motor já não eram necessários todos os conhecimentos, perícias e manobras relacionados ao velame, que constituíam até então parte central das tarefas dos marinheiros na coberta. Do mesmo modo, a incorporação de novas máquinas acarretou o aparecimento de novos trabalhadores, como os engraxadores, eletricitas e outros operários dedicados a manter e limpar as novas máquinas, assim como também gerou a diminuição e a progressiva eliminação de foguistas e carvoeiros, ao prescindir da alimentação externa do motor. (CARUSO, 2010, p. 56)

Atualmente, com o desenvolvimento dos instrumentos eletrônicos, a navegação tornou-se extremamente computadorizada e de alta precisão eletrônica, alterando o rol de competências necessários para o exercício da profissão, que cada vez mais exige cada vez menos força física, porém, o trabalho marítimo sempre exigiu conhecimentos técnicos, apropriados a cada fase de desenvolvimento tecnológico no curso das revoluções logísticas, associados a saberes práticos para enfrentar as vicissitudes climáticas e do mar que impõe tomadas de decisões imediatas e que nunca deixaram de causar riscos de naufrágios, formando o conceitual de trabalho imaterial, de forma que, a computação eletrônica, a informática é apenas mais uma mudança tecnológica acompanhada pelo trabalho marítimo, entretanto, é impossível refutar a reestruturação no processo de trabalho nas embarcações e

que acompanham os impactos nas reestruturações dos processos laborais que incidem no mundo do trabalho, com prevalência do imaterial, como ressalta Sadi Dal Rosso:

Em decorrência do aprofundamento da divisão social do trabalho e do emprego de equipamentos poderosos de comunicação e de armazenamento de informações particularmente poderosos, na atualidade o espaço ocupado pelo trabalho imaterial no conjunto das atividades humanas expandiu-se muito. As atividades, hoje, passaram a incorporar cada vez mais tecnologias de informática, de comunicação e de automação, que por sua vez ocupam muito mais a dimensão do conhecimento, da inteligência prática e da emoção do trabalhador do que em épocas anteriores. (DAL ROSSO, 2008, p.30)

De acordo com a 1º Oficial de Máquinas Sarah, a computação ajuda inclusive na aceitação da presença feminina a bordo, principalmente na Seção de Máquinas, ressaltando que o meio ambiente de trabalho marítimo sempre foi e continua sendo de absoluta predominância masculina. Vejamos:

*Até alguns anos atrás, o trabalho marítimo, especificamente o setor de máquinas, era bem mais hostil do que nos dias de hoje. Com a automatização, tudo mudou, aquilo que era feito essencialmente com a força masculina, depende agora apenas de um botão ou um painel de controle. Com isso, a mulher teve mais chances de se firmar no setor marítimo.*

No Convés, o 2º Oficial de Náutica Marcelo também possui suas atribuições diretamente relacionadas à informatização e a automação, vejamos:

*Meu trabalho é diretamente relacionado com o sistema de posicionamento dinâmico do navio, que mantém o navio parado ou executa um dado movimento de alta precisão para que possamos fazer operações com nossos submarinos não tripulados de bordo chamados ROV's.*

Durante a primeira revolução logística, as embarcações possuíam propulsão a remo, com embarcações que chegavam a ter até quinhentos remadores, acrescidos dos demais membros da tripulação. Os espaços disponíveis, para a carga eram reduzidos em virtude dos espaços destinados aos remadores e as suas provisões, ressaltando as limitações da própria engenharia naval do período, a possibilidade de distância alcançada pela navegação e o tempo em mar aberto eram também reduzidos, tanto pela própria propulsão ser a tração humana, quanto pela necessidade de abastecimento das pessoas na embarcação, limitados pelo espaço a bordo.

Quando a propulsão das embarcações mudou efetivamente para o uso exclusivo dos ventos, no curso da segunda revolução logística, o espaço nas embarcações restou aumentado para a carga, posto, não precisarem mais dos remadores, o que possibilitou maiores espaços destinados tanto para cargas, quanto para o abastecimento da tripulação, somados aos avanços obtidos na engenharia naval, assim como o uso de aparelhos relacionados ao posicionamento

astronômico, possibilitaram viagens mais longas e exploratórias, culminado com o desenvolvimento de novas rotas e o aumento do conhecimento cartográfico aquático e terrestre do planeta e que ficou conhecido como o período das Grandes Navegações. A disposição do espaço nas embarcações portuguesas desse período tinha as seguintes proporções adotadas:

O cotidiano em Portugal era sofrido para as pessoas humildes, mas nada comparado aos dramas vividos a bordo das embarcações. Embora as naus da Índia fossem mais amplas, a superlotação, com cargas e passageiros – frequentemente, novecentos embarcados -, deixava o ambiente muito apertado. Nas caravelas brasileiras, ou nas barcas africanas, havia menos espaço e o aperto era quase tão grande quanto o dos navios que rumavam para o Oriente. Entretanto, a menor quantidade de gente facilitava a convivência. O volume de víveres, somado ao transporte ganancioso de mercadorias e passageiros que apinhavam as embarcações, restringia o espaço por pessoa a cerca de 50cm<sup>2</sup> em média, nunca excedendo o dobre dessa metragem. Havia, portanto, pouquíssimo espaço para as pessoas se movimentarem. (RAMOS, 2008, p. 91)

Os espaços destinados aos trabalhadores eram os piores possíveis, vejamos:

Trabalhando em duplas ou trios, os marujos precisavam trepar nos caixotes espalhados pelo convés para ir de uma ponta a outra. Para descansar, havia os catres, nos castelos de popa e proa e nas cobertas inferiores, aquilo que conhecemos comumente por porões, compartilhados, em turnos, por vários companheiros de viagem. O catre era uma espécie de beliche suspenso, de madeira, dividido em três ou quatro pavimentos, que servia de cama para a marujada. Esse sistema, em que a falta de privacidade era total, fez com que os marujos da Holanda fossem designados pelo termo *mattenoot*, que significa “companheiro do mesmo leito” (e isso apesar de os holandeses terem optado por reservar em seus navios um espaço maior para as pessoas, em detrimento do espaço de carga). (RAMOS, 2008, p. 91)

Mesmo os espaços privilegiados do Capitão e dos Oficiais não dispunham de acomodações exatamente confortáveis:

O capitão da embarcação tinha direito a uma câmara só sua, com uma varanda de dois metros de comprimento, na rabada da nau. O piloto e o mestre compartilhavam um mesmo camarote para poder vigiar a mezena, vela do mastro de ré que garantia estabilidade e permitia virar o navio para a direita ou esquerda. (RAMOS, 2008, p. 93)

A terceira revolução logística trouxe junto com a propulsão a vapor, o metal como matéria-prima na construção das embarcações, o que ampliou a sua capacidade de carga, “o novo material permitiu a construção de buques de maiores dimensões, aumentando a capacidade de carga e o volume de mercadorias que poderiam ser transportadas em uma viagem” (CARUSO, 2010, p. 54), entretanto, “a utilização da máquina a vapor apresentou também alguns problemas, como, por exemplo, o alto consumo de carvão, pois, além de ter um custo elevado, ocupava um grande espaço para armazená-lo” (CARUSO, 2010, p. 53).

Com a mudança para a propulsão a combustão, acrescida dos demais avanços tecnológicos referentes a engenharia naval, as embarcações aumentaram exponencialmente suas dimensões e suas capacidades de cargas. A mudança da fase do vapor para a combustão trouxe outra grande transformação para o transporte de carga marítimo e conseqüentemente para a ampliação do aumento da carga.

Houve outras inovações que visavam melhorar o funcionamento da máquina a vapor e a utilização do espaço a bordo. Uma destas, que ajudou a aumentar a pressão e a potência do motor, foi a mudança na forma das caldeiras, que de quadradas passaram a ser cilíndricas ou tubulares. Outras modificações apontavam para a diminuição do consumo de carvão e para o aumento da potência, chegando a estabelecer-se um sistema misto de máquina a vapor e de turbinas. Finalmente, a própria máquina a vapor foi trocada. Nos primeiros anos da década de 1910, começou a ser substituída pelo motor de combustão interna ou diesel, com o que, por não precisar de alimentação externa de nenhum tipo, permitiu suprimir caldeiras e carvoeiras, liberando espaço e capacidade para o transporte de uma quantidade maior de mercadorias. Ao mesmo tempo, por sua maior potência e velocidade, o motor a diesel encurtou em grande medida os tempos de viagem. (CARUSO, 2010, p. 54)

Ao longo dos séculos de desenvolvimento da engenharia e arquitetura naval, das mudanças da propulsão da embarcação, a proporção entre o espaço destinado a carga e ao espaço dos trabalhadores embarcados permaneceu a mesma, apesar de todas as melhorias destinadas às acomodações dos trabalhadores, em comparação às fases da primeira, segunda e terceira revoluções logísticas, ainda hoje a embarcação não é um espaço confortável.

Atualmente, apesar das várias diferenças entre os *designs* das embarcações e de todas as mudanças em suas engenharias, conforme resumidamente relatado supra, as embarcações continuam sendo projetadas como espaços de carga e a disposição dos espaços de acomodações são pouco considerados, tanto com relação aos espaços de convivência, quanto aos espaços de trabalho, dando pouca atenção a esses espaços como espaços sociais e em como esses espaços podem influenciar nas interações a bordo. Na década de 1960 algumas linhas escandinavas, como a Hoegh, destinaram maiores atenções nas disposições sociais dos espaços a bordo, principalmente espaços destinados às acomodações e ao lazer. Entretanto, essa foi uma onda que durou pouco tempo e já no início do século XXI as embarcações voltaram a serem projetadas com reduzidos espaços para os trabalhadores. (SAMPSON, p. 91).

Os espaços sociais das melhores embarcações atuais são comparáveis com embarcações de baixo padrão dos anos 1980. Com relação aos espaços privativos dos trabalhadores, os camarotes, foram reduzidas as dimensões espaciais com relação à altura dos cômodos, tamanho das janelas, espessuras das paredes, que impactam diretamente em baixa

luminosidade, pouco espaço para movimentação nos camarotes e pouco isolamento contra ruídos, barulhos e vibrações das embarcações, principalmente quando navegando em águas agitadas. (SAMPSON, p. 92).

Assim, alguns desconfortos não estão associados diretamente à limitação do espaço privado e de trabalho destinados ao profissional, mas sim a vibração causada por águas agitadas e o barulho das engrenagens. A vibração é um problema antigo e ainda atual não solucionado pela engenharia naval, perceptível em embarcações novas e velhas e o desinteresse em criar mecanismos que diminuam a sensação de vibração nas embarcações está relacionada aos custos de suas construções. Essas vibrações associadas ao barulho pode ser sentido e ouvido simultaneamente, constantemente e opressivamente durante dias e o sono é o principal afetado, apesar de o desconforto persistir durante o dia inteiro e durante o trabalho. (SAMPSON, p. 102). Barulhos de engrenagens, vibrações e espaços reduzidos causam desconfortos atuando isoladamente e em conjunto tornam-se uma difícil condição de trabalho.

É preciso ressaltar os pontos positivos, nas embarcações atuais existem camarotes destinados ao descanso dos trabalhadores, independentemente de sua patente a bordo, o que durante séculos foi privilégio do capitão e dos oficiais. Outro ponto positivo é que em muitas embarcações recentes os camarotes são suítes, o que trouxe grande melhoria para os não oficiais, que tinham que usar banheiros e vestiários coletivos. (SAMPSON, p. 92). O 1º Oficial de Náutica Wendell relata essa divisão na embarcação em que trabalha:

*As acomodações dos navios são chamadas de camarotes, dependendo do tipo, eles tem camarotes individual com banheiro, individual sem banheiro, sendo o banheiro coletivo e camarote coletivo com ou sem banheiro. Eu não dividido camarote. Existem camarotes individuais para as mulheres e elas só dividem camarote com mulheres, caso precise.*

A destinação de quartos individuais, os camarotes, em uma embarcação mercante está diretamente relacionada com a patente do trabalhador e este é um fato que remonta desde sempre na navegação. O capitão sempre possui e possuiu camarote privativo, os oficiais geralmente possuem camarotes individuais, mas nem sempre e a destinação de camarote privativo obedece ao critério de maior patente, enquanto, os demais trabalhadores têm que dividir os quartos normalmente em dois ou três.

Em embarcações que possuem mulheres, a divisão de camarotes ocorre sob dois critérios, o primeiro é a divisão sexual, ou seja, as mulheres dividem camarotes entre elas, entretanto, quando essa divisão não é possível, a utilização do camarote é feita por separação de turnos de trabalho, ou seja, enquanto um descansa o outro trabalha. A Imediato Estela explica como a divisão ocorre:

*Como eu sou oficial, eu tenho um camarote somente para mim (individual). Existem muitos camarotes duplos no navio e alguns são divididos entre homens e mulheres, mas quando isso acontece, eles ficam em turnos de trabalho diferentes, ou seja, dormem sozinhos em cada horário de descanso.*

A 2º Oficial de Máquinas Sarah explica as dificuldades de dividir o camarote e ressalta que há empresas, como a TRANSPETRO, em que sob o consentimento do capitão é possível manter relacionamento conjugal a bordo e conseqüentemente dividir o camarote. Vejamos:

*No início eu dividia camarote com mais 2 moças. Por mais que elas eram e continuam sendo grandes amigas minhas, não era nada agradável dividir aquele espaço que estruturalmente era tão pequeno. Não tínhamos privacidade e nem liberdade para fazer o que quiséssemos. Na TRANSPETRO é permitido o relacionamento conjugal a bordo, então eu conheci alguns casais que dividiam camarote com consentimento do comandante.*

Com relação aos espaços destinados ao trabalho, nos importa aqui o convés e a seção de máquinas, posto, serem os locais de trabalho dos oficiais da marinha mercante. A pesquisadora Helen Sampson realizou várias etnografias sobre trabalho marítimo em embarcações, o que lhe possibilita descrever os ambientes de trabalho com propriedade e com certo grau de generalidade relativo as embarcações. Neste sentido, apoiamo-nos em suas descrições sobre as seções de convés e de máquinas, vejamos:

A seção de máquinas, apesar de todos os avanços tecnológicos ao longo dos séculos, continua sendo um lugar extremamente insalubre e perigoso, mesmo com a automação das máquinas, as engrenagens responsáveis pela propulsão da embarcação permanecem sendo o lugar da embarcação de maior penosidade para os trabalhadores. Quente, barulhenta e metalizada, a seção de máquinas pode ser descrita de forma generalizada como sendo um lugar:

*Duplamente seccionadas por níveis de pavimentação metalizadas, unidas por lances de escada de metal que se assemelham a escadotes fixas, de tão íngreme que os ângulos dos degraus são definidos. O resto da seção de máquinas lembra uma monstruosa teia de aranha de metal. O motor localizado no centro rodeado de um andaime com degraus e plataformas de metal, que possibilita ver o motor tanto de baixo para cima, quanto de cima para baixo. A batida e o barulho são difíceis de tolerar mesmo para os seus trabalhadores. (...)*

*Nesse contexto, a sala de controle do motor é um bem-vindo refúgio de ar-condicionado e relativa (e apenas relativa) quietude. É onde os marítimos, de acordo com suas patentes (oficiais e subalternos trabalham juntos) podem se comunicar uns com os outros, empreenderem as rotinas de monitoramento, fazerem pausas para café ... (SAMPSON, 99, tradução nossa).*

Menos insalubre que a seção de máquinas, a seção de convés é o local de onde a navegação é conduzida de acordo com o plano de viagem, mantendo o curso da rota o mais próximo possível do planejado e em segurança, é também o local de onde a comunicação

pode ser feita com outras embarcações ou com a base através de rádio VHF e de onde é feita a observação visual e por intermédio dos sensores remotos da meteorologia e aproximação de outras embarcações. Apesar da possibilidade de observar baleias, golfinhos e a paisagem marítima como um todo, a constante observação imposta no controle da navegação transforma o ambiente em um lugar entediante e altamente estressante, que se intensifica pelo confinamento em um espaço comprimido e frequentemente escuro. (SAMPSON, 96).

Em ambas as seções, de convés e de máquinas, observa-se a descrição de espaços físicos reduzidos e com grande potencial ao estresse, mesmo que por motivos diferentes, pois, enquanto na seção de máquinas o barulho e a vibração tornam o ambiente insalubre, no convés a atenção constante exigida na observação torna o ambiente estressante e nos dois lugares a limitação do espaço físico caracteriza os ambientes como sendo exclusivamente para o trabalho. O confinamento dentro do confinamento é o que caracteriza esses espaços físicos de trabalho.

### 3.1.3 O tempo de trabalho em uma fábrica de produzir velocidade e deslocamento

#### 3.1.3.1 *O serviço de transporte marítimo de cargas*

O serviço de transporte não produz mercadorias, mas as distribui e na atividade de transporte se inserem além do carregamento da carga, a velocidade na distância percorrida entre o ponto de saída e o ponto de chegada e a segurança da carga no curso do transporte. Na atualidade, a atividade de transporte, o simples deslocamento da carga, a mudança de lugar não é suficiente como atividade comercial, a velocidade do transporte e a segurança da carga são igualmente importantes quanto o deslocamento. Sobre a relação entre a produção e a indústria de transportes, Marx assevera:

A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ela se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação. (MARX, 2014, p. 231)

A geração de valor no serviço de transporte ocorre na velocidade com que a mercadoria é transportada com segurança. A imaterialidade dessa atividade comercial é igualmente importante à materialidade da produção quando se considera a competitividade em escala global, posto que o giro do capital só se completa com o consumo da mercadoria e essa

só fica disponível para o mercado se transportada até ele. Mais uma vez, Marx nos explica que:

As massas de produtos não aumentam pelo fato de serem transportadas. E tampouco a alteração de suas propriedades naturais provocadas pelo transporte constitui, com algumas exceções, um efeito útil deliberado, mas um mal inevitável. Porém, o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo, o qual pode exigir seu deslocamento espacial e, portanto, o processo adicional de produção da indústria do transporte. Assim, o capital produtivo investido nessa indústria adiciona valor aos produtos transportados, em parte por meio da transferência de valor dos meios de transporte, em parte por meio do acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte. (MARX, 2014, p. 229)

Deslocamento, velocidade e segurança são intangíveis, não são materializados no mundo físico, sendo relacionados à vivência. É impossível tocar a velocidade, porém ela é facilmente perceptível se vivenciada, experimentada. O mesmo se diz do deslocamento, pois ele não é tocado e nem materializado, apesar de o deslocamento ser geográfico, posto ocorrer no meio físico, a sua tangibilidade, assim como a velocidade, só pode ser perceptível se vivenciado para se tornar real. Assim ocorre com a segurança, que é a situação em que os riscos estão eliminados, minorados ou sob controle. Esses são os três serviços oferecidos e comercializados pelo transporte de cargas: deslocamento em velocidade e com segurança. Entretanto, em que pese a imaterialidade do deslocamento, da velocidade e da segurança, eles podem ser medidos, distâncias podem ser medidas em quilômetros, o tempo em horas, a velocidade em quilômetros por hora e a segurança pode ser alcançada por intermédio de medidas de controle, porém, mesmo sendo passíveis de medição, o caráter imaterial permanece. De acordo com Vinícius Oliveira Santos é possível “afirmar que a indústria de transportes é uma produção imaterial para a realização da produção de mercadorias materiais. Este quadro aponta uma imbricação tênue entre material e imaterial”. (SANTOS, 2013, p. 132)

No mundo contemporâneo, o deslocamento se faz presente cotidianamente e a sua qualidade está cada vez mais relacionada à velocidade com que o deslocamento é feito, porém, o deslocamento em velocidade sem segurança de que o objeto do transporte chegará inteiro, sem ter sido deteriorado, invalida o deslocamento e a velocidade, posto que os riscos de acidente podem e geralmente trazem mais prejuízos se o transporte não tivesse sido feito. Os riscos referentes ao transporte de cargas no meio aquaviário envolvem riscos de vida à tripulação, riscos de perda total da carga e de danos ambientais. Dependendo do tipo de carga transportada, os riscos à tripulação, à carga e ao meio ambiente podem ocorrer simultaneamente, como em casos de naufrágios, explosões, colisões e etc.

Os tipos de serviços disponibilizados por determinado país relacionam-se com a intensidade econômica da produção, especificamente nos setores primário e secundário, ou seja, quanto mais intensa forem as atividades primárias e secundárias, mais intensa serão as atividades terciárias. Neste sentido, Márcio Pochman esclarece a relação:

Como as atividades terciárias da economia têm sido muito heterogêneas, a qualidade e a intensidade do trabalho imaterial dependem diretamente de suas vinculações com setores primário (agropecuário) e secundário (indústria e construção civil) da economia. Quanto mais frágeis as atividades primária e secundária, maior importância tende a ter o conjunto dos serviços simples, como asseio e conservação, segurança, atendimento doméstico, entre outros. O contrário implica o avanço substancial dos serviços mais nobres vinculados ao conhecimento (serviços de geração, produção, distribuição). (POCHMANN, 2012, p.17)

Os serviços de transporte marítimo inserem-se entre os serviços mais nobres, que são vinculados ao conhecimento. O que torna esse tipo de serviço indispensável nas relações econômicas, o aumento da velocidade na produção industrial, visando alcançar competitividade em mercados cada vez mais voláteis só se tornam viáveis à medida em que a distribuição da produção aumenta a sua velocidade.

Sendo a geração do valor dos serviços de transportes alcançados pelo aumento da velocidade das distâncias percorridas, o trabalhador dos serviços de transportes sustenta o aumento da velocidade do veículo com a intensificação da sua jornada de trabalho.

No caso específico do transporte marítimo em que as distâncias percorridas são longas e o trabalhador, enquanto embarcado, reside no próprio local de trabalho, associado ao fato de que a embarcação enquanto navegando não para, o trabalhador também não para.

O impacto do toyotismo na produção reflete diretamente na distribuição, ou seja, a intensificação da produção por intermédio da reorganização produtiva pelo “*just in time*”, o incremento tecnológico nas máquinas e equipamentos, com destaque a informatização das atividades produtivas, objetivando produções mais enxutas a fim de atender a mercados que exigem prazos de entrega cada vez mais curtos só logram êxito se a distribuição acompanhar com velocidade o abastecimento do mercado consumidor.

Considerando que a distribuição além de abastecer o mercado consumidor com o produto finalizado e pronto para o consumo, também abastece fábricas e indústrias com os insumos que serão utilizados na fabricação, verifica-se que a produção, e em especial a produção “*just in time*”, para funcionar *just in time* depende que a distribuição também funcione no mesmo ritmo ou até maior que a produção. Neste sentido, cumpre lembrar que, conforme exposto as fls. 08, no Capítulo 1, o transporte marítimo responde por 80% da carga transportada no mundo.

A competitividade em escala global está diretamente relacionada a velocidade com que a distribuição efetiva sua atividade, posto que sem a disponibilização da mercadoria ao consumo o ciclo da circulação não se realiza e o atraso ou demora da disponibilização da mercadoria ao consumo prejudica o capitalista perante sua concorrência. As mercadorias perecíveis, como frutas e alimentos em geral, assim como mercadorias relacionadas à moda e incrementos tecnológicos, que possuem obsolescências programadas são ainda mais dependentes da velocidade da distribuição.

Outro aspecto a ser destacado referente aos impactos da reorganização produtiva oriundos do toyotismo perante a distribuição e a fragmentação e flexibilização da produção em vários lugares diferentes, pela utilização da terceirização da produção, não sendo raro a ocorrência da fragmentação da produção em vários países distintos, como no caso da fabricação da boneca Barbie, mencionado às fls. 22, no Capítulo 1, que dependem de um eficiente sistema de logística nas fases de intra e inter produção, aumentando ainda mais o papel dos serviços de transportes, que incorporados aos sistemas de logísticas, que por seu turno gerenciam o encadeamento de vários modais de transportes em redes de fornecimentos, tendo como principal objetivo superar as distâncias por intermédio do aumento da velocidade. E é neste sentido que o trabalho imaterial realizado por meio do transporte marítimo de cargas se imbrica com a produção de mercadorias e capital, conforme expõe Ricardo Antunes:

Desse modo, o trabalho imaterial expressa a vigência da esfera informacional da forma-mercadoria: ele é expressão do conteúdo *informacional* da mercadoria, exprimindo as mutações do trabalho operário no interior das grandes empresas, e do setor de serviços, onde o trabalho manual direto está sendo substituído pelo trabalho dotado de maior dimensão intelectual. Trabalho material e imaterial, na imbricação crescente que existe entre ambos, encontram-se, entretanto, centralmente subordinados à lógica da produção de mercadoria e capital. (ANTUNES, 2011, p. 177)

Além de o grau de excelência na prestação dos serviços de transportes estar diretamente relacionada à competitividade das empresas, a distribuição, ou melhor, a própria entrega dos produtos ao consumidor enseja uma relação de vínculo com o próprio consumidor. Em outras palavras, o que se expõe aqui é que a relação que o trabalho imaterial estabelece com o binômio produção/consumo, além das subjetividades que o trabalho imaterial agrega à produção material e à formação do consumo, dando forma e materializando as necessidades, o imaginário e os gostos do consumidor, em razão de o seu valor de uso consistir essencialmente no seu conteúdo informativo e cultural, de acordo com Lazzarato e Negri (2001, p.45-46), essa relação estabelecida entre o trabalho imaterial e a formação do consumo também perpassa pela possibilidade e velocidade de entrega do produto desejado, a

materialização desse desejo de consumir só se concretiza com a efetivação da entrega do produto e esta não é uma relação secundária entre a produção/consumo, mas vital, a credibilidade da produção perante o consumidor perpassa pela velocidade de entrega do produto, que satisfaz o desejo de consumir.

Lazzarato e Negri (2001, p.46-47) afirmam que a necessidade, a capacidade e a pulsão a consumir são transformadas em um processo de trabalho por intermédio da produção e da publicidade, onde o trabalho imaterial produz uma relação social, que envolve a relação de inovação, de produção e de consumo e que somente diante da presença desta reprodução a sua atividade tem um valor econômico, que é revelada por meio da matéria-prima do trabalho imaterial que é a subjetividade, que deixa de ser um instrumento de controle social e torna-se diretamente produtiva em razão de construir o consumidor. Segue exemplificando que os trabalhadores imateriais, tais como os que trabalham com publicidade, moda, marketing, entre outros, satisfazem uma demanda do consumidor e ao mesmo tempo a constituem. A velocidade no recebimento do produto desejado não é exemplificada por Lazzarato e Negri, porém, aqui é inserida essa necessidade que é criada em razão do trabalho imaterial de transporte de cargas, essa demanda que possibilita desejar e consumir produtos dos mais diversos lugares do mundo e recebe-los em casa, possíveis de serem comprados pela internet. Essa possibilidade pode ser expandida para indústrias, quando decidem comprar os seus insumos, revendedores que comprem produtos de um lugar e os revende em outros, tudo isso ampliado em âmbito internacional e global. O serviço e o transporte de cargas também se inserem no trabalho imaterial e participam da constituição da relação produção/consumo, aliás, não só participam como realizam a interligação entre produção e consumo.

Um mundo acelerado refletido no consumo cada vez mais veloz, permeado de produtos com obsolescências programadas em curtos ciclos de consumo e mercadorias produzidas para perfis cada vez mais específicos de consumidores, tão exigentes quanto as especificidades dos objetos de seus desejos quanto a rapidez com que querem possuí-los só é possível com um intrincado sistema de logísticas que organizam os modais de transportes em redes eficientes de distribuição.

De acordo com Zarifian (2002, p. 7), a autodisciplina imposta pela cronometragem do tempo aos trabalhadores desde a infância, reforçada e generalizada pela disciplina do tempo industrial tornou-se o sustentáculo de toda a atividade social. Todavia, na contemporaneidade a disciplina do tempo deslocou-se para uma outra noção, a de prazo Zarifian (2002, p. 8). “Um prazo é um espaço temporal entre duas datas”, que se manifesta no mundo do trabalho como “o prazo de reação a um acontecimento, o prazo do cliente, etc.” O prazo é uma corrida

contra o relógio, entretanto, a sua medição obedece à mesma cronometragem imposta pelo relógio e pelo calendário, em segundos, minutos, horas, dias, etc. O cumprimento de um prazo se relaciona diretamente com a expectativa do cliente de ter sua demanda atendida no menor espaço de tempo e o “respeito e/ou encurtamento de prazos para os clientes tem uma utilidade funcional, ao mesmo tempo que se tornou um elemento de vantagem competitiva, uma “performance””. (ZARIFIAN, 2002, p. 9).

A noção de cumprimento de prazo se manifesta com toda a intensidade no transporte marítimo de cargas e o seu não cumprimento gera prejuízo, na maior adequação a “tempo é dinheiro” de Max Weber (2004). Helen Sampson (p.93) relata uma conversa sua com um operador de logística no qual ele explica a razão de as embarcações não poderem parar e o motivo é porque a embarcação é muito cara e a sua hora custa em média três mil e quinhentos dólares, e conclui imaginando o que acontece se uma embarcação ficar parada por dez horas.

Neste sentido, trabalhar em uma embarcação significa trabalhar em uma fábrica de produzir velocidade e deslocamento, ininterruptamente, ou como Sampson (p.93) denomina: a embarcação é uma besta de trabalho pesado e os marítimos a bordo trabalham vinte e quatro horas por dia.

### *3.1.3.2 O peculiar tempo de trabalho marítimo.*

A jornada de trabalho é o tempo dispendido no trabalho, é o eixo central do trabalho e o tempo é o bem mais caro que o trabalhador possui, pois, o tempo de trabalho é a parcela de tempo da vida vendida em troca de salário. O tempo é o elemento principal da vida, pois é dentro de seus domínios que a vida se desenvolve, pois, de acordo com Barbara Adam, todo tempo é tempo social:

Tempo é sempre tempo social porque apenas os seres humanos regulam e organizam suas vidas pelo tempo. Apenas os humanos conceitualizam tempo. Apenas os humanos, controlam, alocam, e vendem tempo. Apenas os humanos levam suas existências dentro do tempo e criam suas próprias histórias e futuros. (ADAM, 1990, p. 154)

Logo, a luta por melhores condições de trabalho invariavelmente terá o tempo como elemento de disputa entre o trabalhador e o capital, uma vez que ao trabalhador importa menor jornada de trabalho e ao empregador o oposto. Neste sentido, Ricardo Antunes afirma a importância da luta por mais tempo fora do trabalho:

A redução da jornada diária (ou do tempo semanal) de trabalho tem sido uma das mais importantes reivindicações do mundo do trabalho, uma vez que se constitui num mecanismo de contraposição à extração do sobretrabalho, realizado pelo capital, desde sua gênese com a revolução industrial e contemporaneamente com a acumulação flexível da era do toyotismo e da máquina informacional. Desde o advento do capitalismo a redução da jornada de trabalho tem sido central na ação dos trabalhadores, condição preliminar, conforme disse Marx, para uma vida emancipada (Marx, 1971:344). (ANTUNES, 2009, p. 172)

O direito consagra a proteção ao meio ambiente de trabalho como um todo e o tempo como medida das relações de trabalho, fruto das inúmeras lutas dos trabalhadores por menores jornadas e conseqüentemente melhores condições de trabalho, assim, tem-se que a centralidade do tempo, juntamente com a centralidade do trabalho ocupam a centralidade da vida humana, que é vivida entre o tempo de trabalho e o tempo de não trabalho.

Por tempo de trabalho, Dal Rosso (1996) compreende como sendo o espaço de tempo utilizado para o trabalho, vejamos:

O dia tem vinte e quatro horas e as pessoas vivem um número limitado de anos. Como primeira aproximação, separamos o espaço de tempo que as pessoas empregam nas ações destinadas a ganhar a vida, seja sob a forma de trabalho autônomo ou heterônomo, dentro de qualquer relação social que seja. A este espaço de tempo utilizado para o trabalho chamo de tempo de trabalho. (DAL ROSSO, 1996, p. 26)

Em oposição, o tempo de não trabalho, segundo Dal Rosso (1996), compreende o tempo não empregado no trabalho, esse é um conceito baú, que abarca todas as manifestações do tempo em situação de não trabalho. Vejamos:

Ao restante de tempo não empregado em trabalho chamo de tempo de não trabalho. Conceitualmente, se tempo de trabalho representa a duração das atividades diárias necessárias à preservação da vida ou voltadas para a acumulação de terceiros, o tempo de não trabalho significa, da mesma forma, apenas o tempo que as pessoas não empregam no ganha-pão diário. Para os assalariados, não trabalho é o tempo fora da jornada gasta no emprego. O número de empregos, ocupações ou trabalhos, pouco importa. Jornada é a soma de todos eles. Para os autônomos ou outras categorias, o mesmo raciocínio é válido. Não trabalho é o tempo fora da compulsão de ganhar o pão cotidiano. (DAL ROSSO, 1996, p. 27).

Dal Rosso (1996, p. 32) afirma que amplitude do conceito-baú de tempo de não trabalho pode ser dedicado tanto as atividades edificantes, relacionadas a liberdade humana, do desenvolvimento da personalidade individual e coletiva, assim como atividades voltadas para a violência. Com relação ao tempo de não trabalho ocasionado pelo desemprego, Dal Rosso (1996, p. 28) sugere a expressão tempo sem ocupação, como oposição ao tempo de não trabalho que é relativo ao tempo de trabalho.

O tempo é a medida do trabalho e o tempo de trabalho é a fragmentação do tempo da vida voltada para o sustento, enquanto que a jornada de trabalho é a cronometragem do tempo

despendido no trabalho, podendo ser atribuída tanto ao tempo de trabalho destinado diariamente, semanalmente, mensalmente ou anualmente. O tempo de trabalho se confunde com a jornada de trabalho, posto serem ambos o tempo de vida do trabalhador trocado por dinheiro. Dal Rosso (1996) ressalta as várias acepções dadas à jornada de trabalho:

A jornada é a mensuração do tempo gasto no trabalho. Em outras palavras: é o trabalho realizado no tempo; é o trabalho efetuado, medido pelo critério do tempo; é o desdobramento no tempo, do trabalho humano.

Jornada é uma forma de medida da duração do trabalho. Diz-se, por exemplo, jornada de 8 horas, de 6 horas. Fala-se de jornada semanal de 48 horas, de 40 horas, de 36 horas. O termo é usado também para indicar a duração do trabalho anual. Por exemplo, uma jornada anual de 2.000, de 3.000 horas de trabalho, etc. (DAL ROSSO, 1996, p. 44).

Os conceitos de tempo de trabalho e de tempo de não trabalho, propostos por Dal Rosso (1996), formam uma dicotomia que se complementa quando analisados sob o tempo da vida, o tempo relacionado a consciência da finitude humana (ADAM, p. 127), para todos aqueles que dependem do trabalho para o seu sustento. Neste sentido, tempo de trabalho e tempo de não trabalho acabam por formar o tempo da vida do trabalhador e que se operacionalizam em uma divisão inversamente proporcional, ou seja, quanto maior o tempo de trabalho, menor será o tempo de não trabalho e vice-versa.

Ana Claudia Cardoso (2009, p.51) aduz ao conceito de tempo de não trabalho de Dal Rosso, uma menor amplitude de ocorrência, pois além do tempo de trabalho composto pela jornada de trabalho existem outras temporalidades que ocorrem fora da jornada de trabalho que também são destinados à subsistência, ressaltando outras correntes de pensamento que asseveram que nem todo o tempo liberado da jornada de trabalho pode ser considerado um tempo livre ou de lazer, mas contido de outras obrigações, inclusive de cunho social e familiar, configurando temporalidades específicas, como o tempo de lazer e o tempo relacionado às vivências femininas. Neste sentido, vejamos a ressalva levantada:

Alguns autores fazem uma diferenciação entre o que denominam tempo disponível/liberado da jornada e tempo livre/lazer, enfatizando que nem todo tempo liberado da jornada de trabalho pode ser considerado um tempo livre ou de lazer. Isto porque consideram que o tempo liberado pode ainda conter diversas obrigações, sejam elas profissionais, familiares ou sociais. Para Bacal (1988), o tempo livre é aquele que o homem dispõe, após o tempo necessário para a execução de tarefas de trabalho, pressupondo a liberdade de escolha do que fazer ou não fazer, compreendendo tanto o lazer como o ócio. Também Dumazedier (1999) pensa o lazer como um tempo dedicado ao conjunto de ocupações às quais os indivíduos podem se entregar de livre vontade, seja para repousar, divertir-se, recrear-se e entreter-se, desenvolver sua formação desinteressada, sua participação voluntária ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se das obrigações profissionais, familiares ou sociais. (CARDOSO, 2009, p.51)

Ainda compondo a ressalva de Cardoso, é ressaltado a diferença do tempo de não trabalho relacionado ao gênero:

Na bibliografia referente ao trabalho da mulher, como Hirata (1986) e Maurani (2000), também podemos observar a ênfase em um tempo dedicado ao trabalho para além do contido na jornada de trabalho. Para Hirata (1986), no caso das mulheres, diferentemente dos homens, nunca se constitui uma clara separação entre tempo de trabalho e de não trabalho, dado os espaços da casa e do trabalho permanecerem misturados. Isto porque, no imaginário social, o lugar da mulher sempre foi em casa e esta representação reforçou o papel secundário da mulher no mercado de trabalho. (CARDOSO, 2009, p. 52)

A ressalva levantada por Cardoso sobre a generalidade do conceito de tempo de não trabalho, levando em conta apenas o tempo não destinado ao trabalho voltado para o sustento proposto por Dal Rosso, embasada em estudos de diversos autores se mostra frutífera em razão das diversas temporalidades que compõe a vida e por permitir analisar de forma fragmentada o tempo fora da jornada de trabalho em suas múltiplas manifestações. Esta discussão nos interessa em razão de no trabalho marítimo existir duas formas de tempos de não trabalho, uma incidindo dentro do período de embarque e outra fora do período de embarque.

O tempo de não trabalho que ocorre no período de embarque se dá após a jornada diária de trabalho, entretanto, diante do não desligamento do trabalho, compreendido pelo não retorno para a casa do marítimo, assim entendido por ele permanecer a bordo e a disposição do trabalho, não possibilita que esse tempo seja usufruído da maneira que lhe aprouver, mas sim, da maneira que é possível usufruir esse tempo a bordo no qual deve incidir o descanso do corpo, o sono. De outro lado há o tempo de não trabalho no período de desembarque, esse sim, pode ser usufruído da maneira que o trabalhador quiser, porém, ele é intercalado entre os períodos de embarque, fracionando em períodos de dias o que normalmente é fracionado dentro do mesmo dia para os que não trabalham em confinamento e isolamento da sociedade.

### *3.1.3.3 A jornada e o tempo de trabalho marítimo sob o domínio do regime de embarque*

A jornada do trabalhador marítimo, de acordo com o artigo 248 da CLT é de oito horas diárias, podendo a execução do trabalho ser feita de modo contínuo ou intermitente, e dependendo da função, em especial as relacionadas à maquinaria, passadiço e vigilância, que possa colocar a saúde do tripulante em risco, a jornada não poderá exceder de quatro horas e

nem possuir intervalo menor de quatro horas entre uma e outra, o que ao longo da exposição ficará claro que na prática há o descumprimento dessa norma.

O fato de o trabalhador marítimo permanecer na embarcação após a sua jornada diária de trabalho não configura tempo a disposição do empregador e nem em prorrogação de horário, o que em profissões executadas em situação de não confinamento é assim caracterizado, conforme determina a Súmula 96<sup>38</sup> do Tribunal Superior do Trabalho:

A permanência do tripulante a bordo do navio, no período de repouso, além da jornada, não importa em presunção de que esteja à disposição do empregador ou em regime de prorrogação de horário, circunstâncias que devem resultar provadas, dada a natureza do serviço.

O tempo de trabalho do marítimo não pode ser analisado exclusivamente pelo tempo diário dispendido durante a jornada de trabalho, mas precisa ser analisado diante de um compósito de temporalidades de trabalho que juntos formam o tempo de trabalho marítimo: regime de embarque, jornada diária, horas extras, turnos de revezamento incidindo trabalho noturno, regime de sobreaviso não remunerado, ausência de descanso semanal e disponibilidade no local de trabalho não remunerada. Neste sentido, Janaina Santos (1999), também identifica que o tempo de trabalho do marítimo não pode ser considerado apenas pela jornada de trabalho, o que por ela é chamado de “um grande turno de trabalho”, vejamos:

Esse “valor de uso do tempo”, no caso dos trabalhadores embarcados, vai além do esquema de turno citado por Rutenfraz, pois enquanto embarcados o trabalhador está submetido a um “grande turno de trabalho”, que leva de seis à dez meses, para que ocorra sua folga, ou seja, o seu desembarque, e possa retornar aos “ritmos familiares e sociais”. (SANTOS, 1999, p. 63)

O regime de embarque confunde-se com o tempo de trabalho total por embarque, é composto pelo período em que o trabalhador marítimo fica embarcado e conseqüentemente o período em que trabalha, o regime de embarque também engloba o período de desembarque; funciona como um banco de horas, no qual para cada conjunto de dias embarcados é concedido um período de dias remunerados desembarcados. O regime de embarque pode compreender o sistema um dia de embarque para um dia de desembarque, dois dias de embarque para um dia de desembarque, ou de acordo com os acordos e negociações coletivas alcançadas.

O sistema um para um equivale a cada um dia embarcado ser concedido um dia desembarcado, igualmente remunerado, o regime dois para um equivale a cada dois dias

---

<sup>38</sup> Disponível em: <<http://www.legjur.com/sumula/busca?tri=tst&num=96>>

embarcado ser concedido um dia desembarcado e assim por diante, também é usualmente tratado pelos períodos de embarque versus o de desembarque, como vinte oito dias embarcados para vinte e oito dias desembarcados, ou sessenta dias embarcados para sessenta dias desembarcados, ou sessenta dias embarcados para trinta dias desembarcados. Entre os entrevistados foram identificados os regimes de embarque de 14x14, 28x28, 60x60, 60x30.

Em razão de no regime de embarque o conjunto de dias embarcados equivaler a um outro conjunto de dias desembarcados, a lógica operacionalizada pelas empresas de navegação é embutir o descanso semanal remunerado no período de desembarque, mais grave que o não pagamento é a não concessão do descanso semanal. O trabalho embarcado é prestado de domingo a domingo, sete dias por semana. O regime de embarque normalmente desrespeita a concessão de descanso semanal remunerado previsto no art. 1º da lei 605 de 05/01/1949, pelo qual “todo empregado tem direito ao repouso semanal remunerado de vinte e quatro horas consecutivas, preferencialmente aos domingos...”. Na prática, o que é imposto para os trabalhadores é que o período de embarque congrega o período de trabalho e o de desembarque o de repouso, subtraindo o descanso semanal e o transferindo para o período de desembarque.

Pois, conforme ressaltou a 2º Oficial de Máquinas Sarah: *a rotina é sempre bem puxada, pois não há um dia de folga, em navio o trabalho é de domingo a domingo.*

Fato reiterado pela 2º Oficial de Máquinas Carolina: *Trabalhamos 8h por dia (incluindo sábados, domingos e feriados).*

Outro desrespeito à direito trabalhista relativo ao tempo consagrado juridicamente absorvido pelo regime de embarque é o direito ao gozo de férias remuneradas. As férias remuneradas compreendem a um período de trinta dias destinadas ao descanso do trabalhador, que são concedidas após o período aquisitivo de doze meses de trabalho, conforme determina o art. 130 e incisos da CLT. Na prática, algumas empresas de navegação concedem o período de férias no período de desembarque, de forma que efetivamente o que há é tão somente o pagamento das férias, pois o período de desembarque é o tempo de não trabalho referente ao período de embarque, de forma que as férias efetivamente não são gozadas, mas são tão somente pagas, para que as férias sejam efetivamente gozadas é preciso que elas sejam concedidas sequencialmente após um período de desembarque. Esta prática também foi identificada na pesquisa de Milena Carvalho (2010, p. 51).

A 2º Oficial de Máquinas Sarah relata: *Se as suas férias coincidirem com a sua folga, você já tirou as suas férias e eles pagam as férias normais, mas se as suas férias coincidirem com o tempo embarcado você não embarca porque você está de férias.*

Confirmado pelo 1º Oficial de Náutica Wendell:

*Eu tive férias e fiquei embarcado e só tirei as férias quando desembarquei.*

Em razão de a embarcação não parar durante o curso da viagem e exigir manutenção constante da embarcação, há a necessidade de o trabalho ser permanente perante a embarcação, forçando o trabalhador marítimo a efetuar seu trabalho em turnos ininterruptos de revezamento, implicando em trabalho noturno regularmente, além de horas extras, condicionando seus momentos de trabalho e não trabalho a diferentes horários, sem, contudo, poder se afastar do local do trabalho, posto que este passa a ser sua moradia.

O sistema de sobreaviso não remunerado, na verdade, compreende as hipóteses previstas na Consolidação das Leis do Trabalho<sup>39</sup> (CLT), na qual são enumeradas as situações nas quais não são consideradas como horas extras e conseqüentemente configura-se como trabalho não pago, vejamos:

Art. 249 – Todo o tempo de serviço efetivo, excedente de 8 (oito) horas, ocupado na forma do artigo anterior, será considerado de trabalho extraordinário, sujeito à compensação a que se refere o art. 250, exceto se se tratar de trabalho executado:

- a) em virtude de responsabilidade pessoal do tripulante e no desempenho de funções de direção, sendo consideradas como tais todas aquelas que a bordo se achem constituídas em um único indivíduo com responsabilidade exclusiva e pessoal;
- b) na iminência de perigo, para salvaguarda ou defesa da embarcação, dos passageiros, ou da carga, a juízo exclusivo do comandante ou do responsável pela segurança a bordo;
- c) por motivo de manobras ou fainas gerais que reclamem a presença, sem seus postos, de todo o pessoal a bordo;
- d) na navegação lacustre e fluvial, quando se destina ao abastecimento do navio ou embarcação de combustível e rancho, ou por efeito das contingências da natureza da navegação, na transposição de passos ou pontos difíceis, inclusive operações de alívio ou transbordo de carga, para a obtenção de calado menor para essa transposição

§ 1º. O trabalho executado aos domingos e feriados será considerado extraordinário, salvo se se destinar:

- e) ao serviço de quartos e vigilância, movimentação de máquinas e aparelhos a bordo, limpeza e higiene da embarcação, preparo da alimentação da tripulação e dos passageiros, serviço pessoal destes e, bem assim, aos socorros de urgência a navio ou ao pessoal;
- f) ao fim da navegação ou das manobras para a entrada ou saída de portos, atracação, desatracação, embarque ou desembarque de cargas e passageiros.

---

<sup>39</sup> Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De15452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

As hipóteses previstas no art. 249 da CLT, versam sobre excepcionalidades na rotina de trabalho, como os casos de iminente perigo, salvamento de naufrágios ou de manobras, que mesmo sendo corriqueiras, são consideradas arriscadas, como atracação e desatracação nos portos e transposições de passos ou pontos difíceis. A desconsideração dessas hipóteses prestadas fora da jornada de trabalho como horas extras é uma situação que ocorre há muito tempo e não logra êxito em ser modificada, no Brasil é regulamentado por lei, e que na Argentina já era objeto de demandas trabalhistas desde pelo menos o período compreendido entre 1890 e 1920, conforme aponta a pesquisa de Caruso (2010, p. 70): “Outra demanda salarial foi a exigência de incluir como horas extras o pagamento das tarefas de salvamento, indispensáveis nos casos de acidentes ou naufrágios”. Neste sentido, Janaina Santos (1999) em sua pesquisa aponta que:

(...) a verdade é que qualquer trabalhador pode ser solicitado pelo Comando ou Oficial Superior para desenvolver qualquer outra atividade no navio, caso necessário, mesmo estando no seu período de descanso, ou seja, fora de seu horário “normal” de trabalho (inclusos aqui o horário de oito horas de trabalho determinada por lei, mais o período de horas extras, que no caso da tripulação embarcada são muitas. (SANTOS, 1999, p. 62)

O sistema de sobreaviso não-remunerado se coaduna com outra característica peculiar ao trabalho marítimo que é a impossibilidade de desligamento do trabalho, ou seja, o trabalhador marítimo está sempre à disposição do trabalho, 24 horas por dia, em razão de morar no local de trabalho, de não poder sair dele, enquanto navegando e pôr a máquina exigir a permanente manutenção para sua plena atividade em situações regulares e agravadas nas situações de iminente perigo, urgência e emergência causadas pelas intempéries do mar e do clima. A essas condições ainda é acrescida a inviabilidade de o trabalhador marítimo, enquanto embarcado, ser substituído imediatamente por outro em casos de adoecimento ou acidentes de trabalho de tripulantes, o que pode acarretar em aumento da carga diária de trabalho.

Para ilustrar como o regime de embarque funciona como tempo de trabalho dos marítimos, é transcrito os relatos dos entrevistados sobre seus tempos de trabalho. Em razão de os entrevistados trabalharem em ramos diferentes de navegação, cabotagem, apoio marítimo e longo curso, são apresentados os relatos de acordo com os ramos de navegação:

No Longo Curso:

O Capitão Roberto trabalha no regime de embarque de 60x30, ou seja, sessenta dias embarcado e trinta dias desembarcado, em jornada de trabalho de doze a quatorze horas por dia.

*Dois meses embarcado por um de folga. Como comandante normalmente de 07:00 às 17:00 horas, mas devido ao cargo sempre trabalho cerca de 12 a 14 horas por dia.*

Na cabotagem:

A 2º Oficial de Máquinas Carolina trabalha em regime de 60x60, 8 horas por dia:

*No navio que trabalho, a jornada de trabalho é dividida entre os oficiais de máquinas através dos quartos de serviço. Trabalhamos 8h por dia (incluindo sábados, domingos e feriados). Hora extra é comum na profissão, e quem determina as escalas e turnos é o chefe de máquinas. No meu quarto de serviço atuo na condução do navio e também com manutenções de equipamentos.*

A 2º Oficial de Máquinas Sarah trabalha em regime de embarque de 28x28, 8 horas por dia em escala de 8 horas de trabalho por 16 horas de descanso:

*Nos navios que eu trabalhei as escalas eram de 8x16, sendo que a escala noturna era reduzida (00h00 as 7h00). Meu turno variava de 07h00 as 16h00 ou 16h00 as 00h00. A bordo o chefe de máquinas distribui os turnos entre os oficiais embarcados ou os mesmos entram em comum acordo. A rotina era sempre bem puxada, pois não havia um dia de folga, em navio o trabalho é de domingo a domingo.*

No Apoio Marítimo:

O Capitão Paulo trabalha em regime de embarque de 14x14, doze horas por dia.

A Imediato Estela trabalha em regime de 28x28, doze horas por dia, das 00:00hs às 12:00hs, quando o navio está em offshore e das 06:00hs as 18:00hs quando o navio está no porto:

*Minha escala de trabalho é de 28 dias a bordo e 28 dias em casa. Minha função tira o horário de 00:00 as 12:00hs (serviço na madrugada) todos os dias que o navio está em offshore. Quando o navio está no porto, eu mudo de horário e fico das 06:00 as 18:00hs. Às vezes faço horas extras. As escalas e turnos são determinados pela empresa.*

A 2º Oficial de Náutica Ana trabalha no regime de embarque 28x28, 12 horas por dia, em escala de 00:00hs as 06:00hs e das 12:00hs as 18:00hs

*Trabalho doze horas por dia somente no passadiço, mas sempre faço horas extras. Trabalho de 0-6 e 12-18 todos os dias, mas também participo de exercícios semanais, reuniões de segurança e inspeções que competem à minha função, o que toma muito tempo do descanso, além disso, a rotina inclui alimentação, higiene, lavanderia, camarote, exercícios físicos e lazer.*

A 2º Oficial de Máquinas Tatiana e o Praticante Fernando trabalham no regime de embarque de 28x28, doze horas por dia e em escala de seis horas de trabalho por seis horas de descanso, das 00:00hs as 06:00hs e de 12:00hs as 18:00hs.

O 2º Oficial de Náutica Wendell trabalha em regime de embarque de 28x28, doze horas por dia:

*A minha jornada de trabalho varia conforme o navio onde eu embarco, tem navio que a jornada é de 6 horas de trabalho por 6 horas de descanso e tem navios que a jornada é de 12 horas de trabalho por 12 horas de descanso. (...) A bordo dos navios as horas extras estão embutidas dentro dos turnos ou quartos de trabalho que são determinados pelo Comandante ou Imediato.*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo trabalha em regime de embarque de 28x28, doze horas por dia, das 12:00hs as 24:00hs:

*Trabalho 12 horas por dia com intervalo de 30 min para jantar, trabalho de 12:00 as 24:00. (...) os turnos são pré-determinados por função a bordo, sendo que todos a bordo do meu navio, independente da função trabalham 12 horas diárias.*

Conforme demonstrado supra, não é possível considerar o tempo de trabalho dos marítimos tomando apenas o tempo diário da jornada de trabalho, mas é preciso considerar o compósito formado pelo regime de embarque, o trabalho noturno, o trabalho intermitente, as horas extras, o regime de sobreaviso não remunerado, a disponibilidade no trabalho não remunerada, a falta de descanso semanal e a usurpação do período de férias realizado por algumas empresas, que determinam o gozo de férias coincidindo com o período de desembarque. Esse compósito caracteriza o tempo de trabalho marítimo como sendo de extrema intensidade.

Em contrapartida, não é possível considerar o tempo de não trabalho embarcado como tal, mas tão somente como o tempo de descanso do corpo, pois a vivência das diversas temporalidades possíveis pertinentes ao tempo de não trabalho esbarram na necessidade de descanso do corpo, sobrando muito pouco tempo para a realização de outras atividades, que ainda são restringidas pelos confinamento e isolamento. Entretanto, as poucas horas que restam aos marítimos entre a jornada diária de trabalho e o descanso do corpo são na sua maioria das vezes investidas em comunicação com a família, quando possível, atividades físicas em academia e assistir televisão.

A 2º Oficial de Máquinas Carolina relata o que faz nos momentos em que não está trabalhando, enquanto embarcada:

*Nos meus horários livres, procuro estudar pelo menos 1h por dia, pra estar me atualizando. Vou na academia (o navio que trabalho possui uma), leio a bíblia, assisto seriados ou filmes. Mas o que mais faço nesses horários é dormir, já que dificilmente consigo ter um sono de mais de 5h.*

O Praticante Fernando relata:

*Eu durmo muito. Mas a sonda tem academia, tem sala de jogos, tem sala de tv, em todos os camarotes tem tv.*

A Imediato Estela: Particularmente, sempre que posso e que não estou muito exausta, tento ir para a academia.

A 2º Oficial de Máquinas Sarah: *Na folga eu aproveito pra dormir bem, falar com minha família, me exercitar na academia de bordo e estudar.*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo: *Passo o tempo de folga basicamente no meu camarote, vendo filmes ou lendo, apesar do navio possuir áreas comuns para entretenimento como academia e salas de vídeo, prefiro a paz do meu camarote.*

O 2º Oficial de Náutica Wendell: *Durante a minha folga eu costumo fazer exercícios, escutar músicas, ver televisão e falar com a minha família através da internet.*

Conforme se observa, as jornadas de trabalho dos entrevistados são extenuantes, muitos deles trabalhando regularmente por doze horas diárias, em turnos de revezamento, o que impõe necessariamente trabalho noturno, que ocorre de forma habitual, a possibilidade de horas extras é uma constante e em muitas situações não serão pagas, pois, são hipóteses de não pagamento regulamentadas por lei e que comportam várias situações de risco e perigo, impondo um regime de constante sobreaviso não remunerado. O descanso do corpo ocorre entre as jornadas, muitas delas intermitentes, como no caso da 2º Oficial de Náutica Ana, que trabalha das 00:00hs as 06:00hs e das 12:00hs as 18:00hs, tendo que se acostumar a descansar entre as fragmentações de sua jornada. O descanso semanal poderia ser um alento nessas circunstâncias, um dia inteiro de descanso, porém, em razão do regime de embarque, todo o cansaço acumulado no período de embarque só pode ser eliminado durante o desembarque. Acresça-se a tudo isso o confinamento e o labor em espaços reduzidos dentro do confinamento, o confinamento dentro do confinamento. Neste sentido, não é possível considerar o tempo de trabalho do marítimo apenas pela sua jornada diária de trabalho, mas sim, por todo o seu período de embarque.

A própria OIT com todo o seu aparato jurídico protetivo sugere na Convenção N.º 186 sobre Trabalho Marítimo, nas alíneas do item 5 da Norma 2.3 o limite máximo de 14 horas e com o mínimo de descanso de 10 horas para cada período de 24 horas e limite máximo de 72 horas semanais e com o mínimo de 77 horas de descanso por semana; muito além dos limites de 8 horas diárias e 44 semanais adotadas pelo Brasil.

Os relatos dos entrevistados relativos às suas extensas jornadas de trabalho não se configuram como excepcionalidade e nem tem caráter nacional, em verdade, os relatos dos entrevistados indicam uma congruência com o cenário internacional, conforme indica a pesquisa feita pela ITF/MORI, com 2.500 marítimos, de 60 nacionalidades diferentes, trabalhando em embarcações de 63 bandeiras diferentes, reportada pela OIT<sup>40</sup> em 2001. Seguem os dados da pesquisa:

A pesquisa revelou que, em geral, 24% dos entrevistados possuem uma típica jornada de trabalho superior a oito horas; 62% trabalham entre oito e doze horas; 11% trabalham de 12 a 18 horas, enquanto 3% dos trabalhadores marítimos trabalham regularmente mais de 18 horas por dia. Tal como acontece com a duração dos contratos e salários, essas horas variam de acordo com o registro da bandeira da embarcação, tipo de embarcação e nacionalidade da tripulação. O efeito das agências de emprego foi menos óbvio. A respeito das bandeiras das embarcações, 4% dos marítimos reportaram um típico dia de trabalho com excesso de 18 horas em embarcações com bandeiras de conveniência, enquanto que para embarcações registradas em países que não adotam bandeira de conveniência foi registrado 2%. (OIT, 2001, p.65)

As jornadas diárias de trabalho dos entrevistados encontram-se, em média, dentro do perfil da maioria dos marítimos do mundo, na qual 62% trabalham regularmente entre 8 e 12 horas por dia. Conforme já mencionado, os entrevistados trabalham para empresas que não adotam o registro de bandeira de conveniências, de forma que, se em embarcações registradas em países, como o Brasil, que, em tese, possui mecanismos jurídicos de proteção ao trabalhador, as horas de trabalho são excessivas, nas embarcações de bandeiras de conveniência as horas de trabalho ultrapassam todos os limites de trabalho decente e se constituem efetivamente em trabalho degradante e não raro em trabalho forçado ou escravo.

A pesquisa da ITF/MORI reportada pela OIT também identificou que 60% dos entrevistados indicaram que as horas de trabalho sofreram aumento entre os últimos cinco e dez anos. Essa identificação se consubstancia com a intensificação do trabalho, em verdade, o excesso de carga horária diária de trabalho em si já configura o trabalho marítimo como intenso. A palavra “intensificação” denota um aumento que é alcançado por meio da comparação com o estado anterior, ao passo que a palavra “intenso” denota uma característica, um estado. O trabalho marítimo é intenso e tem sofrido intensificação, conforme indicou a pesquisa mencionada. Dal Rosso (2008, p. 76) aponta que “o tempo de serviço pode ser dividido em dois componentes, um cronométrico (duração, velocidade ou ritmo) e outro cronológico (divisão dos horários, ordem, começo-fim)”.

---

<sup>40</sup> International Labour Organization. Sectoral Activities Programme. The impact on seafarers’ living and working conditions in the structure of the shipping industry. Report for the 29<sup>th</sup> Session of the Joint Maritime Commission. Geneva, 2001. Disponível em: <[http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09\\_3\\_engl.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

A intensificação do trabalho pode ser alcançada tanto de forma cronométrica, quanto cronológica. “As formas mais relevantes de intensificar o trabalho a partir de componentes cronométricos da jornada seria a intensificação, a densificação e a massificação”. Essas formas de intensificação estão relacionadas ao aumento da velocidade e ritmo de trabalho, a diminuição dos “tempos mortos” como pausas entre tarefas, e microrregulações que controlam o exercício do trabalho. A presente pesquisa não conseguiu dados para a identificação de intensificação cronométrica, porém, com relação à intensificação de forma cronológica, que ocorre por meio “da fragmentação da jornada, o aumento do número de horas por turno a dissociação dos tempos dos homens das máquinas”, de acordo com os relatos dos entrevistados apresentados e com a pesquisa da ITF/MORI, reportada pela OIT, verifica-se que o trabalho marítimo é objeto de intensificação de forma cronométrica. As jornadas são fragmentadas com regularidade e em períodos noturnos e diurnos, além da sobrecarga de trabalho diário ser elevada, podendo ainda incidir horas extras. Nestes termos, pode-se identificar o trabalho marítimo como sendo essencialmente intenso e sofrendo intensificação.

#### 3.1.4 O tempo-espaço como cenário de interações do meio ambiente de trabalho marítimo

Na composição do meio ambiente de trabalho influem preponderantemente para a qualidade da prestação do serviço a jornada de trabalho e o espaço físico onde o trabalho é prestado e para a qualidade laborativa dos próprios trabalhadores, que por sua vez, influem diretamente na própria qualidade de vida do trabalhador. A composição do meio ambiente de trabalho marítimo, formada pelo confinamento em uma embarcação e pelos reduzidos espaços destinados para a execução do trabalho e para os momentos de descanso do corpo, em associação aos extensos e intensos períodos de trabalho, impõe um reduzido cenário tempo-espaço no qual as interações a bordo se desenvolvem.

Neste sentido, tempo e espaço são gêneros das espécies jornada de trabalho e local de trabalho, respectivamente, e também constituidores do meio ambiente de trabalho, porém, além de formadores do meio ambiente de trabalho, condicionam “o caráter rotinizado da vida cotidiana”, sendo este o ponto de convergência entre o conceito de tempo-geografia de Hagërstrand (1976 apud GIDDENS, 2009, p.130-131) e tempo-espaço na teoria da estruturação de Anthony Giddens, vejamos:

O tempo-geografia, tal como formulado por Hägerstrand, adota como ponto de partida o próprio fenômeno que tenho enfatizado bastante: o caráter rotinizado da vida cotidiana. Por sua vez, isso está ligado a características do corpo humano, seus meios de mobilidade e comunicação, e sua trajetória através do “ciclo vital” – e, portanto, ao ser humano como “projeto biográfico”. Conforme mencionei antes, o estudo de Hägerstrand baseia-se principalmente na identificação das fontes de cerceamento da atividade humana produzido pela natureza do corpo e pelos contextos físicos em que a atividade ocorre. Esse cerceamento fornece as “fronteiras” globais que limitam o comportamento no tempo-espaço (...).(GIDDENS, 2009, p.130-131)

Giddens (2009) elenca os fatores formulados por Hägerstrand que identificam os condicionantes do comportamento e da rotinização da vida no tempo-espaço, vejamos:

- 1) A indivisibilidade do corpo humano e de outras entidades vivas e inorgânicas nos *millieux* da existência humana. A corporalidade impõe limitações escritas às capacidades de movimento e de percepção do agente humano.
- 2) A finitude da duração da vida do agente humano como um “ser para a morte”. Esse elemento essencial da condição humana dá origem a certos parâmetros demográficos inevitáveis de interação no tempo e no espaço. Por essa razão, senão por outra, o tempo é um recurso escasso para o ator individual.
- 3) A capacidade limitada dos seres humanos de participar em mais de uma tarefa simultaneamente, conjugada ao fato de que toda tarefa possui uma duração. A alternância exemplifica as implicações desse tipo de limitação.
- 4) O fato de que o movimento no espaço é também movimento no tempo.
- 5) A limitada “capacidade de acondicionamento” do tempo-espaço. Dois corpos humanos nunca podem ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo; os objetos físicos têm essa mesma característica. Portanto, qualquer zona de tempo-espaço pode ser analisada em função de restrições impostas aos dois tipos de objeto que podem ser acomodados dentro dela. (GIDDENS, 2009, p.130-131)

O conceito de tempo-geografia é um complexo que atua como condicionante nas ações de um indivíduo que formam a rotinização da sua vida cotidiana, ou seja, o conjunto simultâneo de tempo e de espaço no qual um indivíduo esteja inserido e submetido. Ihe imporá limites as consecuições de seus projetos, delimitando sua área de ação. Os projetos são as intenções de realizações do agente humano, que são influenciados pela biografia individual, esta entendida como o conjunto de experiências e eventos mentais internos que se relacionam com a interação entre corpo e fenômenos ambientais. A capacidade de mobilidade do indivíduo é de grande relevância para a realização dos seus projetos, que tem as suas consecuições delimitadas pelas características físicas do agente humano, sendo este um ser com tempo de vida limitada, impossibilitado de estar fisicamente em mais de um lugar simultaneamente e de realizar mais de uma tarefa ao mesmo tempo, em razão de as tarefas terem durações específicas. É em razão das limitações físicas do indivíduo que o tempo-geografia atua como condicionante e cerceador das ações do indivíduo, que diante de seus cenários de interação, compostos por outros agentes, objetos indivisíveis (como máquinas), materiais divisíveis (tais como água, ar, etc.) e domínios, têm o tempo e o espaço como recursos escassos na necessidade de sincronizar o seu ciclo vital, os seus projetos biográficos

com o volume diário de tempo-espaço, ou prisma, que atuam como fronteiras geográficas e temporais, formando paredes espaço-temporais por todos os lados. (HÄGRESTRAND apud GIDDENS, 2009).

Anthony Giddens (2009) reconhece a importância da teorização de Hagerstrand sobre tempo-geografia, porém discorda de que o binômio tempo-espaço atue de forma onipotente como delimitador e cerceador das escolhas individuais, que os projetos biográficos fiquem absolutamente condicionados ao tempo-geografia a que os indivíduos estejam inseridos/submetidos. Giddens entende que o binômio tempo-espaço é formador de cenários de interação humanas e não atue como paredes tempo-espaciais intransponíveis para a consecução de projetos biográficos. É neste sentido que se afasta de Hagërstrand, por considerar que a ação humana possa ser transformadora, vejamos:

Toda a vida social ocorre em – e é constituída por – interseções de presença e ausência no “escoamento” do tempo e na “transformação gradual” do espaço. As propriedades físicas do corpo e do *milieux* nos quais se movimenta inevitavelmente conferem à vida social um caráter serial, e limitam os modos de acessos a outros “ausentes” através do espaço. O tempo-geografia fornece um importante modo de notação da interseção de trajetórias tempo-espaço na atividade do dia-a-dia. Mas ele precisa ser inserido numa teorização mais adequada tanto do agente quanto da organização dos cenários de interação. (GIDDENS, 2009, p.155)

A crítica de Giddens (2009) a teoria tempo-geografia reside na desconsideração do “caráter essencialmente transformador de toda a ação humana, mesmo em suas formas mais completamente rotinizadas”. Neste sentido, Giddens assevera que “todos os tipos de restrição constituem também tipos de oportunidade, meios de possibilitar a ação”. Como consequência da desconsideração do caráter humano na teoria tempo-geografia, a discussão sobre poder é limitada e formulada “em termos vagos e invocam uma concepção de soma-zero de poder como fonte de limitações a ação”. Outro ponto de divergência sobre a teoria tempo-geografia trata em como o termo “lugar” é utilizado na teoria tempo-geografia, a oposição a essa utilização é dessa forma exposta:

O termo “lugar” não pode ser usado em teoria social simplesmente para designar um ‘ponto no espaço’, como tampouco podemos falar de pontos no tempo como uma sucessão de “agoras”. O que isso significa é que o conceito de presença – ou melhor, de mutualidade de presença e ausência – tem de ser explicado em termos tanto de sua espacialidade quanto de sua temporalidade. Ao desenvolver a teoria da estruturação, apresentei duas noções que se revestem de alguma importância aqui: refiro-me aos conceitos de local e de acessibilidade da presença envolvidos nas relações entre integração social e integração sistêmica. (GIDDENS, 2009, p. 138)

Retomando o raciocínio sobre em como o tempo-espaço é formador de cenários de integração, a espacialização é importante não por atuar como um limitador em razão das distâncias e em como as distâncias se conectam com o tempo, este entendido como um

recurso escasso, e que em conjunto limitam a ação humana, mas em como a espacialização fornece os cenários de interações entre as pessoas e que, atuando em conjunto com o tempo estabelece marcadores de interações sociais. Neste sentido, Giddens (2009) apresenta o conceito de local como o “uso do espaço a fim de fornecer os cenários de integração” em oposição ao conceito de lugar de Hägerstrand no qual “a mobilidade física das trajetórias dos agentes é suspensa ou reduzida por toda a duração de encontros ou ocasiões sociais” (GIDDENS, 2009, p. 138-139). Percebe-se que a diferença entre os conceitos de local de Giddens e lugar de Hägerstrand encontra-se em, enquanto o local forma o cenário de interação, o lugar interrompe o movimento, a trajetória e a mobilidade do indivíduo. Para Hägerstrand o espaço se conecta com a mobilidade e para Giddens o espaço se conecta com a interação.

Neste ponto, há uma congruência entre a teoria de tempo-geografia de Hägerstrand e de espaço-tempo na teoria da estruturação de Giddens relacionadas ao trabalho marítimo. De fato, o tempo-geografia se manifesta como uma parede espaço-temporal durante o período de embarque, pois, limita a ação dos marítimos por terem suas mobilidades subscritas a embarcação e ao tempo embarcado, ou seja, a ação e os projetos biográficos dos marítimos ficam inteiramente e estritamente condicionados ao confinamento no trabalho e que por consequência lhes impõem o isolamento das relações sociais extramuros, limitando a consecução de seus projetos biográficos relacionados ao tempo de não trabalho, o que em trabalhadores em situações de não confinamento não ocorre. Entretanto, simultaneamente em que os trabalhadores marítimos são limitados pelas paredes tempo-espaciais da embarcação, o tempo-espaço das embarcações formam os cenários de interações a bordo, nos quais as relações de interações dos marítimos ocorrem.

Para Giddens (2009, p.139), a constituição física do local é relevante para a sua designação, “seja como características do mundo material ou, mais comumente, como combinações destas com artefatos humanos” e a abrangência do conceito inclui desde um quarto numa casa até áreas territorialmente demarcadas e ocupadas por nações-estados. Giddens, (2009, p.139). Entretanto, as regiões internas dos locais é que possuem a maior relevância, posto, ser no interior das regiões internas que as interações ocorrem. É com este raciocínio que Giddens (2009, p.40) propõe o conceito de regionalização: A “regionalização” deve ser entendida não meramente como localização no espaço, mas como referente ao zoneamento do tempo-espaço em relação às práticas sociais rotinizadas.

Assim como o espaço é dividido em regionalizações, como os cômodos de uma casa, o tempo também é objeto de divisão, estabelecendo períodos para as atividades sociais. A luz

do dia divide o tempo das atividades sociais em diurno e noturno, apesar de que “a invenção de modos poderosos e regularizados de iluminação artificial ampliou notavelmente as potencialidades de cenários de interação durante o período noturno”. (GIDDENS, 2009, p.140). Neste sentido, para o conceito de regionalização de Giddens, não basta tratar o tempo de forma cronométrica, mas como o tempo influencia no cotidiano, “o que se coloca não são apenas diferentes meios de calcular o tempo, mas formas divergentes da estruturação das atividades diárias”. (GIDDENS, 2009, p.156). Com relação às atividades diárias, rotineiras, é importante ressaltar o caráter do tempo reversível inserido no tempo-espaço. O tempo reversível está relacionado ao retorno dos trajetos percorridos no tempo-espaço, a ida e a volta, posto se um percurso faz parte da rotina, como o percurso de casa para o trabalho ou para a escola, pressupõe-se um trajeto casa-trabalho-casa, sendo este mais um ponto de divergência entre a teoria do tempo-geografia de Hägerstrand e a regionalização de Giddens, vejamos:

Hägerstrand retrata habitualmente as trajetórias tempo-espaço como tendo um movimento “linear” ao longo do dia. Mas uma representação mais apurada do caráter repetitivo da vida social cotidiana será fornecida se considerarmos que a maioria dos trajetos tempo-espaço diários envolvem um “retorno”. (GIDDENS, 2009, p.157)

Recapitulando, a proposta de Giddens sobre a relevância do tempo-espaço encontra-se na formação dos cenários de interações, neste sentido as compartimentalizações dos espaços e dos tempos no cotidiano influenciam as interações e é neste sentido que o conceito de regionalização atua, como um cenário de interações onde o espaço e o tempo contextualizam as ações, as relações e as formas de interações entre os indivíduos.

Um aspecto crucial do conceito de regionalização na teoria da estruturação são as próprias interações e suas relações com o poder e como essas interações são estabelecidas, influenciadas e estruturadas em razão do tempo-espaço, ou da regionalização, nos termos de Giddens, em outras palavras, é como a ação se desenvolve na estrutura.

É no cerne dos dualismos associados de tempo-espaço que a ação e suas interações se desenvolvem e é neste sentido que “no decorrer de suas atividades diárias, os indivíduos encontram-se uns com os outros em contextos situados de interação – interação com outros que estão fisicamente co-presentes”. (GIDDENS, 2009, p.75). A co-presença é um conceito criado por Ervin Goffman e utilizado por Giddens, que é fundamental nas interações cotidianas e sublinhadas pelo tempo-espaço, vejamos:

Como devemos entender o termo “co-presença”? De acordo com Goffman, e também com meu emprego aqui, co-presença está estribada nas modalidades

perceptivas e comunicativas do corpo. As condições chamadas por Goffman “condições plenas de presença” são encontradas sempre que os agentes “sentem estar suficientemente próximos para serem percebidos em sua ação, seja esta qual for, incluindo sua experiência de relação com outros, e para serem percebidos nesse sentir ser percebidos. Embora as “condições plenas de co-presença” existam somente no contato não-mediado entre aqueles que estão fisicamente presentes, na era moderna são possibilitados contatos mediados, que permitem algumas das intimidades da co-presença, pelas comunicações eletrônicas, mais destacadamente pelo telefone. Nas sociedades contemporâneas, e em diferentes formatos em outras culturas, o espaço contido numa sala – com exceções, como as recepções, em que toda a casa pode ser “aberta” – define usualmente as fronteiras de co-presença. É claro que existem muitos “lugares públicos”, como as multidões que se acotovelam nas ruas, etc., em que não existe uma clara circunscrição física das condições de co-presença. (GIDDENS, 2009, p.78-79)

A proximidade física é uma característica importante da co-presença, porém, tem se tornado cada vez mais elástica em virtude dos avanços dos meios de comunicação, que permitem eliminar muitos dos entraves causados pelas distâncias tempo-espaciais. Os meios eletrônicos de comunicação facilitam a interação entre indivíduos fisicamente ausentes, porém, em co-presença mediada. Neste sentido, a co-presença é uma das características das interações e que permite a percepção mútua dos envolvidos durante as interações.

Em uma embarcação, durante o período de embarque, as interações em co-presença são realizadas em tempo integral entre os colegas de trabalho, porém, com relação às pessoas do convívio familiar e social não relacionado ao trabalho dos marítimos só podem ocorrer em interações mediadas pelos meios de comunicação à distância.

Derivada das interações, a relação de poder se intensifica em organizações disciplinares, que funcionam em contextos espaço-temporais que separam as interações que ocorrem dentro das organizações disciplinares das interações cotidianas que ocorrem fora dessas. A inserção dentro do espaço sob o controle do tempo, sob supervisão ou vigilância das interações em circunstâncias de co-presença favorece o poder que gera a disciplina. (GIDDENS, p.159).

O meio ambiente do trabalho é uma organização disciplinar, onde as atividades realizadas ocorrem internamente ao espaço físico do local de trabalho, sob o controle do tempo, que se manifesta como jornada de trabalho, sob a supervisão do patrão ou de seus prepostos, gerentes e demais supervisores em interações de co-presença disciplinadas pelas relações de poder existente entre patrão e empregado. A disciplina imposta no meio ambiente de trabalho visa o cumprimento das atividades determinadas dentro do tempo de trabalho estabelecido, porém, a relação de poder não é onipotente, ela depende minimamente de colaboração dos subordinados, sendo esta colaboração mínima chamada por Giddens (2009, 159-160) de dialética de controle. Neste sentido, Giddens elucida:

Em circunstâncias de vigilância no local de trabalho – onde a vigilância significa supervisão direta, em qualquer caso-, a disciplina envolve uma soma considerável de trabalho face a face” e o exercício de estratégias de controle têm, em parte, de ser elaboradas por agentes no próprio ato. O “acondicionamento” no tempo-espaço de agrupamentos de indivíduos em locais confinados, onde pode ser efetuada uma supervisão contínua em circunstâncias de co-presença, tem obviamente enorme importância para a geração de poder disciplinar. Mas a exigência de trabalharem em colaboração para conseguirem algum tipo de resultado produtivo dá aos agentes uma base de controle sobre as operações cotidianas do local de trabalho que pode enfraquecer a eficácia da supervisão. Supervisores e gerentes estão tão conscientes disso quanto qualquer um e, com frequência, apoiam-se nessa consciência para o tipo de política disciplinar que adotam. Algumas das formas de controle acessíveis aos trabalhadores num espaço disciplinar solidamente integrado (por exemplo, a possibilidade de interromper ou paralisar todo um processo de produção) não existe onde uma força de trabalho está desagregada no tempo e no espaço. (GIDDENS, 186)

A necessidade de adotar estratégias de controle para extrair colaboração em organizações disciplinares de trabalho, mencionada supra por Giddens, dialoga com o conceito de dominação legítima de caráter racional de Max Weber (2012, p.139-141).

A organização do trabalho marítimo é estruturada burocraticamente, com influência militar, a hierarquia é uma das suas principais características, regulamentada por norma jurídica, expedida pela Marinha do Brasil, em especial a NORMAM-13, que estrutura a organização do trabalho em forma de pirâmide hierárquica, conforme foi exposto no Capítulo 2, e se coaduna com o tipo de dominação legítima de caráter racional, classificada por Max Weber (2012, p.141), como sendo “baseada na crença na legitimidade das ordens estatuídas e do direito de mando daqueles que, em virtude dessas ordens, estão nomeados para exercer a dominação”.

Weber (2012, p. 139) qualifica dominação como “a probabilidade de encontrar obediência para ordens específicas (ou todas) dentro de determinado grupo de pessoa”. Como requisito para o exercício da dominação é necessário um quadro de pessoas ou um quadro administrativo de pessoas identificáveis aos quais se possa expedir ordens concretas, contando com sua obediência. A obediência consiste em quem obedece tornar a sua ação, desconsiderada de opinião própria, uma conduta a cumprir à ordem emanada, sem considerar o valor ou desvalor da ordem como tal. (WEBER, 2012, p. 139-140). A probabilidade de a dominação lograr êxito por meio do cumprimento das ordens emanadas de quem esteja investido no poder de mando se consubstancia na crença da legitimidade de quem ocupa o posto no poder de mando, ou seja, a dominação necessita que aqueles que obedecem reconheçam quem ordena como detentor de validade para a emissão de ordens. (WEBER, 2012:140).

O aparato que estratifica a hierarquia no trabalho marítimo é de cunho jurídico, de forma que quem possui poder de mando está determinado para tanto por meio de norma, entretanto, o aparato jurídico para o exercício da dominação no ambiente marítimo perpassa pela postura adotada por quem exerce alguma parcela de mando, que resvala e influencia a sua legitimidade perante os profissionais subalternos. Desta feita, adotar uma postura que se adeque ao ambiente de trabalho marítimo é primordial para a legitimidade dos oficiais da marinha mercante.

No item abaixo são destacadas algumas situações vivenciadas pelos entrevistados referentes às estratégias adotadas para legitimar suas posições de mando.

#### *3.1.4.1 Todos no mesmo barco? Entre a camaradagem e a hierarquia*

A embarcação enquanto local de trabalho é dividida entre as seções de convés, máquinas, câmara, segurança e saúde. Os oficiais da marinha mercante são lotados de acordo com suas especializações profissionais, os oficiais de náutica no convés e os de máquinas na seção de máquinas, as áreas comuns a todos os profissionais a bordo são as de convívio social, tais como refeitório, academia de ginástica e demais áreas de recreação que por ventura existam nas embarcações, configurando as regionalizações, ou compósitos tempo-espaciais de interações. As restrições espaciais, assim como as tempo-espaciais, existentes na embarcação em tese colocariam “todos no mesmo barco”, possibilitando que interações sociais sejam estabelecidas para além do trato profissional.

O termo “camarada” é de origem espanhola e refere-se a divisão do mesmo espaço de dormir ocupado pelos marítimos do século XVI, nas suas épicas viagens e se relaciona com a ajuda mútua entre os companheiros de viagem e trabalho. Os trabalhadores marítimos são historicamente conhecidos por manterem uma cultura de trabalho de sólidas relações interpessoais. (PERES-MALLAINA, apud THOMAS, 1998), porém, a relação de camaradagem a bordo é permeada pelas relações hierárquicas e posicionam os marítimos entre interações de camaradagem e de imposição da hierarquia, expandindo-se inclusive para os espaços de convivência comum. Neste sentido, a pesquisa de Janaina Santos (1999, p. 54) aponta para a imposição da hierarquia relacionada as relações de camaradagem: “Enquanto embarcada ouvi várias vezes dos Oficiais, “da necessidade de enquanto embarcados não manterem laços de amizade com a Guarnição”. Relato que encontra eco na presente pesquisa.

A 2º Oficial de Máquinas Sarah relata a situação:

*Eu fiz grandes amigos a bordo dos navios que trabalhei. A hierarquia certamente impõe limites nas relações interpessoais a bordo, por exemplo, tive um chefe que não permitia amizades entre oficiais e não oficiais, ele achava que dessa forma era mais fácil exercer autoridade no serviço. As mesas de refeições são separadas, tem-se a mesa dos oficiais e a mesa da guarnição.*

No relato da 2º Oficial de Máquinas Sarah é possível extrair que na embarcação, existem fortes regionalizações, os compósitos tempo-espaciais que determinam as interações, conceituado por Giddens. Além da separação da tripulação entre as seções nos turnos de trabalho, seccionando quem é do convés de quem é das máquinas e principalmente de quem é da câmara e da segurança e saúde, onde não trabalham oficiais, os espaços de convivência comum, como o refeitório, também é objeto de estabelecimento e segregação hierárquica.

A 2º Oficial de Máquinas Carolina reafirma a separação entre oficiais e não oficiais:

*A hierarquia que pode interferir nas relações pessoais seria a do Comandante ou Chefe de Máquinas, pois alguns não gostam muito que os oficiais “se misturem” com a guarnição.*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo relata como ele transita entre a hierarquia e a camaradagem:

*Por ser um ambiente profissional no geral todos tendem a ser mais reservados, sim, é possível fazer amizades mas eu por exemplo não tenho amigos a bordo, tenho colegas de trabalho e bons colegas de trabalho com os quais posso trocar uma ideia além do âmbito profissional. A interação pessoal varia muito de uma embarcação para outra pode ser muito boa ou muito tensa, tenho sorte de no momento estar em uma muito boa. Com relação a hierarquia, bom você pode ter mais intimidade com o seu colega de trabalho independentemente da hierarquia basta ter comum acordo entre os dois mas essa relação de cordialidade não é confundida ou misturada com a hierarquia, quer dizer o quê? Se durante seu turno de trabalho você der uma ordem para o seu “brother” de bordo ele não questiona, apenas cumpre. Se não fizer isso ou confundir as coisas, aí dá problema.*

Outro ponto que interfere muito nas interações é a mudança constante dos membros das tripulações, conforme o 1º Oficial de Náutica Marcelo relatou supra, “a interação varia muito de uma embarcação para outra”, fato também levantado pelo 2º Oficial de Náutica Wendell e como a composição da tripulação interfere entre a camaradagem e a hierarquia:

*A interação dentro de navios depende muito da tripulação (pessoas que embarcam no navio), pois há pessoas muito legais e ao mesmo tempo há pessoas que só querem fazer mal para as outras pessoas, como em qualquer ambiente de trabalho. Há pessoas que querem subir de cargo a qualquer preço, não se importando com o colega de trabalho, mas com tudo isso é possível fazer grandes amizades, eu por exemplo tenho grandes amigos desde quando eu comecei a trabalhar nesse ramo. A hierarquia na maioria das vezes é respeitada a bordo dos navios, entretanto em alguns casos, há alguns tripulantes que não querem respeitar o Comandante e/ou o Imediato e isso gera grandes problemas a bordo quanto a organização das tarefas de serviço. Enquanto eu estou embarcado eu tenho uma postura totalmente diferente de quando eu estou em casa, pois você tem que se impor para que os tripulantes,*

*como por exemplo, os marinheiros ou a guarnição, tenham respeito por você e conseqüentemente pelo seu trabalho.*

A questão da necessidade de adotar postura impositiva dentro da embarcação para condicionar os hierarquicamente subalternos em situação de respeito pessoal e profissional, levantada pelo 2º Oficial de Náutica Wendell caracteriza-se como uma estratégia pessoal de legitimação visando a dominação de caráter racional e a manutenção do poder disciplinar e hierárquico para obtenção de colaboração no ambiente de trabalho.

O reverso de não adotar uma estratégia pessoal de legitimação para obter colaboração no ambiente de trabalho, mesmo em uma embarcação, que possui hierarquia militarizada, pode inviabilizar a utilização da dominação e conseqüentemente do uso de poder disciplinar frustrando a obtenção de obediência, de forma que a manutenção de postura profissional legitimadora pode ser mais difícil para mulheres em ambiente de predominância e tradição masculina, onde a discriminação pode se manifestar pelo não reconhecimento da legitimidade hierárquica, conforme vivenciou a 2º Oficial de Máquinas Sarah:

*Inúmeras vezes eu tive que fazer trabalho de marinheiro e moço de máquinas porque alguns se recusavam a receber ordens de uma mulher, ainda por cima jovem.*

A 2º Oficial de Náutica Ana também tem relato de não ter conseguido impor a hierarquia em razão de ser mulher no início de sua carreira, vejamos:

*(...) não me deixavam tocar em nenhum equipamento do passadiço, uma vez, inclusive, eu ouvi chamarem no VHF e fui responder, me mandaram largar o VHF.*

A 2º Oficial de Máquinas Sarah também passou por outro constrangimento relacionado ao gênero por não ter conseguido desenvolver uma estratégia que legitimasse sua hierarquia profissional, em uma situação de assédio, vejamos:

*No último navio que embarquei, o chefe de máquinas era uma pessoa maravilhosa, mas tinha mania de entrar na sala de controle e beijar minha mão. Eu sabia que era o jeito dele, que não havia malícia na atitude, mas de qualquer forma eu me sentia constrangida e coagida a aceitar aquela situação pelo fato de ele ser o chefe. Isso, apesar de não ser evidente, é também um assédio! Claro que na concepção dele, aquilo era apenas uma brincadeira, uma forma afetiva de tratar a única mulher da área de máquinas, eu! Mas aquela atitude suscitava nos outros tripulantes uma ideia de que eu era “cafiada”, expressão comumente usada para designar alguém que não ocupa o lugar por mérito e sim por influência.*

As situações vivenciadas e relatadas pela 2º Oficial de Máquinas Sarah e pela 2º Oficial de Náutica Ana relacionadas as dificuldades de se imporem profissionalmente e hierarquicamente em ambientes militarizados e de predominância masculina, exigindo estratégias muito mais elaboradas de legitimação que seus pares masculinos para obterem

colaboração frente a seus subordinados perpassa pela necessidade de adotar uma postura que imponha respeito para além da hierarquia das interações profissionais, no cunho das interações pessoais, encontra eco na pesquisa realizada por Maria Rosa Lombardi sobre engenheiras naval da Marinha de Guerra do Brasil, o parâmetro mais próximo para as oficiais da marinha mercante, vejamos:

(...) as militares continuam insistindo na necessidade de se imporem como profissionais. E a demonstração da competência profissional por parte das mulheres costuma se revestir de duplo sentido. Em primeiro lugar, legitima sua presença no posto de trabalho, na profissão, na Organização Militar, frente aos homens e frente a si mesmas. Competência e conhecimento profissionais que, por sua vez, são continuamente testados pelos pares e superiores do sexo masculino, repetindo padrões de gênero comum em profissões de maioria masculina. Em segundo lugar, a ‘postura profissional’ também pode ser um escudo que estabelece limites nas relações entre os sexos, um anteparo em relações de maior intimidade com o sexo oposto. “Deixar-se fazer gracinha, destoa, cai do padrão, abaixa o nível” foram expressões utilizadas por uma engenheira, que sugere a necessidade de manutenção de uma postura cautelosa na relação pessoal com os homens, para se preservarem como profissionais. (LOMBARDI, 2010)

A embarcação se configura como o meio ambiente de trabalho e organização disciplinar, formado pelas relações existentes entre o espaço confinado, extenuantes jornadas de trabalho e relações profissionais hierárquicas sob influência militarizada. Em conjunto com o tempo de trabalho formado pelo regime de embarque, forma os cenários tempo-espaciais de interações de co-presença ininterrupta com os colegas de trabalho, as regionalizações, que fragmentam a vida do marítimo em períodos de embarque e desembarque, em razão do isolamento das demais relações sociais extramuros. Para que o contexto apresentado seja qualificado como uma instituição total só precisa ser acrescido da congregação entre moradia e trabalho no mesmo lugar e é o que será tratado no próximo item.

#### *3.1.4.2 A embarcação: uma instituição total*

Na definição de instituições totais dada por Erving Goffman, já na introdução de *Manicômios, Prisões e Conventos*, estão contidas as relações de tempo-espaço, interação, trabalho e residência, vejamos:

Uma instituição total pode ser definida como um local de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos com situação semelhantes, separados da sociedade mais ampla por considerável período de tempo, levam uma vida fechada e formalmente administrada. (GOFFMAN, 1961, p. 11)

A conexão existente entre trabalho e residência em instituições totais é claramente demonstrada em sua definição, especificando os contornos espaciais inerentes nas instituições totais. A circunscrição das atividades de trabalho no mesmo espaço (lugar) de residência formam os cenários de interação que atuando em conjunto e sob a égide de uma mesma temporalidade estabelecem os muros tempo-espaciais que formam e caracterizam as interações em confinamento intramuros e o isolamento das demais interações e relações sociais extramuros.

Uma disposição básica da sociedade moderna é que o indivíduo tende a dormir, brincar e trabalhar em diferentes lugares, com diferentes co-participantes, sob diferentes autoridades e sem um plano racional geral. O aspecto central das instituições totais pode ser descrito com a ruptura das barreiras que comumente separam essas três esferas da vida. Em primeiro lugar, todos os aspectos da vida são realizados no mesmo local e sob uma única autoridade. Em segundo lugar, cada fase da atividade diária do participante é realizada na companhia imediata de um grupo relativamente grande de outras pessoas, todas elas tratadas da mesma forma e obrigadas a fazer as mesmas coisas em conjunto. Em terceiro lugar, todas as atividades diárias são rigorosamente estabelecidas em horários, pois uma atividade leva, em tempo predeterminado, à seguinte, e toda a sequência de atividades é imposta de cima, por um sistema de regras formais e explícitas e um grupo de funcionários. Finalmente, as várias atividades obrigatórias são reunidas num plano racional único, supostamente planejado para atender aos objetivos oficiais da instituição. (GOFFMAN, 1961, p. 17-18)

Dormir, brincar e trabalhar, conforme enunciado por Goffman, pode ser classificado em tempo de trabalho e tempo de não trabalho e nas instituições totais o tempo de não trabalho é usufruído no mesmo lugar em que o tempo de trabalho é prestado. O agrupamento dessas esferas da vida em único lugar forma uma rotina em que o tempo reversível da teoria da estruturação de Giddens é suspenso, ou seja, os trajetos comumente diários de ida e retornos são suprimidos e a rotina fica circunscrita aos usos das temporalidades em espaço confinado.

O gerenciamento da privacidade, dos tempos de trabalho e de não trabalho ficam submetidos à uma autoridade que coordena as atividades diárias com vistas a atender as necessidades da instituição. O uso dos lugares da instituição total fica submetido às regras de temporalidades emanadas da autoridade. Em uma instituição total as delimitações espaço-temporais das interações são tão grandes quanto os elementos físicos que separam os intramuros dos extramuros.

Toda instituição conquista parte do tempo e do interesse de seus participantes e lhes dá algo de um mundo; em resumo, toda instituição tem tendências de “fechamento”. Quando resenhamos as diferentes instituições de nossa sociedade ocidental, verificamos que algumas são muito mais “fechadas” do que outras. Seu “fechamento” ou seu caráter total é simbolizado pela barreira à relação social com o mundo externo e por proibições à saída que muitas vezes estão incluídas no esquema

físico – por exemplo, portas fechadas, paredes altas, arame farpado, fossos, água, florestas ou pântanos. A tais estabelecimentos dou o nome de instituições totais. (GOFFMAN, 1961, p. 16)

O navio, ou seu termo genérico a embarcação, é textualmente denominado uma instituição total por Goffman (1961, p.17), em um dos cinco agrupamentos por ele identificados, apesar de as instituições totais possuírem características gerais, que foram supramencionadas, o próprio Goffman fez uma ressalva importante com relação à essa caracterização genérica, que é muito importante em razão de o Manicômio, Prisões e Conventos, apesar de traçar características gerais sobre as instituições totais, “trata de instituições totais de modo geral e, especificamente, de um exemplo, o de hospitais para doentes mentais” (p.11):

Antes de extrair um perfil geral dessa lista de estabelecimentos, gostaria de mencionar um problema conceitual: nenhum dos elementos que irei descrever parece peculiar às instituições totais, e nenhum parece compartilhado por todas elas, o que distingue as instituições totais é o fato de cada uma delas apresentar, em grau intenso, muitos itens dessa família de atributos. (GOFFMAN, 1961, p. 17)

Goffman (1961) enumerou as instituições totais, em linhas gerais, em cinco agrupamentos, a embarcação encontra-se no quarto agrupamento enumerado e se diferencia dos outros em razão de o confinamento nesse agrupamento ser em razão “de realizar de modo mais adequado alguma tarefa de trabalho e que se justificam apenas através de tais fundamentos instrumentais” (p.17). Nesse agrupamento encontram-se “os quartéis, navios, escolas internas, campos de trabalho, colônias e grandes mansões (do ponto de vista dos que vivem nas moradias de empregados)” (p.17).

O ingresso nas embarcações se dá de forma voluntária, inexistindo a divisão entre internados e supervisão, divisão comum nos demais agrupamentos, onde os internados ingressam de forma involuntária e vivem na instituição, com contato extramuros restrito e são supervisionados por profissionais que permanecem na instituição apenas durante a sua jornada de trabalho, mantendo-se integrados ao mundo externo. Em geral, os internados são pessoas que necessitam de cuidados especiais ou são ameaças às outras pessoas e em ambos os casos o ingresso na instituição total se dá de forma involuntária e a sua permanência se dá sob forte vigilância. A bordo, apesar da hierarquia existente, todos são trabalhadores ingressam voluntariamente, por razões profissionais e mantem os seus direitos civis. Vejamos os demais agrupamentos:

As instituições totais de nossa sociedade podem ser, *grosso modo*, enumeradas em cinco agrupamentos. Em primeiro lugar, há instituições criadas para cuidar de pessoas que, segundo se pensa, são incapazes e inofensivas; nesse caso estão as casas para cegos, velhos, órgãos e indigentes. Em segundo lugar, há locais estabelecidos para cuidar de pessoas consideradas incapazes de cuidar de si mesmas e que são também uma ameaça à comunidade, embora de maneira não intencional; sanatórios para tuberculosos, hospitais para doentes mentais e leprosários. Um terceiro tipo de instituição total é organizado para proteger a comunidade contra perigos intencionais, e o bem-estar das pessoas assim isoladas não constitui o problema imediato: cadeias, penitenciárias, campos de prisioneiros de guerra, campos de concentração. Em quarto lugar, há instituições estabelecidas com a intenção de realizar de modo mais adequado alguma tarefa de trabalho, e que se justificam apenas através de tais fundamentos instrumentais: quartéis, navios, escolas internas, campos de trabalho, colônias e grandes mansões (do ponto de vista dos que vivem nas moradias de empregados). Finalmente, há os estabelecimentos destinados a servir de refúgio do mundo, embora muitas vezes sirvam também como locais de instrução para os religiosos; entre exemplos de tais instituições, é possível citar abadias, mosteiros, conventos e outros claustros. Esta classificação de instituições totais não é clara ou exaustiva, nem tem uso analítico imediato, mas dá uma definição puramente denotativa da categoria como um ponto de partida concreto. (GOFFMAN, 1961, p. 16-17)

O caráter profissional aparece em praticamente todos os exemplos de instituições totais fornecidos por Goffman (1961), a exceção encontra-se nos refúgios de caráter religioso. Porém, nem todos os profissionais que trabalham em instituições totais moram nelas, em geral, os profissionais cumprem suas jornadas de trabalho e retornam ao convívio social extramuros. No caso dos trabalhadores marítimos isso não ocorre, os trabalhadores marítimos não podem sair da embarcação após o cumprimento da jornada diária, mas apenas ao fim do período de embarque e é neste sentido em que trabalho e moradia ocupam o mesmo lugar.

A percepção dos trabalhadores marítimos, neste caso específico, dos oficiais da marinha mercante, sobre morar e trabalhar no mesmo lugar é importante para entender a situação. Apesar de a maioria dos entrevistados ter declarado considerar a embarcação como sua casa, ou mesmo como uma segunda casa, é possível identificar três grupos sobre o tema: o majoritário que considera a embarcação sua casa e vê vantagens. Os dois outros grupos têm equivalência em número de opiniões similares. O segundo grupo, de percepção intermediária, que considera a embarcação como sua casa, porém, com ressalvas e o terceiro que não considera a embarcação sua casa. Em todos os casos, a convivência a bordo foi levada em consideração entre todos os entrevistados e suas percepções de a embarcação ser percebida ou não como moradia foram pautadas por meio de suas capacidades pessoais de interações com os demais profissionais a bordo, vejamos.

No primeiro grupo encontram-se a o Capitão Paulo, o Capitão Roberto, a 2º Oficial de Máquinas Carolina, a 2º Oficial de Máquinas Tatiana, a 2º Oficial de Náutica Ana e o Praticante Fernando. Neste grupo foram destacadas as vantagens de não precisar enfrentar

trânsito e relacionadas a não precisar acordar com antecedência para ir trabalhar. A supressão do tempo reversível do trajeto cotidiano compreendido entre casa-trabalho-casa foi considerada uma vantagem. No âmbito das interações a bordo, restou claro que este grupo demonstrou mais facilidade de desenvolver interações pessoais no âmbito profissional e essa habilidade influencia na percepção da embarcação como uma segunda casa.

No segundo grupo, os que consideram a embarcação como sua casa, mas com ressalvas, a questão da convivência ininterrupta com os colegas de trabalho apareceu como um ponto de desvantagem. A ausência de separação entre tempo-espço relacionado a rotina de trabalho e de não trabalho nas interações foi pontuada como um problema. Vejamos:

A 2º Oficial de Máquina Sarah afirmou considerar a embarcação uma segunda casa, porém, com ressalvas:

*É claro que conviver e trabalhar com as mesmas pessoas todos os dias não é fácil, mas eu sempre aproveitava o período embarcado para fazer coisas que não podia fazer com tanta dedicação quando estava em terra, como estudar inglês. Eu sempre achei que para os homens era mais difícil permanecer muito tempo embarcado, alguns tripulantes ficavam super estressados, nervosos, desesperados por terra, como se estivessem presos. Isso nunca aconteceu comigo, eu realmente gostava da rotina e tentava tirar o máximo de proveito de tudo que podia me beneficiar.*

A Imediato Estela também afirmou considerar a embarcação sua casa, porém, também fez ressalvas:

*O problema de morar e trabalhar no mesmo lugar é que ficamos confinados com as mesmas pessoas todos os dias. Não consigo relaxar totalmente quando estou embarcada, me sinto sempre de sobreaviso.*

O terceiro grupo foi enfático em desconsiderar a embarcação como residência e a convivência ininterrupta com os demais tripulantes foi pautada de forma negativa. Foi demonstrada a inabilidade de transformar as interações profissionais em interações pessoais. Vejamos:

Na declaração do 2º Oficial de Náutica Wendell foi pontuado claramente a localização de sua casa que é onde o mesmo descansa quando desembarcado e não a embarcação. Vejamos:

*Eu me sinto, em algumas vezes, como um prisioneiro, pois você tem que trabalhar, descansar e conviver com as pessoas todos os dias, gerando dessa forma um grande estresse a bordo o que acaba afetando no meu trabalho e conseqüentemente na sua vida pessoal quando eu estou em casa de folga. Eu não considero a embarcação a minha casa.*

O 1º Oficial de Náutica Marcelo demonstrou enfaticamente que as interações são substanciais para a sua percepção de residência. Vejamos:

*Morar no trabalho bate diretamente na minha resposta anterior, tenho apenas uma boa relação profissional com os outros tripulantes o que torna o embarque mais “leve” e menos “Arrastado” pois não tenho uma relação de amizade com outros tripulantes, eles são apenas bons colegas de trabalho. Não considero o navio minha casa o vejo como um hotel, acho que assim fica mais fácil levar o embarque.*

O meio ambiente de trabalho é o cenário de interações laborativas, que também está circunscrito pelas delimitações tempo-espaciais. Neste sentido, uma instituição total é um meio ambiente de trabalho, pois ambas são cenários de interações laborativas que ocorrem sob contextos específicos de tempo-espço. É preciso entender a simultaneidade, simbiose e sincronia existentes nas interações laborativas que ocorrem em contextos de tempo-espço de forma geral e em contextos de instituições totais são intensificadas pela inserção da moradia no local de trabalho, culminando com a separação das interações extramuros simultaneamente em que intensifica as interações intramuros, sob prolongados períodos de tempo.

A embarcação é ao mesmo tempo uma instituição total, uma organização disciplinar e o meio ambiente de trabalho marítimo, formado por um espaço delimitado com temporalidades voltadas para a execução do trabalho, constituindo-se como um forte invólucro tempo-espacial que impõe as separações espaciais e temporais da vida cotidiana extramuros, assim como impõe interações de co-presença com colegas de trabalho em espaço delimitado e em tempo intensivo e integral, enquanto embarcados. Este é o sentido do confinamento profissional: interações profissionais em co-presença em tempo integral e em espaço delimitado apartadas das atividades e interações não relacionadas ao confinamento. O tempo reversível do cotidiano, aquele tempo em que a pessoa faz o trajeto casa-trabalho-casa é suspenso nos períodos de trabalho, pois o local de trabalho é o local de moradia. O confinamento também impõe o mesmo espaço para uso das temporalidades do dia, o tempo de trabalho e o pouco tempo de não trabalho restante, mais precisamente o tempo do descanso do corpo, vividos no mesmo lugar. A supervisão profissional, geradora de disciplina para o subordinado e de poder para a autoridade, estatuída em hierarquia militar, regulamentada por normas, ocorre ininterruptamente, dominando todo o período embarcado, circunscrito no espaço físico da embarcação. Espaço e tempo delimitam o contexto de hierarquia profissional militarizada simultaneamente em que interações de camaradagem são estabelecidas com estratégias de legitimação de poder por meio de posturas determinadas ininterruptamente. De outro lado, do lado de fora da embarcação, as interações sociais não profissionais só podem ser realizadas por mediação dos meios eletrônicos de comunicação, em curtos períodos de tempo determinados pela rotina do confinamento e não pessoalmente, mas virtualmente. Durante o período embarcado o trabalhador marítimo tem a sua vida fragmentada em períodos

integrais de trabalho, durante o embarque, e em períodos integrais relacionados à vida social, durante o desembarque.

### **3.2 Vida Desembarcada: Mais um dia, menos um dia.**

Conforme relatou o 1º Oficial de Náutica Marcelo, ele não tem vida enquanto embarcado, pois sua vida ocorre fora do período de embarque, no período de desembarque e essa dicotomia tem relação com a fragmentação dos tempos sociais causados pelo regime de embarque. Se durante o período de embarque só existe trabalho, em oposição, no período de desembarque inexistente trabalho.

Cardoso (2009, p.274) afirma que a sociedade contemporânea é marcada por um tempo urgente, acelerado e de mudanças contínuas e que a confluência das diversas temporalidades sociais se tornam difíceis de serem harmonizadas. Em sua pesquisa sobre a vivência dos tempos de trabalho e de não trabalho com profissionais da Volkswagen ficou configurado que os trabalhadores se queixam da falta de tempo para as realizações de seus intentos pessoais, incluindo as convivências familiares, projetos para o futuro e o usufruto do lazer, como tempo liberado de qualquer obrigação. A percepção dos entrevistados reporta que dedicam a maior parte do seu tempo para a empresa: “um tempo cansativo no local de trabalho e um tempo fora da fábrica como “muito curto”, insuficiente para descansar e vivenciar as outras temporalidades sociais”. (p.275)

Cardoso (2009) afirma que os seus entrevistados percebem as suas atividades laborais sofrendo forte impacto da intensificação do trabalho:

A intensificação é consequência da redução de pessoal, da redução da quantidade e da duração das pausas, bem como da implementação da rotatividade de tarefas. Da redução dos prazos, do aumento da pressão pela maior responsabilidade, pela demanda de qualidade, pelo crescimento do controle e da quantidade de tarefas, entre outros procedimentos. (CARDOSO, 2009, p.275)

Para os que trabalham em condições de não confinamento e de não isolamento de relações sociais extramuros, a confluência e a concorrência das temporalidades esbarram-se diariamente, o que impõe escolhas a serem feitas durante os seus períodos fora do local de trabalho:

Mas não são apenas os tempos dedicados ao trabalho e à família que entram em conflito e concorrem entre si. Há igualmente a concorrência entre o tempo de trabalho e o tempo de lazer; o tempo de trabalho e o tempo de estudo; o tempo de estudo e o tempo de descanso, entre outros. Pois se para os trabalhadores com mais

idade é o pouco tempo com a família o que mais causa incômodo, para os mais jovens, é o pouco tempo dedicado ao lazer, às viagens e ao namoro que são mais explicitados. E como salienta Grossin (1991), na maior parte das vezes esses tempos são sobrepostos, se interpenetram, são hierarquizados, mas poucas vezes harmonizados. (CARDOSO, 2009, p. 277)

Da fábrica de automóveis para a fábrica de produzir velocidade, o que muda é que o tempo de trabalho embarcado não sofre concorrência de outras temporalidades, os tempos não são sobrepostos, não se interpenetram, pois há apenas a hierarquia do tempo de trabalho e ele se harmoniza consigo mesmo. Em contrapartida, no período de desembarque esse tempo de trabalho, no local de trabalho, simplesmente não existe, ele sai de cena e abre espaço para que todas as demais temporalidades sejam vivenciadas e elas são vivenciadas de forma apartada, assim como o tempo de trabalho e no local de trabalho é apartado do tempo de não trabalho, o tempo de não trabalho é apartado do de trabalho. Assim, acolhida a pesquisa de Cardoso como referencial comparativo entre os trabalhadores em terra e na produção com os trabalhadores no mar e nos serviços, a intensificação do trabalho e no tempo de trabalho parece ocorrer de maneiras distintas, mas com o mesmo objetivo de arrancar ao máximo o trabalho e o sobretalho por meio da intensificação do tempo destinado ao trabalho; em oposição, a vivência do tempo de não trabalho se dá de forma bastante distinta, porém, com a mesma sensação de falta de tempo.

Sobre a percepção das passagens dos tempos de embarque e de desembarque A 2º Oficial de Máquinas Carolina relata um hábito e uma expressão comum entre os marítimos. O hábito é o de contar os dias, marcando o calendário com x em cima dos dias no calendário, tanto no embarque, quanto no desembarque. A expressão é “mais um dia, menos um dia”, pois “cada dia embarcado é mais um dia longe de casa e menos um dia para voltar pra casa e vice-versa”.

Os entrevistados usaram expressões como “o relógio voa”, “o tempo voa”, “o tempo passa mais rápido”, para indicar suas percepções sobre o período de desembarque e expressões que indicam a lentidão do tempo durante os períodos de embarque.

Nas entrevistas apareceram respostas semelhantes sobre o usufruto do período de desembarque e o tempo destinado à convivência familiar foi o que mais se sobressaiu entre as respostas, mas também o prazer do ócio, de não fazer nada, de não ter compromissos, a sensação de poder fazer tudo o que lhes aprouver e as possibilidades de usar o tempo disponível com atividades estritamente relacionadas ao lazer, como a prática de esportes e viagens. Entre os solteiros ficou evidente a destinação de maior parte do usufruto do tempo fora do trabalho para as atividades de lazer e para os casados a convivência familiar e a

organização da vida privada ocupam maior parte do tempo disponível, porém, em ambos os casos a convivência familiar e o lazer sobressaltaram como as principais atividades destinadas ao tempo de não trabalho, apenas havendo uma inversão na ordem entre solteiros e casados. Para espelhar a diferença entre a destinação do tempo de desembarque entre casados e solteiros, foram selecionados os dois extremos:

Representando os solteiros, vejamos como o 1º Oficial de Náutica Marcelo, com 32 anos de idade e 6 de profissão, usufrui seu tempo livre:

*Bom, eu tento me ocupar o máximo possível quando estou desembarcado, o que inclui sempre encontrar os amigos, aprender outro idioma, malhar, ir ao cinema, sou solteiro, então digamos que eu tenho muita flexibilidade para viajar, o que eu faço muito e várias vezes ao ano e tenho o maior prazer em fazê-lo.*

Representando os casados, o Capitão Roberto, com 60 anos de idade e mais de 38 anos de profissão:

*Desembarcado, procuro estar mais em casa com a família. Esporadicamente saio e/ou visito os amigos. Se não trabalhasse embarcado, acredito que sairia mais com amigos e viajaria mais para lazer. Minha vida foi “afetada” no tocante à ausência prolongada de familiares. Minhas filhas até hoje reclamam que não dei o carinho de pai presente que elas necessitavam. Em nome do conforto e educação delas e de meu filho, preferi assim. Pelo menos estão encaminhados na vida.*

O pesar relatado pelo Capitão Roberto sobre em como sua vida familiar foi afetada pelas ausências causadas pela profissão é o fato mais relatado como a pior desvantagem profissional. Em conjunto com as ausências familiares, perder constantemente eventos importantes como casamentos, nascimentos e funerais, assim como datas importantes como aniversários e Natal são percebidos como a parte mais difícil da profissão; em síntese, na maioria das respostas, a ausência familiar é percebida como a pior parte do trabalho, mais do que o próprio isolamento das demais relações sociais extramuros. As ausências em datas especiais como uma desvantagem da profissão aparecem também nas pesquisas de Janaina Santos (1999, p. 63) e Milena Carvalho (2010, p. 42), o que por esta é retratado como a “ausência das coisas”; em síntese, na maioria das respostas encontradas nesta pesquisa, a ausência familiar é percebida como a pior parte do trabalho, mais do que o próprio isolamento das demais relações sociais extramuros.

Em contrapartida, as vantagens mais mencionadas relativas à profissão são o salário e o conjunto de tempo disponível durante o desembarque e poder usufruir do salário em períodos de não trabalho, como se fossem várias férias durante o ano. Com salários variando entre R\$ 9.000,00 (nove mil reais) e R\$ 18.000,00 (dezoito mil reais), líquidos, todos os entrevistados se mostraram satisfeitos com seus salários e nenhuma das cinco entrevistadas

relatou receber menos que seus pares masculinos. A diferença salarial encontra-se relacionada aos ramos de navegação, além da patente e tempo de serviço, assim como relativo às diferenças entre as próprias empresas. A cabotagem figurou como o ramo de navegação que paga menos e o apoio marítimo o que oferece o melhor custo benefício, pois, entre os entrevistados os salários pagos no apoio marítimo foram equivalentes ao longo curso, entretanto, no apoio marítimo o regime de embarque é mais vantajoso, 14x14 e 28x28, em comparação ao regime de embarque de 60x30 do longo curso; entretanto, com relação às oportunidades de viagens, o longo curso, por fazer rotas internacionais desperta o maior interesse da tripulação e em seguida a cabotagem, com rotas nacionais. É importante ressaltar que o conjunto formado por regime de embarque, salário e rotas de viagens influencia a percepção dos marítimos entre vantagens e desvantagens, que é avaliado de acordo com a percepção individual de cada um.

Retomando sobre as percepções de vantagens e desvantagens da profissão, para ilustrar a análise, vejamos os relatos de alguns entrevistados:

Entre os entrevistados, apenas o Capitão Roberto atua no longo curso, o que lhe propicia viagens internacionais, o que é considerado por ele uma vantagem:

*Pontos positivos são as oportunidades que você tem de interagir com pessoas de várias nacionalidades, adquirir e vivenciar as mais diversas culturas por onde você viaja e visita. Navegar conhecendo equipamentos que a cada dia ficam mais sofisticados e precisos. Desvantagem é ficar longe da família.*

Ilustrando o teor da maioria das respostas, o 1º Oficial de Náutica Marcelo:

*As vantagens de se trabalhar embarcado é que eu nunca teria o salário que ganho com pouco mais de 6 anos de formado, consigo economizar no período que estou embarcado, pois não tenho família agora, então dá pra fazer um planejamento financeiro bom. E também é bom demais não trabalhar 6 meses por ano. Desvantagens, o lado ruim é que vc fica longe de família e amigos e seu respectivo cônjuge se possuir um, isso é muito ruim, tem que aguentar a barra pra não cair em depressão como existe casos e casos de pessoas a bordo assim, vc perde datas importantes como natal, festas de final de ano, enfim, vc fica isolado com pessoas que não fazem parte de círculo social íntimo, vc está com colegas de trabalho.*

O 2º Oficial de Náutica Wendell resume bem a dicotomia entre vantagem e desvantagem causada pelo regime de embarque:

*As vantagens de se trabalhar embarcado reside principalmente na parte salarial e em segundo lugar no período de descanso, pois no apoio marítimo eu trabalho 28 dias e folgo 28 dias. A desvantagem reside principalmente na distância e falta de comunicação com os familiares. Os pontos positivos são: a remuneração e o período de descanso em casa e os pontos negativos são: a distância e a falta de comunicação com a família.*

Os relatos mencionados sobre as vantagens da profissão marítima encontram eco nas pesquisas realizadas por Milena Carvalho (2010p. 57), Janaina Santos (1999, p. 66) e Michelle Thomas (2003, p. 28) que identificou que o salário é um atrativo para a profissão: “marítimos frequentemente refletiram que seus salários eram significativamente maiores do que receberiam em terra firme” (tradução nossa). Entretanto, os salários relatados nesta pesquisa não refletem o perfil internacional do trabalhador marítimo e nem o dos trabalhadores marítimos não oficiais.

É imperioso mais uma vez ressaltar que os entrevistados são Oficiais da Marinha Mercante, ocupando os maiores postos de trabalho a bordo e trabalham para empresas que não adotam o sistema de bandeira de conveniência e mesmo assim não os isenta das extenuantes jornadas de trabalho, do trabalho confinado e em isolamento e nem dos riscos inerentes a profissão, o que configura o meio ambiente de trabalho marítimo bastante vulnerável, mesmo nas melhores condições de trabalho. O cenário internacional referente aos salários pode ser muito menos vantajoso que o encontrado nesta pesquisa, pois existem muitos marítimos que trabalham para empresas de navegação que adotam o registro de bandeiras de conveniência, o que torna o meio ambiente de trabalho muito mais vulnerável que no encontrado em empresas que seguem minimamente as normas de segurança de navegação e respeitam minimamente os direitos trabalhistas.

A situação de excepcionalidade das boas condições de trabalho relacionadas à salários, tempo de trabalho e demais condições de trabalho, capazes de formar um meio ambiente de trabalho que atenda aos requisitos de trabalho decente são exceções que fogem ao panorama internacional laborativo, no qual também é incluído o setor marítimo, em razão da existência de números consideráveis de embarcações sob o regime de bandeira de conveniência. Neste sentido, Lazzareschi (2015) assevera que:

A precarização das relações de trabalho tem origem no poder de pressão das empresas sobre o Estado e os trabalhadores para impor condições de reprodução ampliada de seus capitais *ad infinitum*, poder que resulta das inúmeras estratégias de que sempre dispuseram nas diferentes conjunturas históricas, nacionais e internacionais, para determinar a configuração dos mercados de trabalho conforme seus próprios interesses, e em consequência, para determinar as condições de trabalho, e, por extensão as condições de vida dos trabalhadores, sempre muito desfavoráveis. (LAZZARESCHI, 2015, p. 85)

Exemplo de que a precarização das relações de trabalho é oriunda da poderosa força das empresas é que a OIT<sup>41</sup>, para o ano de 2016 estipulou o salário mínimo para o trabalhador marítimo no importe de US\$ 1.078,00 (um mil e setenta e oito dólares), no qual está incluído

---

<sup>41</sup> Disponível em: <[http://www.itfseafarers.org/what\\_wages.cfm](http://www.itfseafarers.org/what_wages.cfm)>. Acesso em: 14 mar. 2016.

o valor de US\$ 384,00 (trezentos e oitenta e quatro dólares) referentes a 104 (cento e quatro) horas extras por mês. Este cenário de baixo salário associado à altas cargas de trabalho, se coaduna com o pensamento de Lazzareschi (2015) sobre como a precarização se perpetua pelo capitalismo:

A precarização das relações de trabalho é, pois, fenômeno que independe do estágio de desenvolvimento do capitalismo por ser um de seus traços característicos, considerando-se que o mercado trabalho jamais alocou toda a força de trabalho disponível, registrando sempre níveis significativos de desemprego ou subemprego; os salários sempre foram insuficientes para garantir a satisfação de todas as necessidades da grande maioria das famílias dos trabalhadores (...) (LAZARESCHI, 2015, p. 85).

Entretanto, em que pese as diferenças salariais e as condições de trabalho existentes no cenário mundial do trabalho marítimo, certamente, espalhados pelo mundo, todos os dias, existem muitos marítimos marcando um x no calendário e pensando: “mais um dia, menos um dia”.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao fim da pesquisa é necessário retornar ao seu início e confrontar o que foi desenvolvido, por meio dos dados levantados, com o que foi proposto, no caso, ao enunciado do problema e à hipótese levantada. A busca por responder ao enunciado do problema foi o que determinou os caminhos percorridos no curso da pesquisa e é preciso comparar os dados levantados com a hipótese formulada.

O enunciado do problema foi: Quais são as especificidades do trabalho do Oficial da Marinha Mercante?

Enquanto que a hipótese formulada foi: o perfil profissional do trabalhador marítimo, em especial o do Oficial da Marinha Mercante no Brasil, possui especificidades com relação à formação profissional, organização e divisão do trabalho, competências, jornada de trabalho, trabalho em confinamento, vivências entre o tempo de trabalho e o de não trabalho, condições de trabalho, gênero, sua faixa salarial, satisfação profissional, que no seu compósito caracterizam o trabalho marítimo como peculiar, em razão do conjunto de suas especificidades relativas ao universo do trabalho.

Antes de prosseguir na explanação dos dados levantados, cumpre ressaltar mais uma vez a delimitação do objeto de pesquisa. O serviço de transporte de cargas é uma das atividades da navegação, que pode ser também de transporte de pessoas, porém, a pesquisa limitou-se ao serviço de transporte de cargas. Com relação ao profissional, optou-se por limitar a pesquisa ao oficial da marinha mercante, em detrimento dos demais trabalhadores marítimos não oficiais, ou subalternos. Assim, o objeto da pesquisa ficou delimitado em: oficial da marinha mercante atuando no transporte de cargas.

Logo no início da pesquisa ficou claro que tanto a resposta ao enunciado do problema, assim como a confirmação ou negação da hipótese levantada, para lograr êxito, deveria iniciar por pesquisar a atividade profissional e qual seria a sua relevância para a sociedade, pois, a partir do entendimento da atividade em si e de sua relevância, seria possível delimitar as condições do trabalho do oficial da marinha mercante e perceber as especificidades dessa profissão.

Esse é o motivo de a pesquisa ter se iniciado pela atividade, no caso, o serviço de transportes marítimo de cargas. Essa foi a primeira fase da pesquisa, após o levantamento de dados referentes à atividade profissional, partiu-se por pesquisar as características da profissão e ao fim as condições de trabalho, de forma que o resultado da pesquisa é orientado pelos dados levantados dessa tríade, que por fim, permite analisar as peculiaridades do oficial

da marinha mercante de uma forma mais abrangente. Assim, passemos a explanação dos dados obtidos:

O oficialato da marinha mercante, especificamente atuando no transporte de cargas é uma profissão de vital importância para a economia, para o capitalismo e para a globalização, e conseqüentemente para a sociedade, em razão da relevância que a atividade de transporte marítimo de cargas possui na distribuição da produção, que abastece o mercado consumidor no mundo inteiro, sendo responsável por 80% do transporte internacional de cargas, configurando-se como o modal logístico mais utilizado.

Antes de adentrar nas razões que levam a conclusão da importância da atividade de transporte marítimo de cargas, cumpre expor do que se trata a Marinha Mercante. A principal característica de Marinha Mercante e que se insere na sua própria conceituação é que ela consiste em atividade civil com fins comerciais em oposição a Marinha de Guerra, conforme assinala Octaviano Martins (2013). Essa diferenciação entre as marinhas é de extrema relevância para entender a profissão, pois, historicamente as marinhas foram durante muito tempo uma só e apesar da separação entre as marinhas ter ocorrido no mundo após a formação dos estados absolutistas, a Marinha Mercante permaneceu sob forte influência da Marinha de Guerra estendendo-se até a atualidade, pelo menos no Brasil. Essa característica tem importância por influenciar a formação profissional, a divisão e organização do trabalho, mesmo sendo a Marinha Mercante uma atividade civil com fins comerciais.

Sequencialmente são demonstrados os elementos que constituem a Marinha Mercante, ou seja, a navegação, a embarcação e o meio aquaviário. A demonstração das modalidades de navegação é importante em razão de as vias aquaviárias classificarem os ramos de exploração dos serviços, ou seja, cada modalidade de navegação circunscreve um tipo específico de serviço, diferenciando-se em longo curso, cabotagem, navegação interior, apoio marítimo, apoio portuário e navegação de travessia, ganha destaque para a pesquisa as modalidades de longo curso, cabotagem e apoio marítimo, em razão de os entrevistados atuarem nessas três modalidades.

A embarcação é elemento central no trabalho marítimo como um todo e ao longo da pesquisa ela vai sendo abordada nas suas várias relevâncias, mas no primeiro momento o mais importante é expor o registro das bandeiras das embarcações, que consiste em qual jurisdição a embarcação estará submetida, ou seja, a qual legislação nacional a embarcação e sua tripulação estarão sujeitas. O registro de embarcação, ou a bandeira do pavilhão é muito relevante para os trabalhadores, pois, empresas de navegação que buscam meios de não cumprir a legislação internacional de segurança marítima e relativa às obrigações trabalhistas

comumente se registram em países que não possuem nenhuma exigência para a concessão de sua nacionalidade, que são denominados de bandeiras de conveniência, o que impacta fortemente nas condições de trabalho marítimo.

A importância da atividade não se restringe à sua capacidade de movimentação de carga, mesmo sendo a mais utilizada entre todos os modais logísticos, mas sim, em como a navegação, por meio do seu ramo de atividade que presta o serviço de transporte de cargas é indispensável para a economia, para o desenvolvimento do capitalismo e como a navegação foi e continua sendo importante desde o início de seus desenvolvimentos tecnológicos para a configuração de interações e integrações em âmbito mundial, que culminaram com o que é denominado globalização.

A relevância da navegação para economia é a mesma para o capitalismo, é a sua atuação na distribuição da produção, por meio do transporte de cargas. Partindo da máxima que a economia consiste no encadeamento de três fases que formam um processo: produção, distribuição e consumo; o serviço de transporte de cargas insere-se na distribuição, interligando a produção ao consumo. Os estudos de Polanyi (2012) propõem que as economias sejam classificadas de acordo com os seus meios de integração nas formas de distribuição e não nas formas de produção, sendo que este autor considera a economia como as formas de distribuição da produção, independentemente de elas estarem voltadas para o lucro ou não, desta feita, a tripla classificação de Polanyi abrange duas formas de distribuição não voltadas para o lucro: a reciprocidade e a simetria, nas quais é afirmado que em ambos os casos a distribuição está enraizada em relações sociais não voltadas para o lucro, enquanto que a distribuição voltada para o lucro é por ele denominada de troca. A análise de Polanyi permite perceber que independentemente de a distribuição estar voltada ou não para o lucro, que a produção só pode ter utilidade se distribuída e neste sentido, o transporte de cargas se torna indispensável.

Contudo, o modelo econômico que predomina no mundo é o capitalismo, que de acordo com Polanyi é uma forma de distribuição da produção voltada para o lucro. Esta assertiva não é incompatível com a visão de Marx (2014), que reconhece a importância da distribuição no ciclo da circulação capitalista, pois é a distribuição que acelera a circulação em seus dois processos de circulação que transformam a forma-mercadoria em forma-dinheiro e de forma-dinheiro em forma-mercadoria. Neste sentido, se o objetivo capitalista é obter o retorno do investimento em forma de lucro e este só retorna como tal se houver o consumo da produção e o consumo só ocorre se for distribuído, a distribuição é essencial para o capitalismo, sendo a distribuição, por meio do transporte de cargas, responsável por acelerar o

ciclo da circulação. Assim, resta claro a importância do transporte de cargas para o capitalismo, que tem o modal aquaviário como o meio mais utilizado para esse intento.

Partindo dos conceitos de alongamento de espaço-tempo de Giddens (1991) e de compressão do espaço-tempo de Harvey (1993), os dois sobre a globalização, apesar da aparente incongruência entre ambos, na verdade, há convergência, pois enquanto a globalização para Giddens se manifesta pelo alongamento do espaço-tempo das conexões entre diferentes regiões ou contextos sociais por todo o planeta, ou seja, o alcance das interações se expande pelo mundo; Harvey entende a globalização como a compressão do espaço-tempo, que dá a percepção de que o mundo encolheu, em virtude da velocidade com que as distâncias podem ser percorridas, tornando tudo mais perto e tudo mais rápido, de forma que as interações e as integrações deixam de ter o espaço e o tempo como barreiras. Em ambos os autores, o sentido de eliminação da distância como empecilho para que as interações e integrações sociais se estabeleçam é o mesmo. A questão é, como o espaço-tempo se alonga ou como o espaço-tempo se comprime? A que se credita a possibilidade de interação e integração em âmbitos mundiais? A resposta está nos avanços tecnológicos dos meios de transportes e de comunicações, pois, em conjunto, essas duas redes interligam o mundo de forma material e virtual, que compõe a rede de logística, que tem o modal aquaviário como o mais eficiente meio de transporte de cargas e a internet, que conecta virtualmente o que a navegação tem feito fisicamente ao longo dos milênios. Neste sentido, Augé (2010) sintetiza o que estamos falando: “a mobilidade sobremoderna exprime-se nos movimentos de população(...), na comunicação geral instantânea e na circulação de produtos, das imagens e das informações”

Milton Santos (2013) ajuda na compreensão em como o transporte marítimo de cargas atua na globalização ao afirmar que “a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia transnacional” é uma das características da mundialização do espaço. Essa característica se coaduna com a formação de redes de empresas de portes diferentes que visam a fragmentação da sua produção, influenciadas pelo taylorismo, que se intensificou a partir da década de 1990, possibilitada pelos avanços tecnológicos de informática, formando o que Castells (2013) conceitua como sociedade em rede. De fato, os avanços na informática possibilitaram a comunicação à distância e a consequente possibilidade de gerenciamento remoto de empresas, entretanto, para que a produção possa ser fragmentada em diversos lugares pelo mundo e depois ser recomposta em um único produto que vá ser disponibilizado no mercado consumidor, é necessário que a interligação virtual se manifeste materialmente, de forma que, é nesse contexto que o transporte marítimo de cargas se insere, sendo

responsável por 80% do transporte de cargas internacionais. O exemplo da fragmentação da produção da boneca Barbie fornecido por Levinson (2006) espelha bem como as redes de empresas atuam na fragmentação da produção e em como a containerização e a logística reagrupam a produção fragmentada.

Silveira (2009) com a sua classificação das revoluções logísticas, possibilita a observação linear em como a navegação e o transporte marítimo de cargas participaram efetivamente em todas as quatro primeiras revoluções logísticas, que compreendem os avanços tecnológicos que interligaram o mundo fisicamente e com o advento da quinta revolução logística, que interligou o mundo virtualmente, demonstra como a navegação e o transporte marítimo de cargas tem participado desde as redes de navegação até a navegação em rede.

Assim, com base no exposto supra, conclui-se a importância do transporte marítimo de cargas para a economia, capitalismo e globalização e é o que torna a profissão de oficial da marinha mercante tão relevante para a sociedade.

De acordo com a organização da pesquisa, a segunda parte buscou responder quais são as especificidades da profissão de oficial da marinha mercante referente a sua formação profissional, organização e divisão do trabalho e suas competências profissionais a fim de formar um perfil profissional.

A divergência existente entre a definição legal de trabalhador marítimo adotada pela OIT e adotada no Brasil traz consequências relevantes com relação a sua quantificação no Brasil. A OIT considera trabalhador marítimo todos o profissional que trabalhe a bordo de embarcação, sem fazer distinção quanto ao ramo de atividade ou a formação profissional. No Brasil os trabalhadores marítimos são espécies do gênero aquaviário, que engloba mais outras cinco categorias diferentes, de forma que os dados apresentados pelo IBGE equivalem ao compósito formado por seis categorias distintas, o que inviabilizou a pesquisa de apresentar números precisos sobre o quantitativo de oficiais da marinha mercante no Brasil. Entretanto, mesmo os dados relativos a pesquisas internacionais apontam para números estimados, de forma que a imprecisão dos dados referentes a quantificação dos trabalhadores marítimos no mundo e no Brasil aumentam a invisibilidade da profissão, apesar de toda a sua relevância.

Com relação à formação profissional do oficial da marinha mercante, trata-se de profissão de nível superior, que exige bacharelado em ciências náuticas e se destina a operacionalizar a embarcação no curso da navegação. O oficialato da marinha mercante é dividido em duas habilitações: oficialato de náutica, responsável por conduzir, direcionar e posicionar a embarcação no curso da navegação e oficialato de máquinas responsável pela

manutenção das engrenagens da propulsão da embarcação; em conjunto, os oficiais de náutica e de máquinas são os responsáveis pela condução em segurança da navegação. No Brasil existem dois centros especializados para a formação profissional em ciências náuticas: o CIABA, localizado na cidade de Belém-PA e o CIAGA, localizado na cidade do Rio de Janeiro- RJ.

A formação acadêmica em ciências náuticas é obtida com a congregação dos conhecimentos técnicos referentes as suas habilitações: náutica e máquinas, e com a formação militar. Desde a criação do primeiro curso de formação profissional no Brasil, em 1892, a Marinha Mercante já nasce atrelada a Marinha de Guerra, sendo esta responsável por regulamentar a formação e conseqüentemente a profissão do transporte marítimo, que se estende à atualidade.

Durante as reformulações do curso de formação profissional de Oficialato da Marinha Mercante ao longo de mais de cem anos, permaneceram basicamente os mesmos requisitos para ingresso no curso: prova de conhecimentos específicos, prova de aptidões físicas, idade máxima para ingresso no curso, sendo atualmente a idade de 23 anos para os cursos do CIABA e CIAGA. Estas exigências se coadunam com a análise de Elias (2006) sobre a gênese da profissão do oficial naval na Inglaterra durante o século XVI, em que na junção entre os marinheiros práticos e os oficiais do exército nasceu o Oficial da Marinha Mercante, com características de ambos, que encontram eco na formação no Brasil, onde os conhecimentos técnicos, a força física e o ingresso na profissão com tenra idade (considerando que no período analisado por Elias a idade de 14 anos já era considerada alta para iniciar o aprendizado) são oriundos dos marinheiros práticos e a formação militar e o conhecimento institucionalizado provém dos oficiais do exército, que juntos forma o Oficial da Marinha Mercante: um profissional que congregue a força física para a lida no mar, com conhecimentos técnicos específicos e institucionalizados sobre a navegação e a embarcação, sob organização hierárquico- militar.

A primeira grande mudança na formação dos profissionais da Marinha Mercante ocorre em 1996/1997 quando pela primeira vez no Brasil as mulheres puderam se candidatar ao curso de formação de oficiais da Marinha Mercante, oferecidos pelo CIABA e CIAGA. Na esteira das mudanças trazidas pela Constituição de 1988, que equiparou homens e mulheres em direitos e obrigações, as Forças Armadas tiveram que se readequar para aceitarem mulheres em todos os seus quadros e conseqüentemente o Oficialato da Marinha Mercante finalmente abriu suas portas para as mulheres.

A segunda grande mudança na formação dos profissionais da Marinha Mercante ocorreu com a criação dos cursos ASON e ASOM, nos quais são aceitos candidatos detentores de curso superior, que sejam de interesse da Marinha Mercante, as consequências da criação desses cursos, que formam oficiais de náutica e máquinas em menos tempo que os cursos regulares do CIABA e CIAGA, é a inexistência de exigência de idade máxima para o ingresso no curso e não há a formação militar. Seria esse o primeiro passo rumo a desmilitarização da profissão?

O trabalho marítimo é um trabalho essencialmente coletivo, dada as proporções das embarcações e principalmente às especificidades de sua operacionalização. Neste sentido, a organização e a divisão do trabalho se faz necessário. Tanto a organização e quanto a divisão do trabalho marítimo são regulamentadas pela NORMAM-13/DPC e impõe critérios rígidos de organização e divisão do trabalho. A organização do trabalho é feita segundo os critérios de habilitação, cabendo a cada profissional uma alocação específica em uma das quatro seções da embarcação. Os oficiais são lotados ou na seção de convés, onde ficam os oficiais de náutica, ou na seção de máquinas, onde ficam os oficiais de máquinas. As seções equivalem, além de uma das funções atinentes a operacionalização da embarcação, à formação específica do profissional. Não é permitido a mudança de seção, a única exceção cabível seria uma nova habilitação, fora esta exceção inexistente mobilidade horizontal entre os oficiais, ou se é oficial de náutica, ou se é oficial de máquinas. A divisão do trabalho é hierárquica, cabendo a cada patente uma função específica, não sendo possível mobilidade vertical na profissão sem a autorização de órgãos competentes, mediante comprovação dos requisitos exigidos.

Neste sentido, verifica-se que a organização do trabalho possui as seguintes características: hierarquia militar, estrutura, rigidez, regulamentação, que conferem uma organização trabalho estática e com rígida mobilidade vertical e nenhuma horizontal.

A essas características, soma-se a organização burocrática do trabalho, que conforme assevera Max Weber (2012): “a burocratização das atividades militares pode basear-se no capitalismo privado como qualquer indústria”. E de fato ocorre na organização do trabalho marítimo, a estrutura militarizada da profissão interfere na divisão e organização do trabalho, impondo a cada um dos profissionais a bordo uma lista de deveres regulamentados e com função de supervisão, mando e obediência. O encontro entre a militarização e a burocracia se harmoniza, posto que, em ambos o ordenamento cumpre papel fundamental na organização e divisão do trabalho. No caso específico do trabalho marítimo, a burocracia e a militarização se coadunam com o gerenciamento dos riscos inerentes à profissão. Aos oficiais e

principalmente ao capitão, incumbe observar todo o regramento de segurança de tráfego marítimo internacional e demais normatizações internacionais relativas à navegação, dos quais depende a autorização para a atracação nos portos, devendo todos os formulários de fiscalização estarem devidamente preenchidos e cumpridos, o que impõe serviços burocráticos para os oficiais.

O gerenciamento burocrático dos riscos inerentes a profissão, tais como naufrágios, abalroamentos, colisões e explosões, por intermédio do cumprimento das normas de segurança do trabalho e da navegação possui íntima relação com as competências exigidas para os profissionais a bordo. Em verdade, a navegação sempre foi e continua sendo uma atividade de risco, o mar e o clima continuam sendo forças não domadas pelo ser humano e mesmo com o cumprimento de todas as normas de segurança do trabalho e da navegação a atividade continua sendo de grande risco.

Sendo a navegação uma atividade de risco, os seus profissionais necessitam ter competências adequadas ao trabalho no mar. De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações, são competências pessoais dos oficiais de náutica e máquinas, entre todas as competências técnicas, possuir características pessoais compatíveis com trabalho arriscado, tais como: demonstrar coragem, capacidade de improvisação e de percepção de anomalias no processo, tomar decisões, trabalhar sob pressão, tomar decisões rápidas em situações críticas, possuir equilíbrio emocional, suportar privação social e familiar e capacidade de adaptação à rotina em confinamento. Essas competências são inerentes ao trabalho imaterial, “são capacidades expressivas e cooperativas que não se podem ensinar, sobre uma vivacidade presentes na utilização dos saberes e que faz parte da cultura do cotidiano”, conforme preleciona Gorz (2005). As competências pessoais relacionadas à percepção de riscos e de tomadas de decisões ficam claras entre os entrevistados, conforme relatou a 2º Oficial de Náutica Ana: “percepção de risco é essencial a todo o momento, em toda a tarefa, um simples caminhar pode ser fatal devidos aos movimentos e ambientes do navio”.

Ainda sobre os riscos da navegação, tais como naufrágios com derramamento de óleo, estes são o tipo que Beck (2011) classifica como os que põe a sociedade em risco, pois fulminam todas as fronteiras geográficas, sociais, políticas e econômicas existentes na contemporaneidade. Neste sentido, os riscos da navegação se coadunam com a mobilidade da atividade da navegação e com os riscos gerados pela globalização.

Assim, o Oficialato da Marinha Mercante é uma profissão civil, voltada para fins comerciais, que atua no transporte de cargas, globalizada, com organização e divisão do trabalho burocrática, militarizada e hierárquica; que exige a congruência de competências

para a operacionalização de maquinário e tecnologia, além de capacidade típicas de trabalho imaterial, em especial para trabalho em confinamento e isolamento e gerenciamentos de riscos, riscos estes que podem ter alcance global, caracterizando como uma profissão de risco em uma sociedade em risco.

Com relação as condições de trabalho marítimo, é importante destacar o papel central que a embarcação possui na composição do meio ambiente de trabalho, posto ser ao mesmo tempo o próprio meio ambiente de trabalho, por ser o espaço físico e ao mesmo tempo, por impor o confinamento e o isolamento das relações sociais extramuros, durante a prestação de serviços, impondo as vivências fragmentadas das temporalidades de trabalho e de não trabalho, é também o cenário das interações profissionais (hierárquicas) e pessoais (de camaradagem), simultaneamente é uma instituição total, na qual tempo de trabalho e tempo de não trabalho são inseridos nesse contexto de casa e trabalho, assim como é o próprio objeto de trabalho dos oficiais da marinha mercante.

Todo este compósito imbricado torna o meio ambiente marítimo de extrema vulnerabilidade, principalmente quando considerado que o mesmo atua no espaço aquático, que por si só é perigoso e compõe a configuração do confinamento e do isolamento que caracterizam a instituição total.

Para entender o meio ambiente de trabalho marítimo é imprescindível entender a embarcação em todas as suas configurações.

Se para a navegação, para o transporte marítimo de cargas os conceitos de tempo-espço possuem a conotação de integração de distâncias longínquas e uniformidade do tempo, dentro da embarcação o conceito de tempo-espço atua como fator de confinamento e de cenário restritivo das interações. Giddens (1991; 2009) em dois momentos distintos conceitua o tempo-espço de formas diferentes, para a navegação tem o sentido de alargamento do alcance das interações, dentro da embarcação o sentido é de cenário de interações, de modulação das interações. Essa é uma imbricação antagônica atinente à própria composição do meio ambiente de trabalho marítimo. Da mesma forma que a navegação atua como eliminadora de barreiras tempo-espaciais, na embarcação o tempo-espço atua como composição das interações.

Outra imbricação antagônica referente ao meio ambiente de trabalho marítimo é com relação ao tempo, a navegação atua como aceleradora tanto da distribuição, quanto da circulação capitalista, dentro da embarcação o tempo atua como divisor entre tempo de trabalho e tempo de não trabalho. Embarcado o tempo de trabalho é hegemônico, durante o período embarcado há o tempo de trabalho e o tempo do descanso do corpo e o oposto no

período de desembarque, quando há o tempo de não trabalho; em verdade, tanto o tempo de trabalho quanto o tempo de não trabalho devem ser entendidos como um compósito determinado pelo período de embarque, que congrega as várias temporalidades do trabalho e fragmenta a vida do trabalho em trabalho embarcado e vida desembarcada.

Os espaços reduzidos na embarcação, tanto para as atividades laborais, quanto para os locais de descanso do corpo, associados às longas jornadas de trabalho, caracterizam o meio ambiente de trabalho como vulnerável e limítrofe às raias de trabalho decente e trabalho degradante. Neste sentido vislumbra-se a especial atenção que a OIT sempre deu a esse especial trabalhador.

A imbricação existente entre as atividades de serviço e a imaterialidade do serviço com as relações consumeristas com o cliente, novamente sofre influência de uma temporalidade externa que se internaliza nas relações de trabalho a bordo. O tempo da navegação, o tempo que a navegação precisa percorrer para cumprir com a sua finalidade comercial, o cumprimento do prazo, conforme assevera Zarifian (2002), impregna fortemente a jornada de trabalho, fazendo a embarcação funcionar 24 horas sem parar, como uma fábrica de produzir velocidade e deslocamento, culminando com a sobreposição de tempos de trabalho e de mais tempo de trabalho na jornada diária e que impacta de forma acumulativa no período de embarque, aumentando a carga da jornada de trabalho por meio de horas extras, turnos ininterruptos de revezamento e trabalho noturno.

Trabalhar e dormir no mesmo lugar faz parte da rotina de trabalho dos oficiais da marinha mercante. Suas vidas se dividem em trabalho embarcado e vida desembarcada. No período embarcado, os restritos espaços disponíveis para as interações sofrem compressão pelas extenuantes jornadas, o ambiente de trabalho interfere nas interações pessoais, colocando os trabalhadores entre a hierarquia e a camaradagem, que configuram espaços de segregação entre oficiais e não oficiais, e a necessidade de criar estratégias de legitimação da hierarquia que perpassam pela adequação de posturas profissionais adequadas ao meio ambiente de trabalho marítimo. Nas entrevistas emergiram situações de desvantagens femininas, face a necessidade de se imporem profissional e hierarquicamente em um ambiente predominantemente, culturalmente e tradicionalmente masculino.

De fato, o tempo-espaço da embarcação é o cenário das interações dos oficiais da marinha mercante, que impõe interações em co-presença com colegas de trabalho de forma ininterrupta e mediada pelos meios de comunicação a distância com seus familiares. A pesquisa indicou que as habilidades em transformar uma interação profissional e hierárquica em uma interação de camaradagem influencia preponderantemente na percepção da

embarcação enquanto casa. Tanto que foram observados três grupos distintos relativos a essa percepção.

Todo este cenário poderia indicar uma enorme insatisfação entre os entrevistados, entretanto, a pesquisa revelou o inverso, ao menos os entrevistados demonstraram satisfação no trabalho, provavelmente por entenderem a dinâmica da venda do tempo. A consciência do preço do tempo da vida em troca de salário emergiu nas entrevistas quando justificaram as vantagens da profissão atinentes ao salário associado aos períodos de desembarque. Ao mesmo tempo em que o período de embarque fraciona a vida em tempo de trabalho, o período de desembarque igualmente fraciona o tempo em tempo de não trabalho, em vida desembarcada. Seis meses sem trabalhar foi uma das justificativas usadas para considerar a satisfação no trabalho, principalmente entre os solteiros e sem filhos. Os casados e, principalmente com filhos demonstraram pesar por terem passado tanto tempo longe da família e ausentes da criação dos filhos, mas demonstraram resignação com a escolha feita, que proporcionou o sustento da família. Certamente, conforme consta no rol das competências enumeradas pelo Código Brasileiro de Ocupações, a capacidade de trabalhar em confinamento é uma das principais características e competências imateriais dos oficiais da marinha mercante e dos trabalhadores marítimos como um todo.

É importante frisar que os entrevistados não espelham a totalidade da profissão, por dois motivos essenciais: o primeiro é por serem oficiais, ocuparem os mais altos postos embarcados, o segundo e o mais importante, por todos trabalharem em empresas de navegação que arvoram bandeiras de registro de pavilhão e não bandeiras de conveniência. Comparando os salários dos entrevistados com o salário mínimo sugerido pela OIT, no qual fazem parte da composição do salário mínimo 104 horas extras fica claro que a realidade de muitos dos trabalhadores marítimos pode ser extremamente dura.

Com relação ao enunciado do problema e da hipótese levantada, por todo o exposto, a pesquisa conclui que o profissional Oficial da Marinha Mercante possui especificidades que o caracterizam como um trabalhador *sui generis*:

O Oficial da Marinha Mercante é um profissional de extrema relevância para a sociedade por sua atividade ser responsável por transportar 80% da carga do planeta, configurando como a forma mais importante de distribuição das mercadorias em âmbito mundial, o que impacta fortemente na circulação do capitalismo e para a conformação das interações em âmbito global, além da relevância do desenvolvimento das tecnologias de navegação terem ao longo da história da humanidade interligado lugares extremos, que possibilitou o conhecimento da extensão do planeta. Trata-se de um profissional civil com

formação militar; que congrega conhecimentos técnicos para a operacionalização de maquinaria pesada e ao mesmo tempo sofisticada, em razão da grande informatização das embarcações, com gerenciamento burocrático de riscos que tem potencial para causar grandes catástrofes ambientais no planeta. A organização e a divisão do trabalho marítimo são burocráticas e militarizadas, porém, a atividade é a prestação de serviço civil de transporte de cargas. O Oficialato da Marinha Mercante exige competências profissionais que envolvem adaptação à hierarquia militar, controle emocional frente ao risco iminente, associado a suportar trabalhar em situação de confinamento e isolamento de relações sociais extramuros. Neste sentido, a imaterialidade da profissão se depara com a operacionalização de maquinaria pesada em harmonia, pois, apesar de a maquinaria, no caso a embarcação, ser central para a profissão, o Oficial da Marinha Mercante a operacionaliza, não é um apêndice da máquina, pois, confrontado com os perigos da navegação, cabe aos Oficiais contornar, controlar e minorar os riscos que ameaçam suas vidas e que podem causar catástrofes ambientais com alcance global, assim, as qualidades que são essencialmente humanas permanecem entre os Oficiais da Marinha Mercante ao operacionalizar a embarcação. O meio ambiente de trabalho como um todo e as condições de trabalho são de extrema vulnerabilidade, sendo limítrofes entre condições de trabalho decente e de trabalho degradante.

A presente pesquisa enfrentou limitações que não foram superadas com relação a algumas abordagens, principalmente com relação à recente feminização da profissão, a atuação sindical e o caráter da mobilidade profissional, que dada a complexidade das abordagens demandam pesquisas específicas e se configuram como problemas e hipóteses para pesquisas futuras.

A feminização da profissão foi abordada tangencialmente a outras temáticas, como no caso do recente ingresso feminino na Marinha Mercante do Brasil, iniciada em 1997/1998, o que por si só já demonstra um fértil campo de pesquisa. O caráter feminino da profissão também foi abordado na imbricação entre as interações de hierarquia e camaradagem, onde emergiram relatos de maior dificuldade das mulheres em se imporem hierarquicamente frente aos seus subordinados em comparação com seus pares masculinos, o que sugere que a permanência feminina na profissão pode enfrentar situações de discriminação.

A atuação sindical não foi abordada em razão da complexidade da temática, entretanto, vislumbra-se a importância que a atuação sindical possui frente as negociações referentes aos períodos de embarque e de desembarque, assim como na defesa de melhores condições de trabalho. A questão que se apresenta como fundamental é como seria a mobilização dos Oficiais da Marinha Mercante em virtude de trabalharem simultaneamente

espalhados uns dos outros, em confinamento e em ramos de navegação diferentes, como cabotagem, longo curso e apoio marítimo. Assim como, de que forma os sindicatos dos Oficiais se relacionariam com os sindicatos dos marítimos não oficiais.

A questão da mobilidade inerente a profissão é um outro fértil campo de pesquisa. As viagens profissionais constantes, muitas vezes em âmbito internacional classificaria o trabalhador marítimo, como um todo, como transnacional, global ou apenas em mobilidade?

Enquanto isso, certamente, espalhados pelo mundo, o hábito de contar os dias e marcar um x no calendário deve permanecer entre os trabalhadores marítimos ao mesmo tempo em que pensam: “mais um dia, menos um dia”.

## REFERÊNCIAS

ADAM, Barbara. **Time and social theory**. Philadelphia: Temple University Press, 1990.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2 ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

\_\_\_\_\_. **Adeus ao trabalho?**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 15 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

ARROYO, Mónica. **Redes e Circulação no uso e controle do território**. IN: Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização/Organizadoras: Mónica Arroyo; Rita de Cássia Ariza da Cruz. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias. 2015.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da modernidade**. Maceió: EDUFAL: UNESP. 2010.

BEAUD, Michel. **História do Capitalismo**: de 1500 até nossos dias. São Paulo: Brasiliense: 2004.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2011.

BIMCO. Home. Disponível em: <[www.bimco.org](http://www.bimco.org)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

BIRCHNELL, Thomas; SAVITZKY, Satya; URRY, John. **Cargomobilities**: moving materials in a global age. New York: Routledge, 2015.

BRASIL. **Lei Nº 556, de 25 de junho de 1850**. Código Comercial. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L0556-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 101, de 13 de outubro de 1892**. Crea uma escola de machinistas no Estado do Pará. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-13-outubro-1892-541350-publicacaooriginal-44858-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 102, de 13 de outubro de 1892**. Crea um curso de nautica no Estado do Pará. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-13-outubro-1892-541350-publicacaooriginal-44858-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 6.388, de 28 de fevereiro de 1907**. Dá regulamento á Escola de Marinha Mercante do Estado do Pará. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6388-28-fevereiro-1907-509250-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei N.º 5.452, de 1º de maio de 1943**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

BRASIL. **Decreto Nº 68.042, de 12 de janeiro de 1971.** Cria, no Ministério da Marinha, o Centro de Instrução "Almirante Graça Aranha". Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/legislacao/decreto/dec68042.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 71.718, de 16 de janeiro de 1973.** Transforma a Escola de Marinha Mercante do Pará em Centro de Instrução, com a denominação "Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar" e da outras providência. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/legislacao/decreto/dec71718.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De15452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm)>.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.** Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm)>. Acesso em: 01 out. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.** Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 2.596, de 18 de maio de 1998.** Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 2.596, de 18 de maio de 1998.** Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 2.669, de 15 de julho de 1998.** Promulga a Convenção nº 163 da OIT, sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2669.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2669.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Portaria Nº 397, de 09 de outubro de 2002.** Aprova a Classificação Brasileira de Ocupações - CBO/2002, para uso em todo território nacional e autoriza a sua publicação. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/legislacao.jsf>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 6.766, de 10 de fevereiro de 2009.** Promulga a Convenção no 178 relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos, assinada em Genebra, em 22 de outubro de 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6766.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 11.959, de 29 de junho de 2009.** Dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, regula as atividades pesqueiras,

revoga a Lei no 7.679, de 23 de novembro de 1988, e dispositivos do Decreto-Lei no 221, de 28 de fevereiro de 1967, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Sumula nº 96/TST - 26/10/2015**. Marítimo. Horas extras. CLT, art. 59. A permanência do tripulante a bordo do navio, no período de repouso, além da jornada, não importa em presunção de que esteja à disposição do empregador ou em regime de prorrogação de horário, circunstâncias que devem resultar provadas, dada a natureza do serviço. Disponível em: <<http://www.legjur.com/sumula/busca?tri=tst&num=96>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista: A Degradação do Trabalho no Século XX**. Rio de Janeiro: LTC, 2012.

BRITO FILHO, José Claudio Monteiro de. **Trabalho escravo: Caracterização Jurídica dos modos típicos de execução**. In: *Privação de liberdade ou atentado à dignidade: escravidão contemporânea/organizadores: Ricardo Rezende Figueira, Adonia Antunes Prado, Edna Maria Galvão – 1 ed.* Rio de Janeiro: Mauad X, 2013.

CAETANO, Maria Liseta; PACETTI, Maria Teresa. **O direito marítimo da Organização Internacional do Trabalho e a sua influência na ordem jurídica portuguesa**. Disponível em: [http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/pub\\_maritimo.pdf](http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/pub_maritimo.pdf)

CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Decreto Nº 101, de 13 de outubro de 1892**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-13-outubro-1892-541350-publicacaooriginal-44858-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 102, de 13 de outubro de 1892**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-102-13-outubro-1892-541354-publicacaooriginal-44890-pl.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 6.388, de 28 de fevereiro de 1907**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6388-28-fevereiro-1907-509250-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 nov. 2015.>. Acesso em: 14 nov. 2015.

CANBY, Courtlandt. **História da Marinha**. Lausanne: Livraria Morais Editora. 1965.

CAMINHA, João Carlos. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1980.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Tempos de trabalho, tempos de não trabalho: disputas em torno da jornada do trabalhador**. São Paulo: Annablume, 2009. Coleção Trabalho e Contemporaneidade.

CARUSO, Laura Gabriela. **Onde manda capitão, não governa marinheiro? O trabalho marítimo no rio da Prata, 1890-1920**. *Mundos do Trabalho, Florianópolis*, v. 2, n. 3, p. 47-59,

ago. 2010. ISSN 1984-9222. Disponível em:  
<<https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2010v2n3p47>>. Acesso em: 02 jul. 2016. doi: <http://dx.doi.org/10.5007/1984-9222.2010v2n3p47>.

CARVALHO, Milena Maciel. **Vida e trabalho de marítimos embarcados do setor offshore**. Dissertação de mestrado apresentada à Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em  
:<[http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjOgujz9\\_HPAhVEHZAKHdoKB88QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fbvssp.icict.fiocruz.br%2Ffiledbi%2Fdocsonline%2Fget.php%3Fid%3D2328&usq=AFQjCNFG7bVpd3B6cmImSOC0rgSoPB2n5g](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjOgujz9_HPAhVEHZAKHdoKB88QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fbvssp.icict.fiocruz.br%2Ffiledbi%2Fdocsonline%2Fget.php%3Fid%3D2328&usq=AFQjCNFG7bVpd3B6cmImSOC0rgSoPB2n5g)>.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede – A era da informação: Economia, Sociedade e Cultura**. Volume I. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Segurança Marítima e Bandeira de Conveniência**. Disponível em:  
<[http://www.advocaciapasold.com.br/artigos/arquivos/artigo\\_seguranca\\_maritima\\_e\\_bandeiras\\_de\\_conveniencia\\_osvaldo\\_agripino\\_revisado.pdf](http://www.advocaciapasold.com.br/artigos/arquivos/artigo_seguranca_maritima_e_bandeiras_de_conveniencia_osvaldo_agripino_revisado.pdf)>. Acesso em mai. 2016.

CHANDA, Nayan. **Sem fronteira: os comerciantes, missionários, aventureiros e soldados que moldaram a globalização**. Rio de Janeiro: Record. 2011.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA. **Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM**. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9519.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9519.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa Social em Ciências Sociais**. São Paulo: Cortez, 2010.

COLOMBO, Silas. **Conheça o maior navio cargueiro do mundo**. Disponível em:  
<http://www.transportabrasil.com.br/2012/09/conheca-o-maior-navio-cargueiro-do-mundo/>

DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade: o castigo de Prometeu**. São Paulo: Ltr, 1996.

\_\_\_\_\_. **Mais trabalho!:** a intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

DALIAN MARITIME UNIVERSITY – DMU. **Highlights from the Manpower 2010 Update**. Disponível em:  
<[https://www.bimco.org/News/2010/11/~/\\_media/About/Press/2010/Manpower\\_Study\\_handout\\_2010.ashx](https://www.bimco.org/News/2010/11/~/_media/About/Press/2010/Manpower_Study_handout_2010.ashx)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

DUARTE NETO, Pedro. **Comentários à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário**. Belo Horizonte: Editora Forum. 2012.

ELIAS, Norbert. **Estudos sobre a gênese da profissão naval**. In *Escritos & Ensaios*; 1: Estado, processo e opinião pública. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2006.

ELIAS, Norbert. **Tecnização e civilização**. In *Escritos & Ensaio*; 1: Estado, processo e opinião pública. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2006.

FRIEDMAN, Georges. NAVILLE, Pierre. **Tratado de Sociologia do Trabalho**. Volume I. São Paulo. Editora Cultrix. 1973.

GEORGE, Rose. **Ninety percent of everything**. New York: Metropolitan Books, 2013.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

\_\_\_\_\_. **A constituição da sociedade**. 3ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

GOFFMAN, Ervin. **Manicômios, prisões e conventos**. São Paulo: Editora Perspectiva. 1961.

GORZ, André. **O imaterial: conhecimento, valor e capital**. São Paulo: Annablume, 2005.

HABERMAS, Jürgen. **Entre naturalismo e religião**. Estudo filosófico. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2007.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola. 1993.

HATTENDORF, John B. **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**. New York: Oxford University Press Inc. 2007.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX: 1914 – 1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION – IATA. **Air Cargo Ends 2014 on a Positive Note**. Press Release No.: 3, Date: 4 February 2015. Disponível em: <<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-04-01.aspx>>. Acesso em: 23 set. 2015.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION – ILO. **International Labour Standards on Seafarers**. Disponível em: <<http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry**. Geneva, 2001. Disponível em: <[http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09\\_3\\_engl.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. **What Should My Wages be?** Disponível em: <[http://www.itfseafarers.org/what\\_wages.cfm](http://www.itfseafarers.org/what_wages.cfm)>. Acesso em: 14 mar. 2016.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBio. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <[http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec\\_1530\\_1995\\_convencaoacoessunidasobredireitomar.pdf](http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec_1530_1995_convencaoacoessunidasobredireitomar.pdf)>. Acesso em: 03 out. 2015.

LAVERY, Brian. **Ship – The epic story of maritime adventure**. New York: DK Publishing. 2010.

LAZZARATO, Maurizio; NEGRI, Antonio. **Trabalho imaterial: formas de vida e produção da subjetividade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LAZZARESCHI, Noêmia. **Flexibilização, desregulamentação e precarização das relações de trabalho: Uma distinção necessária**. Fortaleza: Revista Labor, n.º 13. 2015. Disponível em:

<[http://www.revistalabor.ufc.br/Artigo/volume13/3\\_FLEXIBILIZACAO\\_DESREGULAMENTACAO\\_E%20PRECARIZACAO\\_DAS\\_RELACOES\\_DE\\_TRABALHO\\_UMA\\_DISTINCAO\\_NECESSARIA.pdf](http://www.revistalabor.ufc.br/Artigo/volume13/3_FLEXIBILIZACAO_DESREGULAMENTACAO_E%20PRECARIZACAO_DAS_RELACOES_DE_TRABALHO_UMA_DISTINCAO_NECESSARIA.pdf)>. Acesso em: mai. 2016.

LEVINSON, Marc. **The box: How the shipping container made the world smaller and the economy bigger**. New Jersey: Princeton University Press, 2006.

LOMBARDI, Maria Rosa. **Profissão: oficial engenheira naval da Marinha de Guerra do Brasil**. Rev. Estud. Fem., Florianópolis, v. 18, n. 2, p. 529-546, Aug. 2010. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-026X2010000200014&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2010000200014&lng=en&nrm=iso)>. access on 02 July 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-026X2010000200014>.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional: um enfoque em Comércio Exterior**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Saraiva. 2012.

MARINHA DO BRASIL – DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Normas da autoridade marítima para aquaviários. **NORMAS-13/DPC (2003)**. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13_0.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

MARINE NATIONALE. **Histoire de la Marine nationale**. Disponível em: <[http://www.defense.gouv.fr/marine/patrimoine/histoire/histoire-de-la-marine-nationale/histoire-de-la-marine-nationale/\(language\)/fre-FR#SearchText=histoire#xtcr=3](http://www.defense.gouv.fr/marine/patrimoine/histoire/histoire-de-la-marine-nationale/histoire-de-la-marine-nationale/(language)/fre-FR#SearchText=histoire#xtcr=3)>. Acesso em: 01 out. 2015.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital/ Karl Marx; edição Friederich Engels; tradução e seleção de textos Rubens Enderle**. – 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2014.

MELLO E SILVA, Leonardo. **Trabalho em grupo e sociabilidade privada**. São Paulo: USP, Curso de Pós-graduação em Sociologia: Ed. 32, 2004.

MELO, Raimundo Simão. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador: responsabilidades legais, dano material, dano moral, dano estético, indenização pela perda de uma chance, prescrição**. 4.ed. São Paulo: LTR. 2010.

MOURA, Sérgio. **Formação de Oficiais da Marinha Mercante – Como otimizar o gerenciamento dos Centros de Instrução visando a reorganização do mercado de trabalho aquaviário com ênfase ao entrave constituído pela Lei 8.666/93**. Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à

obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Disponível em: <<http://www.esg.br/images/Monografias/2014/MOURAS.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **A defesa processual do meio ambiente do trabalho**. Revista LTr. São Paulo, a. 63, t. I, n. 5, p. 583-87, maio 1999, p. 584.

NORDAS, Hildegunn. K; PINALLI, Enrico; GELOSO GROSSO, Massimo. **Logistics and Time as Trade Barrier, OECD Trade Policy Papers, n. 35, OECD Publishing**. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1787/664220308873>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo**. Volume I: Teoria Geral. 4ª ed. Barueri: Manole, 2013.

OIT. **Convenção N. 163: Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto**. Disponível em: <<http://www.diap.org.br/images/stories/OIT/convencao163.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT. **Convenção Relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos**. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/content/conven%C3%A7%C3%A3o-relativa-%C3%A0-inspe%C3%A7%C3%A3o-das-condi%C3%A7%C3%B5es-de-vida-e-de-trabalho-dos-trabalhadores-mar%C3%ADtimo>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **As boas práticas da inspeção do trabalho no Brasil: o setor marítimo / Organização Internacional do Trabalho**. - Brasília: OIT, 2010. Disponível em: <[http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour\\_inspection/pub/maritimo\\_inspecao\\_282.pdf](http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour_inspection/pub/maritimo_inspecao_282.pdf)>. Acesso em: 14 nov. 2015.

POLANYI, Karl. **A subsistência do homem e ensaios correlatos/ Karl Polanyi; organização Kari Polanyi Levitt; introdução Michele Cangiani; tradução Vera Ribeiro; revisão Cesar Benjamin**. – Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

POCHMANN, Marcio. **Classes do Trabalho em Mutação**. Rio de Janeiro: Revan, 2012.

RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados: a aventura dos Descobrimientos**. São Paulo: Contexto. 2008.

RIBEIRO, Antônio Manuel da Silva. **Naus e tecnologias náuticas no Atlântico nos séculos XVI-XVIII**. In Atlântico: a história de um oceano. Organização Francisco Eduardo Alves de Almeida [et.al]. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

ROYAL NAVY HISTORY. **All, Historic Periods 1660 – 1815 - Historic Periods**. Disponível em: <<http://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/features/history-timeline>>. Acesso em: 01 out. 2015.

SAMPSON, Helen. **International seafarers and transnationalism in the twenty-first century**. New York: Manchester University Press, 2013.

SANTOS, Janaína Aparecida dos. **Trabalho e sofrimento psíquico na Marinha Mercante: Um estudo sobre a tripulação embarcada**. Dissertação de mestrado apresentada à Escola

Nacional de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: <<http://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/5425>>.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico Científico-informacional**. – 5 ed., 1.reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Vinícius Oliveira. **Trabalho Imaterial e Teoria do Valor em Marx: semelhanças ocultas e nexos necessários**. 1ª ed. São Paulo; Expressão Popular, 2013.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Cortez, 2007.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA – SIDRA. **Banco de dados de agregados**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/servico/default.asp?t=5&z=t&o=28&u1=1&u2=1&u3=1&u4=1&u5=1&u6=1&u7=1&u8=1>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **As cinco revoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro**. In: Questões nacionais e regionais do território brasileiro/ Organizadores: Márcio Rogério Silveira, Lisandra Pereira Lamoso, Paulo Fernando Cirino Mourão. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

\_\_\_\_\_. **Circulação, transportes e logística: Bases para a acumulação capitalista e a expansão geográfica do capital**. In: Circulação, transportes e logística no Estado de São Paulo/ Márcio Rogério Silveira, (organizador). – 1. ed. – Curitiba: Appris, 2014.

SWEDBERG, Richard. **A Sociologia Econômica do Capitalismo: Uma Introdução e Agenda de Pesquisa**. In Redes e Sociologia Econômica/organizado por Ana Cristina Braga Martes – São Carlos: EdUSFCAR, 2009.

TEIXEIRA, Anderson Vicinkeski. **Teoria Pluriversalista do Direito Internacional**. 1ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

THOMAS, MICHELLE. **Lost at sea and lost at home: the predicament of seafaring families**. Cardiff: Seafarers International Research Centre (SIRC). 2003. Disponível em: <<http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/Lost%20at%20Sea.pdf>> Acesso em: 14 nov. 2015.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of Maritime Transport (Series). 2015**. Disponível em: <[http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)>. Acesso em: Acesso em: 23 set. 2015.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

\_\_\_\_\_. **História Geral da Economia**. 1ª Ed. São Paulo: Centauro. 2006.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. 4ª ed. 3ª reimpressão – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2012.

ZARIFIAN, Philippe. **O tempo do trabalho**: o tempo-devir frente ao tempo especializado. *Tempo Social, Brasil*, v. 14, n. 2, p. 1-18, oct. 2002. ISSN 1809-4554. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/12380>>. Acesso em: 02 July 2016. doi:<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-20702002000200001>.

## APÊNDICES

### INSTRUÇÕES

Primeiramente quero agradecer a sua participação na minha pesquisa de mestrado.

A fim de preservar a sua identidade, informo que o seu nome não será utilizado na minha pesquisa e peço que você escolha um nome fictício pelo qual eu possa identifica-lo (a) nos momentos em que eu precisar fazer menção às suas respostas.

1 - A primeira instrução e a mais importante é que não existe resposta certa e consequentemente não existe resposta errada, o intuito da pesquisa é saber por parte dos trabalhadores entrevistados as suas percepções e experiências no âmbito do trabalho e seus desdobramentos na vida pessoal.

2 - Em geral, as pesquisas são feitas mediante entrevista presencial, em que entrevistador e entrevistado estão frente a frente, entretanto, como isso não será possível, peço que as respostas sejam dadas da maneira mais informal possível, não se preocupe em usar linguagem rebuscada, para que as respostas sejam as mais espontâneas possíveis.

3 – As respostas não devem se ater a mínimos ou máximos de palavras. O importante é saber a sua opinião e percepção sobre a pergunta e a forma ideal de responder é a forma pessoal do entrevistado. Apenas peço que todas as perguntas sejam respondidas.

4 – Caso haja algum amigo (a) ou colega de trabalho, que seja Oficial de Náutica ou Oficial de Máquinas e que tenha interesse em participar da pesquisa, por favor, passe o e-mail do (a) amigo (a) para que eu possa encaminhar as perguntas.

## QUESTIONÁRIO

A primeira pergunta consiste em traçar um perfil individual do entrevistado, com vias a possibilitar a identificação de perfis dos profissionais.

### 1- IDENTIFICAÇÃO:

1.1. Qual sua idade?

1.2. Quando e onde se formou?

1.3. Qual a sua formação e patente?

1.4. Quanto tempo tem de carreira?

1.5. Está empregado?

1.6. Qual seu sexo?

1.7. Qual seu estado civil?

1.8. Possui filhos?

1.9. Qual ramo da navegação você trabalha? (longo curso, cabotagem, apoio marítimo, portuário)?

1.10. Em quantos ramos da navegação você já trabalhou e qual deles você prefere e por quê?

1.11. Você trabalha para empresa nacional ou estrangeira? Se for estrangeira, qual a nacionalidade dela?

1.12. Qual a sua faixa salarial?

2. Fale sobre a sua jornada de trabalho, especificando a sua rotina de trabalho, jornada (quantas horas trabalha por dia) e turnos (horários e escalas) de trabalho. Se é comum fazer horas extras e quem determina as escalas e turnos.

3. Como é a organização do trabalho e a hierarquia?

4. Fale sobre como você usufruí do seu tempo de não trabalho ou tempo de lazer, enquanto embarcado, especificando o que é permitido fazer e o que não é permitido fazer nos horários de lazer.

5. Como é a interação pessoal e profissional com os colegas de trabalho? É possível fazer amizades? Como a hierarquia interfere nas relações pessoais? Enquanto embarcado você adota comportamento diferente do que quando está desembarcado, como ser mais ou menos extrovertido?

6. Como você se sente morando e trabalhando no mesmo lugar? Como isso afeta a sua vida pessoal e profissional? Enquanto embarcado você considera a embarcação sua casa?

7. Como são as acomodações pessoais? Você divide quarto? Se sim, com quantas pessoas? Existem quartos divididos por homens e mulheres?
8. Como é a sua rotina enquanto desembarcado e sua relação com família e amigos? Sente que seria diferente caso você não trabalhasse embarcado? Como isso afeta a sua vida?
9. Como você administra a sua vida familiar à distância? Acha que o trabalho embarcado interfere na sua dinâmica familiar? Por que?
10. Como você avalia o mercado de trabalho no Brasil e internacional para brasileiros? Quais os graus de dificuldade para conseguir emprego? Quais os processos utilizados por você para conseguir emprego?
11. Quais são os seus planos profissionais para o futuro? Quais metas pretende alcançar em 10, 20 anos?
12. Fale sobre os perigos da profissão, como eles são evitados e quais as suas percepções sobre a periculosidade da profissão? Qual o seu maior medo profissional?
13. Como é o atendimento médico embarcado? Quais os procedimentos em caso de adoecimento ou acidente de trabalho? Em caso de um profissional adoecer, como é feita a reorganização das escalas e turnos de trabalho?
14. Você considera a sua remuneração adequada à profissão? Quais empresas são as melhores e as piores pagadoras? As empresas brasileiras oferecem condições de trabalho e salários atrativos?
15. Quais as vantagens e desvantagens que você identifica entre o trabalho embarcado e o não embarcado? Destaque os pontos positivos e negativos da sua profissão. Se você pudesse aconselhar no âmbito pessoal e profissional quem pretende ingressar na carreira, quais conselhos daria?
16. Você está satisfeito com a sua carreira? Ela é como imaginou que seria?
17. Qual a sua opinião sobre presença feminina na profissão?
18. Você já se relacionou afetivamente (namoro ou casamento) com profissional marítimo (a)? Se sim, compartilhe a sua experiência com relação às facilidades e dificuldades.
19. Qual a sua relação com o sindicato? Você se sente profissionalmente representado e protegido?
20. Fale sobre a fiscalização do trabalho marítimo.

21. Em viagens internacionais é permitido desembarcar em portos estrangeiros? Fale sobre suas experiências e percepções.
22. Como você percebe as diferenças entre o tempo embarcado e o tempo desembarcado?
23. Em qual cidade você mora? Em qual cidade você trabalha? Como você percebe o deslocamento entre local de trabalho e local de moradia? Você já trabalhou fora do Brasil? Se sim, comente sua experiência. Você se sente um profissional apto a trabalhar em qualquer país?