

(http://oascentral.tribuna.com.br/RealMedia/ads/click_lx.ads/atribuna/noticiasdetalhe/1331380714/Frame1/default/empty.gif/693569686746622b65534d4142307a
x)

Automação da operações amplia segurança no Porto

Em 30 anos a quantidade de sinistros registrados caiu cerca de 318 vezes

DA REDAÇÃO

21/11/2016 - 15:22 - Atualizado em 21/11/2016 - 15:42

Aliar ganhos de produtividade à redução de riscos no ambiente de trabalho. Esta é uma das principais vantagens da automação das operações portuárias. E no complexo marítimo santista, já é possível perceber a evolução deste quadro. Em 1974, em um cenário de 16 mil trabalhadores, 7 mil acidentes foram registrados. Trinta anos depois, com cerca de 6 mil portuários, os registros são de apenas 22 sinistros.

A informação é do professor e engenheiro Áureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, diretor da Faculdade de Engenharia da Universidade Santa Cecília (Unisantia), que analisou o tema em sua tese de doutorado, realizada na Universidade de São Paulo (USP). As conclusões obtidas a partir dessa pesquisa serão apresentadas no IV Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário, que acontecerá nesta semana, na Cidade.

"No Porto de Santos, houve uma transformação gigantesca na forma de trabalho, em decorrência de um processo mundial de automação e da modificação do trabalho portuário, desde aquelas filas de estivadores com sacos imensos subindo rampas precárias para levar", destacou Figueiredo.



Pier da Alemoa, onde ocorre maior das operações de líquidos possui sistemas automatizados

(Foto: Carlos Nogueira)

Segundo o pesquisador, vários fatores levaram à redução dos acidentes de trabalho no ambiente portuário. Um deles é a automação, "que teve consequência positiva, que foi tirar o homem do perigo, mas o trabalho portuário continua penoso e desgastante", disse.

"Mas toda a conjuntura mudou com maior atenção ao trabalhador, acompanhamento, diálogo diário e permanente das atividades. Isso trouxe resultados", destacou o engenheiro.

Áureo Figueiredo destaca que toda automação requer controle e supervisão do homem, o que ajuda em sua segurança. "Como as operações portuárias têm características próprias, que as diferenciam de outras atividades econômicas, elas são acompanhadas permanentemente em suas peculiaridades para atualização, quando necessário. Assim, a crescente mecanização e a incipiente automação das operações são incrementadas pela incorporação de tecnologias direcionadas à velocidade e à intensidade da movimentação, gerando situações complexas que requerem permanente atenção".

Na área portuária, uma das operações que mais foram automatizadas foi a dos grãos líquidos, que movimentam combustíveis e sucos cítricos com a utilização de sistemas de bombeamento – que precisam passar por inspeções constantes de modo a garantir sua eficiência e a segurança das atividades, explica o pesquisador.

De acordo com Figueiredo, “o renome de um porto ou terminal está intrinsecamente ligado tanto a sua eficiência quanto a seus registros de segurança, conceito geral afetado diretamente caso ocorram alterações significativas em recordes de segurança e, por extensão, em suas atividades”. O conceito é do International Harbour’s Masters Association.

Automação

O pesquisador explica que as mudanças nas operações do Porto de Santos começaram principalmente quando se disponibilizou algo fundamental para tal processo, energia elétrica. E isso foi ocorrer a partir da implantação, em 1910, da Usina Hidrelétrica de Itatinga pela então Companhia Docas de Santos (que administrou o complexo marítimo de 1888 a 1980, quando foi substituída pela Companhia Docas do Estado de São Paulo, Codesp). A unidade fica em Bertioga e, até o início deste século, garantiu toda a eletricidade demandada pelo complexo - hoje, também é necessário utilizar energia da rede nacional.

Com Itatinga, no século passado, foi possível a substituição progressiva dos guindastes a vapor pelos elétricos. Na década de 70, a entrada em operação dos contêineres foi outro fator que alterou as operações e as estruturas portuárias.

Já no século 21, a automação avança consideravelmente, com a implantação de terminais de contêineres automatizados ou semi-automatizados, onde o contêiner é movimentado entre os pátios e os porões dos navios apenas por equipamentos pré-programados. “Na área portuária, nós já temos fora do Brasil aquilo que se chama do terminal fantasma, onde a presença do homem é mínima e até indesejada. A circulação do homem no terminal pode ser até perigosa para ele mesmo. Os equipamentos automatizados não levam em consideração uma pessoa andando aleatoriamente pelo pátio. Os homens têm que se deslocar nos pátios dentro daqueles caminhos pré-determinados exclusivamente para o que for necessário”, explicou o professor.

Esses terminais já são realidade, por exemplo, em Roterdã (Países Baixos) e no complexo de Los Angeles e Long Beach (costa oeste dos Estados Unidos). E seus sistemas já começam a ser aplicados em Santos. O Terminal de Contêineres (Tecon), administrado pela Santos Brasil na Margem Esquerda do Porto, já conta com gates automáticos, liberando o acesso de caminhões sem a presença de funcionários. E o uso dessa tecnologia deve ser ampliada pela empresa nos próximos anos.