

Porto de Paranaguá lembra os 116 anos de organização dos estivadores

O Porto de Paranaguá lembra nesta sexta-feira (13) o aniversário de 116 de organização da categoria dos estivadores no Paraná. Fundado em 1903, o Sindicato dos Estivadores de Paranaguá (Sindestiva) foi um dos primeiros do país. É a classe de Trabalhador Portuário Avulso (TPA) mais antiga de Paranaguá. Atualmente, são cerca de 1.100 estivadores ativos no porto paranaense.

Estivador é o profissional que trabalha

na carga e descarga dos navios, que movimentam a mercadoria entre o porão do navio e o convés. Também atua a bordo da embarcação ou, em caso das operações de veículos, leva o carro do cais até o interior do navio.

“Os trabalhadores que atuam em Paranaguá são muito qualificados e esse é um dos diferenciais do nosso porto”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “A mão de obra

altamente capacitada garante agilidade e segurança nos serviços, sendo reconhecido por nossos clientes em todo o mundo”, destaca ele.

“Somos considerados a melhor estiva do Brasil e isso se confirma nas operações de celulose ou automóveis, nas quais estamos em primeiro lugar por não registrarmos quase casos de avarias à carga”, afirma o presidente do Sindestiva, João Antonio Louzано Batista.

Além de qualifi-

cada, por passar por frequentes cursos de capacitação, ofertados pelo Orgão Gestor da Mão de obra Avulsa (Ogmo), a estiva de Paranaguá, segundo o presidente, trabalha com muito amor à profissão. “Como presidente fico orgulhoso de ver a nossa estiva elevando esse nome para todo o país e para o exterior. Quando o porto bate um recorde, temos que lembrar que atrás desses números existem os trabalhadores, os estivadores que atu-

am nos navios de carga geral, de automóveis, de fertilizantes”, pontua Louzано.

HISTÓRIA

A estiva é a classe de Trabalhador Portuário Avulso (TPA) mais antiga de Paranaguá e existia antes mesmo do Porto Dom Pedro II. Os trabalhos dos estivadores, no município, começaram no antigo atracadouro da Rua da Praia, na Praça do Guincho.

A atividade, que antes passava de pai para filho por afinidade e indicação, atualmente exige concurso. A última turma de estivadores a ingressar na profissão pelo Sindestiva é de 1991. Everson Fernando Leite de Farias, diretor-secretário do Sindicato, faz parte do grupo. Ele é neto e filho de estivador.

“É uma história muito bonita, construída ao longo desses 116 anos. Não é qualquer sindicato que alcança tanto tempo de atuação. Somos o primeiro sindicato da estiva do Brasil, junto com o do Rio de Janeiro. Eu sou a terceira geração dentro do sindicato. Meu avô foi um dos sócios-fundadores”, conta. A mão de obra, no início exclusivamente braçal, com o passar dos anos

precisou se adequar ao processo de automação e do uso de mais tecnologia e equipamentos nas operações.

“Vieram ao longo do tempo muitos equipamentos e aparatos para a estivagem, a bordo da embarcação. Quando entramos, em 1991, a demanda era muito grande por mão de obra dos estivadores, chegamos a 2.200 cadastrados”, conta. Na época era muita sacaria e as operações das cargas dos frigoríficos estavam no auge.

CAFÉ E ALGODÃO

Um dos estivadores com mais tempo de atividade é Osmar de Oliveira, de 74 anos. Há 53 anos na estiva, e ainda trabalhando, ele diz que acompanhou muito dessa evolução. “Quando comecei, na década de 1960, era só saca de café, algodão. A madeira era carregada solta no porão. Era tudo braçal. Era difícil. Depois foram chegando as máquinas”, conta, que também destaca a união da categoria. Apaixonado pela profissão, Osmar não pretende parar tão cedo. “Vou continuar trabalhando até quando me permitirem. Saúde, graças a Deus, ainda tenho”, completa.

Outro estivador da mesma época, com 50 anos de estiva, é Oscar Mendes, de 75 anos. “O nosso trabalho era bem diferente. Muita coisa mudou, mas eu continuo gostando muito da minha profissão. Atuo e gosto de trabalhar com todos os tipos de cargas, não faço distinção”, conta.

FUNÇÕES

Segundo o quadro do Sindestiva, são quase 25 funções que um estivador pode ter, a bordo do navio. Também com 50 anos de profissão, o estivador Onório Carlos Nunes, 72, já passou por quase todas. “No conexo, recheio da carga a granel, como homem da dala, de capataz, mestre, contramestre, no porão operando as máquinas e equipamentos de bordo. Depende do dia e da demanda. Não tem preferência”, comenta.

Como os colegas, Onório também era acostumado a carregar no braço as sacas de café e a madeira. “Antes era mais bruto. Hoje está mais fácil, mas ainda fazemos força, por exemplo, na sacaria do açúcar e ajeitando a carga no recheio dos granéis”, conta.

Fonte: <http://www.aen.pr.gov.br>



Logística reversa de pneus atenderá todos os municípios do Paraná



Um acordo firmado pela Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip) levará as ações de logística reversa de pneus aos 399 paranaenses. Dirigentes da secretaria e da

Anip se reuniram nesta semana, em Curitiba, para tratar da logística reversa de pneus e sua destinação adequada no Paraná.

No encontro, a entidade apresentou projeto para atender 100% do Estado. Atualmente, a logística re-

versa de pneus acontece em 190 municípios. “Essa ação é histórica no mundo”, ressalta o secretário Márcio Nunes. “Somos o primeiro Estado que atenderá 100% na logística reversa de pneu inservível. Somos também o Estado que mais apoia

os fabricantes na logística reversa”, completa.

A secretaria quer fortalecer a indústria brasileira e chamar a responsabilidade também do importador para participar do processo de logística reversa. “Queremos andar lado

a lado para resolver a questão dos resíduos gerados no Estado, dando todo suporte necessário”, explica o coordenador da Divisão de Resíduos Sólidos da secretaria, Laerty Dudas. “Infelizmente ainda há muita resistência dos importadores em participar desse processo tão importante”.

PARCERIA

O objetivo é que haja a responsabilidade compartilhada entre importador, distribuidor, fabricante, comércio de pneu e município. O município terá a responsabilidade de articular com os comerciantes de pneus locais para aluguel de barracões para armazenar os resíduos trazidos por caminhões, até o recolhimento por parte do fabricante para que seja feita a destinação correta. Além disso, o comércio deverá chamar o importador para participar do processo e dividir os custos.

“Queremos que os comerciantes e importadores de pneus

façam sua parte na logística reversa, ajudando a receber esses produtos nos barracões para posterior destinação correta”, disse o presidente-executivo da Anip, Klaus Curt Muller. “Junto com a secretaria, e em parceria com a área industrial, queremos que o Paraná seja exemplo para os outros Estados”, afirmou.

LEI

Segundo a Lei Federal nº 12.305/10, é responsabilidade do importador, comerciante, distribuidor e fabricante dividir a conta da logística reversa. Porém, na reunião o fabricante assumiu a maior responsabilidade, que é o transporte do resíduo até a destinação correta. Os comerciantes e distribuidores de pneus dividirão os custos do barracão e sua organização. Dudas ressalta que essa ação vai gerar emprego e renda para a população. “Aproximadamente 4 mil empregos serão gerados com essa ação, fazendo com

que gire a economia no Estado”.

PNEUS INSERVÍVEIS

Os chamados pneus inservíveis são aqueles os apresentam algum dano irreparável na estrutura. Esses pneus geralmente são descartados de forma incorreta pela população, que tem o costume de queimá-los ou jogá-los em rios e terrenos baldios. Este ato afeta tanto a saúde pública, atraindo o mosquito da dengue e liberando dioxinas, por exemplo, quanto ao meio ambiente, contribuindo para o assoreamento e enchentes.

REAPROVEITAMENTO

Esses pneus podem ser aproveitados para o coprocessamento em fornos de cimento, já que são mais baratos que o coque de petróleo. Também podem ser triturados para uso em pavimentação de vias com o chamado asfalto-borracha, que além do baixo custo, dura mais que o asfalto comum.

Fonte: <http://www.aen.pr.gov.br>