

TRABALHO, SAÚDE E AÇÃO SINDICAL NA ATIVIDADE PETROLÍFERA *OFFSHORE* DA BACIA DE CAMPOS

Marcelo Gonçalves Figueiredo¹

Resumo

Este artigo descreve de modo sucinto alguns dos principais fatores associados às condições de vida e trabalho e os riscos à saúde e segurança dos trabalhadores a bordo das plataformas petrolíferas *offshore* na Bacia de Campos. São enfocados, também, os aspectos relacionados à dimensão subjetiva do trabalho, com destaque para a questão do confinamento. O referencial teórico-metodológico constitui-se dos materiais oriundos, principalmente, da Ergonomia da Atividade e da Psicodinâmica do Trabalho em uma perspectiva ergológica. Entende-se que uma alteração substantiva do contexto vigente, em que inúmeros acidentes graves e fatais continuam a ocorrer, demanda a instauração de um amplo debate entre os representantes das grandes empresas que atuam no setor, os sindicatos de trabalhadores e o poder público. Diante da adversidade do quadro conjuntural, o desafio maior é desenvolver meios e estratégias para que este debate se traduza em avanços concretos.

Palavras-chave

Trabalho, saúde e segurança; plataformas de petróleo *offshore*; confinamento.

Introdução

Neste artigo, descreveremos inicialmente, de forma breve, alguns dos principais fatores associados às condições de vida e trabalho e os riscos à saúde e segurança dos trabalhadores a bordo das plataformas petrolíferas *offshore* na Bacia de Campos. Em meio à miríade de elementos aí presentes, na segunda parte do texto daremos ênfase aos aspectos relacionados à dimensão subjetiva do trabalho, com destaque para a questão do confinamento em unidades de exploração e produção. Entendemos que, no âmbito do debate acerca da relação saúde e trabalho no setor petrolífero, a chamada dimensão subjetiva, para além da questão do confinamento, mereceria atenção especial por parte

¹ Professor de Engenharia de Produção/UFF

da ação sindical.

Após o acidente com a plataforma no Golfo do México em 2010 e o vazamento de óleo no Campo do Frade (Bacia de Campos), em 2011, o tema em debate neste artigo voltou a ficar em evidência na sequência do desastre ocorrido na costa do Espírito Santo (ES), em fevereiro de 2015, com o navio plataforma Cidade de São Mateus, no qual vieram a falecer nove trabalhadores e outros 26 se feriram, alguns gravemente. Em boletim da FUP², veiculado recentemente, de acordo com alguns trabalhadores da BW, empresa para a qual a plataforma foi afretada³, o vazamento no sistema de gás era crônico e de conhecimento da gerência da unidade e dos fiscais da Petrobras. Um dos trabalhadores feridos na explosão já tinha sido, inclusive, vítima (sem emissão de CAT - Comunicação de Acidente de Trabalho) de outro vazamento na mesma casa de bombas, no dia 20 de dezembro de 2013, e, mesmo assim, não houve intervenção que solucionasse a anomalia a contento, posteriormente. O mesmo boletim informa que o movimento sindical também denunciará o fato ao Ministério Público do Trabalho (MPT), cobrando responsabilização dos gestores por negligência.

Tais sinistros graves não são novidade na atividade petrolífera brasileira, como atestam o vazamento de óleo na Baía de Guanabara, com sérios danos ambientais para a região (Rio de Janeiro, RJ, 2000); a explosão seguida de naufrágio da plataforma P-36, deixando ainda 11 petroleiros mortos (Bacia de Campos, RJ, 2001); e o adernamento da plataforma P-34, com sérias avarias na unidade e com 25 trabalhadores lançando-se ao mar (Bacia de Campos, RJ, 2002). No caso do setor *offshore*, se retrocedermos um pouco mais no tempo, também seria indispensável fazer menção ao acidente com a plataforma de Enchova, no qual 37 petroleiros perderam a vida (Bacia de Campos, RJ, 1984).

Na investigação⁴ mais ampla na qual se alinha o presente artigo, nossa “caixa de ferramentas” teórico-metodológica constituiu-se dos materiais oriundos, principalmente, da Ergonomia da Atividade (WISNER, 1994; DANIELLOU, 2004; FALZON, 2007) e da Psicodinâmica do Trabalho (DEJOURS, 1993; LANCMAN, 2008), em uma perspectiva ergológica (SCHWARTZ, 2000; SCHWARTZ; DURRIVE, 2010). A adoção desse “olhar ergológico” possibilitou-nos explorar aquilo que as abordagens precedentes oferecem enquanto possibilidade de bricolagem ou “urdidura”, como prefere Schwartz (2000), em um esforço de encaminhamento sinérgico entre saberes das ciências e da experiência prática pertinentes à análise de situações de trabalho.

Os aportes metodológicos utilizados contribuíram para uma maior aproximação do trabalho real – assim como do real do trabalho (DEJOURS, 1997)⁵

2 Primeira Mão, (2015)

3 Nesse caso, a Petrobras contrata o navio e toda a tripulação, sob a responsabilidade da referida empresa, para operar em seu lugar.

4 Vinculada ao Projeto “Trabalho, saúde e segurança na indústria petrolífera offshore da Bacia de Campos”, sob minha coordenação e a da professora Denise Alvarez (UFF). Este projeto consiste em um amplo esforço de pesquisa e, até aqui, recebeu os principais apoios externos da Faperj, da Capes e do Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense (Sindipetro-NF), sediado em Macaé (RJ), com o qual mantivemos interlocução sistemática.

5 Segundo Lancman (2008, p. 352), o real do trabalho “se deixa conhecer por sua resistência a se submeter aos conhecimentos e às diferentes formas de saber-fazer”.

– e, por conseguinte, da defasagem entre as dimensões da prescrição e do efetivamente realizado. Isso se deu por intermédio de métodos diretos e indiretos, via participação dos trabalhadores nas discussões engendradas, ao se valorizar sua experiência acumulada (e suas experimentações) ao longo dos anos, seu saber fazer e seus atributos associados àquela parcela de conhecimento que emerge no curso da atividade. Esse enfoque permitiu ampliar a análise de situações de trabalho para além dos seus aspectos mais visíveis, ajudando-nos a acessar o que se encontra “por dentro do trabalho” (WISNER, 1997), fazendo com que nos defrontássemos com alguns dos elementos que conformam sua dimensão enigmática. Procurou-se, assim, operar com “dispositivos” que dinamizassem a relação entre o conhecimento científico e a experiência, tendo como princípio as “mútuas convocações” entre ambos, conjugando um misto de desconforto intelectual e de humildade epistemológica (SCHWARTZ, 2000).

Buscamos operar empreendendo um esforço no sentido de mobilizar uma “comunidade ampliada de pesquisa” (CAP)⁶ (BRITO; ATHAYDE, 2003) – na qual circula uma comunidade dialógica (FRANÇA, 2007) –, envolvendo, no período de maior implicação, os “pesquisadores diretos” (coordenadores do projeto), o “grupo sindical” (demandante) e um “grupo de trabalhadores diretamente interessados” (contatados via direção sindical), além de um “pesquisador indireto” (com outra formação acadêmica e acompanhando a pesquisa sem participação direta e sistemática no campo).⁷ Tal iniciativa (a CAP) pode ser vista como uma tentativa de trilhar um caminho semelhante ao adotado por Schwartz (1999), em consonância com o que este autor denominou de dispositivo dinâmico de três polos (DD3P), ao perceber a necessidade de avançar em relação à proposta desenvolvida por Oddone, denominada por este último de “comunidades científicas ampliadas”. Uma expressão que poderia criar a expectativa de que a ciência seria “ampliada” e permitir, paradoxalmente, um eclipsamento dos possíveis saberes não circunscritos ao campo científico, além de não evidenciar a dificuldade em torno de uma proposta que traz em seu cerne o diálogo e a parceria entre pesquisadores profissionais e os vários protagonistas do mundo do trabalho, convocados em sua curiosidade investigativa. Não obstante, Schwartz (1999) não deixa, em absoluto, de destacar o legado do MOI (Modelo Operário Italiano de produção de conhecimento e luta pela saúde) (ODDONE, 1986) como patrimônio fundamental para a análise do trabalho na linhagem da Ergonomia da Atividade.

Para dar conta do intento indicado no parágrafo precedente – a mobilização de uma “comunidade ampliada de pesquisa” –, lançamos mão de oficinas de discussão com os trabalhadores, denominadas “Encontros sobre o Trabalho” (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010), que compõem parte importante do material de pesquisa que nos serviu de base neste texto. Ocorreram, ao todo, 12 Encontros, em afinidade com a proposta da CAP, cujos membros (nem sempre os

⁶ Mais recentemente, tem sido empregado o termo CAPI (Comunidade Ampliada de Pesquisa e Intervenção).

⁷ Em mais uma parceria com o professor Milton Athayde, do PPGPS/UERJ, instituição em que realizei pós-doutoramento entre 2005/2006, como bolsista da Faperj, sob a supervisão do referido professor.

mesmos) ocupavam funções diversas na atividade de exploração e produção *offshore*. Outros procedimentos também foram empregados à guisa de “fontes primárias” no levantamento e na produção dos nossos dados de pesquisa⁸, ao longo do projeto já citado: observações diretas em plataformas, navios e aeroportos (terminais utilizados para o transporte de trabalhadores); atividades (seminários, congressos etc.) com a participação conjunta de sindicalistas e pesquisadores; e entrevistas individuais (em um total de 20), nas quais sempre se tentou estabelecer um clima e uma dinâmica de conversa com nossos interlocutores.

Trabalho, saúde e segurança em plataformas de petróleo *offshore*

Ao descrever a atividade dos petroleiros em refinarias e terminais marítimos, Ferreira; Iguti (2003) procuram detalhar quatro das principais especificidades desse trabalho: o perigo, a complexidade, o caráter contínuo e a dimensão coletiva. A nosso ver, estas também são características marcantes na atividade dos petroleiros em plataformas *offshore*. Não que consideremos uma plataforma semelhante a uma refinaria em alto-mar, visão que remonta ao início das operações na Bacia de Campos – “aos primórdios”, na fala de alguns petroleiros –, mas por constatarmos que tais aspectos também se apresentam de modo pronunciado em estudos sobre o trabalho *offshore* como os de Choueri Jr. (1991), Pessanha (1994), Rodrigues (2001) e Leite (2009), por exemplo.

As referidas autoras (FERREIRA; IGUTI, 2003) iniciam a discussão sobre esse tema pelo aspecto relacionado ao perigo que envolve essa atividade, ao alto risco a que estão expostos os trabalhadores. Por isso mesmo, não são raros os depoimentos de petroleiros que deixam transparecer representações das refinarias e plataformas associadas a “bombas” ou “barris de pólvora” que podem explodir a qualquer momento, a “vulcões” que podem entrar em erupção repentinamente etc.

O perigo é, inclusive, reconhecido legalmente pela Norma Regulamentadora 16 e referendado com a publicação, em maio de 2010, do anexo II (Plataformas e Instalações de Apoio) da NR 30 (Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário)⁹. A primeira (NR 16) prevê em seu Anexo 2 o pagamento de adicional de periculosidade¹⁰ (no valor de 30% do salário-base correspondente) aos trabalhadores que se dedicam a “atividades ou operações perigosas com inflamáveis”; e a segunda (Anexo 2 da NR 30) “estabelece os requisitos mínimos de segurança e saúde no trabalho a bordo de plataformas e instalações de apoio

8 Para uma apresentação bem mais ampla e detalhada de tais procedimentos, ver a introdução do livro de Figueiredo (2012).

9 É digno de nota que, em maio de 2013, foi disponibilizado para consulta pública o texto técnico básico de criação de uma nova NR - Norma Regulamentadora sobre Segurança e Saúde em Plataformas de Petróleo -, especificamente voltada para essa atividade.

10 Sem jamais perder de vista que o pagamento de adicionais desse tipo seja passível de inúmeras críticas, julgamos oportuno sublinhar, não obstante, a existência de algum tipo de reconhecimento formal em relação ao perigo embutido nessa atividade.

empregadas com a finalidade de exploração e produção de petróleo e gás do subsolo marinho”. Note-se que antes de sua vigência não havia nenhuma regulamentação específica para as atividades realizadas a bordo das plataformas, recorrendo-se a uma adaptação das normas existentes para as condições das unidades marítimas.

Em consonância com a visão acerca do potencial nocivo nesse tipo de processo produtivo, Sevá Filho (1997a) afirma, em epígrafe, que “o risco é inerente” à indústria do petróleo com seus sistemas complexos, verdadeiras materializações de tecnologias de alto risco: “o risco técnico é algo intrínseco e muito característico da indústria do petróleo”. São riscos intrínsecos e variados que, conforme o autor acrescenta, são cada vez mais coletivos, haja vista que os efeitos deletérios da atividade petrolífera tendem a se ampliar – os chamados riscos de acidentes maiores ou ampliados (FREITAS; PORTO; MACHADO, 2000; LLORY e MONTMAYEUL, 2010) –, atingindo, por vezes, além dos trabalhadores mais diretamente envolvidos no processo, os funcionários administrativos e até mesmo a população habitante das regiões circunvizinhas.

No caso das plataformas *offshore*, certamente a noção de perigo é consensual ou, dito de outro modo, o risco também é muito presente, com o agravante de que nessa situação o profissional encontra-se confinado e isolado.

Sem dúvida, em se tratando do trabalho *offshore*, acrescentaríamos às quatro características apontadas acima por Ferreria; Iguti (2003) mais duas, bastante singulares: os regimes de confinamento e isolamento. Confinamento, porque durante 14 dias seguidos (período de embarque) ao término do turno diário de 12 horas, os trabalhadores não retornam às suas residências, permanecendo na própria plataforma. O local de trabalho passa a ser o de moradia. Ficam, então, expostos ao risco 24 horas por dia, ao longo de todo o período em que estão embarcados. E isolamento, porque as plataformas estão situadas em alto-mar, dificultando a remoção das pessoas quando há acidentes, distúrbios ou anomalias que demandem um atendimento em terra e, até mesmo, o abandono do local na hipótese mais remota de ocorrência de acidentes ampliados, como o de Enchova, em 1984. Este acidente vitimou 37 trabalhadores nessa plataforma (PCE-1), quando uma das “baleeiras” utilizadas durante a operação de abandono despencou no mar. Portanto, os fatores associados ao confinamento e ao isolamento, próprios do trabalho *offshore*, terminam funcionando como agravantes do risco que é inerente à atividade daqueles que trabalham com o petróleo.

A longa e detalhada lista de fatores de risco citada por Rundmo (1992), que não temos como reproduzir aqui por questões de espaço, demonstra que o trabalho em plataformas – e na indústria do petróleo em sentido mais amplo – combina altíssima periculosidade e elevada insalubridade, pois além dos riscos de incêndios, explosões e vazamentos, que possuem maior projeção nesse tipo de processo produtivo, existe uma extensa e variada gama de outros agentes, enumerados pelo autor, potencialmente deletérios à saúde humana.

Na mesma direção, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) - após

as catástrofes ocorridas no *offshore* mundial na década de 1980, culminando com o desastre da Piper Alpha¹¹ (o pior dos acidentes em número de vítimas fatais) - nos alertava que a presença de todos esses fatores confere às plataformas de petróleo uma condição peculiar, ao conjugarem de forma única riscos bastante variados, inclusive em atividades que não transcorrem no interior da unidade (a não ser o seu suporte), como o mergulho raso e, sobretudo, o profundo; ou o transporte de pessoas por helicópteros, entre outros (OIT, 1993).

Por tudo isso, a exploração de petróleo *offshore* é considerada uma das atividades mais arriscadas do mundo, onde o potencial de exposição a certos riscos para a saúde dos trabalhadores, para a segurança das instalações e para o meio ambiente é sensivelmente elevado. O banco de dados WOAD (2007), produzido pela empresa norueguesa DNV (Det Norske Veritas) – que reúne informações sobre os acidentes na indústria *offshore* em todo o mundo, no período de 1970 a 2007 –, apresenta indicadores que corroboram o alto grau de risco envolto nesta atividade.¹² Foram registrados 553 acidentes com mortes, que resultaram em 2.171 óbitos, sendo que 646 desses em eventos com helicópteros. Houve perda total de 171 unidades de diversos tipos que operavam no mar e 145 helicópteros.

Com base nesse histórico, causa-nos preocupação a interdição de plataformas da Petrobras perpetrada pela ANP¹³ nos últimos anos, por razões de segurança¹⁴, sobretudo considerando o conhecimento já acumulado em gestão de SMS (Segurança, Meio Ambiente e Saúde) por uma organização do porte da Petrobras. Ou ainda, ver a empresa descumprindo acordo judicial em que se comprometia a melhorar as condições de suas plataformas, nas quais persistiriam situações de risco e manutenção inadequada, de acordo com o Ministério Público do Trabalho (MPT)¹⁵. Da mesma forma preocupa-nos também ver análises causais de acidentes que contemplam os fatores mais diretos e imediatos e não dão a devida visibilidade à multiplicidade e às inter-relações entre os diversos fatores que propiciam a ocorrência desses eventos (PATÉ-CORNELL, 1993; WISNER, 1994; FREITAS, 2001; PAVARD, 2009). Principalmente, os aspectos da organização do trabalho e as práticas gerenciais, pois há o receio de focar luz sobre o papel real da média e da alta gerência na gênese dos acidentes pelas possíveis sanções que possam advir (LLORY, 1999). Ao adotar esse tipo de postura, a empresa parece distanciar-se dos atalhos que lhe permitiram reduzir de modo mais célere aquilo que chamamos de uma substancial e perigosa defasagem entre a gestão da tecnologia (reconhecidamente de vanguarda, de ponta) e a gestão do risco (em descompasso com a condição de liderança an-

11 Em 1988, no Mar do Norte (setor britânico), falhas ocorridas no sistema de tratamento de gás, seguidas de explosões, incêndio e destruição total da unidade, causaram a morte de 167 dos 226 trabalhadores da plataforma, além de inúmeros feridos. Foram 36 os poços obturados, ao longo de 22 dias, para bloquear o vazamento.

12 As informações do banco de dados WOAD para o período assinalado (1970-2007) constam do Risk Assessment Data Directory (OGP, 2010). Ver também o relatório OIL & Gas UK (2009)

13 Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

14 A inédita decisão da ANP de interditar plataformas por razões de segurança ocorreu pela primeira vez com a P-33, fazendo com que posteriormente essa unidade entrasse em parada de manutenção por 80 dias.

15 Lima (2015)

terior).

No que concerne à análise de algumas catástrofes, Wisner (1994) sugere que se vá ainda mais longe. Para tanto, propõe como ferramenta o que veio a denominar de abordagem antropotecnológica:

Assim, passamos do registro das responsabilidades funcionais dos operadores e de seus dirigentes ao do pessoal que concebe e instala o dispositivo técnico e, depois, ao registro das responsabilidades dos que determinam as condições econômicas e sociais – ou até políticas – nas quais o dispositivo perigoso foi concebido, instalado e explorado. (WISNER, 1994, p. 54).

Cabe frisar, ainda, que devemos estar bastante atentos para que toda essa gama de fatores tidos como mais visíveis não obscureçam a dimensão subjetiva na atividade *offshore* e sua conseqüente mobilização de distintas maneiras. Com efeito, a natureza do trabalho embarcado aciona permanentemente estratégias para lidar não apenas com os diversos agentes de risco mais explícitos, cuja face mais nítida se materializa em explosões, incêndios, vazamentos etc., mas ainda com inúmeras outras adversidades: a ausência de convívio social e familiar durante os embarques; a extensa e diária jornada de trabalho por 14 dias ininterruptos; a demanda cognitiva elevada, em especial, das tarefas mais complexas; a permanência em espaço confinado; as relações conflituosas com os superiores etc. Aspectos que, em sua maioria, estariam associados aos chamados riscos psicossociais.

Vejamos, então, na sequência do texto, como é lidar com o confinamento e outras questões que se situam no registro da chamada dimensão subjetiva do trabalho.

O confinamento e o tempo da ampulheta na Bacia de Campos

Nas unidades da Bacia de Campos, para a maior parte dos embarcados que, vale lembrar, é terceirizada, o trabalho *offshore* é realizado em dois turnos de revezamento de 12 x 12 horas, em que o turno do dia (ex., das 12 às 24h ou das 7 às 19h) é rendido pelo da noite (ex., da meia-noite às 12h ou das 19 às 7h) e assim por diante, durante 14 dias. Normalmente, ao longo desse intervalo de tempo, os funcionários passam os primeiros sete dias no turno da manhã e os outros sete no turno da noite. Após esse período, o trabalhador permanece em terra (desembarcado) por outros 14 dias e é substituído, em alto-mar, pelo seu *back*, terminologia empregada no setor que designa o trabalhador com o qual se estabelece a alternância entre embarque e desembarque, ou seja, quando um está embarcado, o outro se encontra em terra e vice-versa. Para aqueles que são trabalhadores próprios da Petrobras, o período de folga (desembarcado) é de 21 dias.

Mesmo em se tratando daqueles mais qualificados, que podem obter

uma remuneração mais justa, as vicissitudes do confinamento não deixam de representar um dos elementos potencialmente nocivos à saúde mental:

Ficar embarcado é você ficar em contato com os problemas da empresa [...] durante 24 horas e sem aquele contato com os familiares, sem aquele contato social. Isso aí é um fator que estressa muito. Eu costumo dizer, inclusive, que se confinamento fosse bom, cadeia não seria castigo para criminoso.

O final do relato anterior nos remete à carta-denúncia – “homem *offshore* e a penitenciária de nível superior” –, em tom de desespero, de um dos entrevistados de Leite (2009), que a reproduziu com o intuito de ilustrar o sentimento de prisão sobre o trabalho *offshore* e que, segundo ela, acometeria a todos indiscriminadamente. Embora entendamos que o mal-estar produzido pelo confinamento atinja a todos, em maior ou menor medida, julgamos importante demarcar que o sofrimento por ele gerado é vivenciado de forma diferenciada, com maior ou menor intensidade, dependendo de como este é elaborado e das estratégias que são mobilizadas para mitigar seus efeitos. Certamente, estar “*off* da vida social” constitui-se numa vivência dramática para aquele petroleiro que a partir do décimo dia não permanece a bordo sem fazer uso de calmantes, tal como mencionado por Leite (2009, p. 123-127), mas isso não nos permite afirmar que esta seja a regra. De todo modo, a carta nos traz à lembrança, mais uma vez, a fala contundente do profissional de mergulho profundo, uma situação de tal modo insólita que envolve uma espécie de confinamento dentro do confinamento presente no *offshore*: se a plataforma pode ser considerada uma “cadeia”, a câmara de saturação seria a “solitária da cadeia” (BARRETO, 1998).

Mas se a metáfora da prisão soa exacerbada para retratar a dimensão da realidade *offshore*, não há como contornar a sensação de aprisionamento que a impossibilidade de deixar aquele espaço proporciona. E se é incontornável, a questão que se apresenta é: como elaborá-la psicologicamente? Talvez, por isso mesmo, seja vital tentar investir na constituição de estratégias para melhor lidar com as diferenças em relação ao outro. Algo que na fala do petroleiro, a seguir – quando indagado sobre o que se valoriza numa plataforma, no plano das relações sociais –, pode ser expresso como certa dose de “solidariedade”. Um pouco na direção do que Schwartz (2010) chama de “o bem viver juntos”, pois, ao se reconhecer no sofrimento do outro, o trabalhador *offshore* abre espaço para, em algum nível, se solidarizar com ele, contribuindo para atenuar o sofrimento que o acomete, para impedir que este evolua para além do seu estágio de “pré-depressão”, ou seja, para que permaneça em seu estado “latente” (na mesma fala em destaque a seguir). Uma tarefa nada fácil, posto que em determinados contextos as relações são atravessadas por divergências e conflitos nem sempre superáveis, ligados a infinitos motivos engendrados pelo cotidiano *offshore*. E, ao tocar nesse tema (do debate) dos valores, ao discorrer sobre a importância dessa identificação, mais uma vez, o espaço prisional é aludido:

T1: Eu acho que o termo solidariedade é bem aplicado. Solidariedade no sentido mais profundo da palavra, que é: eu me identifico com você na sua pré-depressão, nessa depressão latente por estar aqui e nisso muda a nossa relação, sabe? Deve ter um componente assim na prisão também que deve ser muito interessante, numa prisão mais decente do que as nossas, onde a condição de vida seja possível, mas que é a relação da solidariedade nesse sentido. E, também nisso, do próprio controle social, porque tudo se sabe, né?

Essa sensação de estar “*off da vida social*”, presente na vivência dos petroleiros, cria um certo “*deslocamento social*” que se repercute na relação com os amigos, vizinhos, parentes, enfim, que afeta o convívio social e a vida afetiva do embarcado, como denotam as falas de dois trabalhadores com larga experiência:

Outra coisa que era sentido mesmo é... sobre o tempo de desembarque, né? O quanto aquilo era complicado. Você está de folga e a relação também da gente com a sociedade. Eu moro em Campos, mas a gente tem muito contato com o pessoal do Rio. Então vê que é diferente a relação do pessoal com... A gente é muito mais conhecido. Então as pessoas sempre viam a gente desembarcar e isso é uma coisa que também incomodava um pouco a gente: “Mas já de folga? Ah... que bom que você está de folga”. E aí desconhece que a gente trabalha 14 dias, direto. Às vezes a gente não sabe nem que é domingo...

E aí a gente na folga, a gente é meio à parte da sociedade, porque está todo mundo trabalhando, né? Eu não tinha filho na época, minha mulher trabalhava, quer dizer, eu ficava largado no mundo, então, com quem é que eu podia me relacionar? Com os caras que também estavam de folga. Então acaba que eu só saía com eles, só convivia... Quando a gente saía, aí era só trabalho. Tomando chope e falando de: ‘Pô, aquele mergulho, aquela ‘merda’ que deu, aquele troço que podia melhorar e o cara da plataforma falou uma besteira danada’.

Uma questão básica relacionada ao confinamento é o fato de o petroleiro ficar pelo menos 14 dias ininterruptos em contato com os problemas e as questões presentes no trabalho. Na jornada clássica, os trabalhadores retornam para casa e essa situação faz com que convivam com outras questões, outros problemas, outras realidades. Esse deslocamento diário faz com que sejam relativizadas algumas tensões e permite aos trabalhadores um tempo para a reflexão, certo distanciamento estruturante. No caso do embarcado, o tempo de repouso pode não ser suficiente para isso, na medida em que o ambiente físico e social permanece o mesmo, pois o petroleiro trabalha e descansa no mesmo local.

[...] porque o trabalho em terra é muito diferente. Você não tem... quer dizer, entre aspas, né? Porque tem muita gente que é pressionada. Mas eu acho que,

em terra, só você ter oito horas de trabalho e, no caso aqui, o pessoal faz uma hora e meia de almoço e, no final do dia, você sabe que você vai sair dali ou vai encontrar com alguém de quem você gosta, você vai ter um apoio ali. Ou, então, se você não tem essa pessoa, mas você vai estar no seu canto, entendeu? Existe essa possibilidade de você estar saindo dali, pra um local totalmente diferente e estar descansando num período muito maior.

Na visão do médico do trabalho, já mencionado anteriormente, é como se para os embarcados houvesse uma espécie de inversão, já que, ao problematizar-se a relação vivenciada pelos trabalhadores entre o espaço de trabalho e o espaço doméstico, constata-se que o local de moradia se confunde com o local de trabalho durante 14 dias, devido ao regime de embarque. Segundo o mesmo médico, “é isso que eles não conseguiram perceber ainda, quero dizer, que você inverte, que esse cara é um turista em casa”. Vale salientar aqui que, dependendo do tipo de regime e contrato ao qual se está submetido, os petroleiros podem ver seu tempo de permanência nas unidades prolongado para além dos 14 dias habituais. Este intervalo de tempo pode se estender para 21 dias (ocorre com alguns terceirizados que atuam no regime de 21x21) ou até mesmo 28 dias (mais comum no caso de estrangeiros). Se considerarmos que alguns desses terceirizados, por vezes, ampliam o tempo de permanência na unidade, ou realizam outro embarque logo após desembarcarem, significa que podem ficar até 30, 40 dias afastados do convívio familiar. Pode-se, então, afirmar que há uma espécie de inversão de duplo sentido: a bordo, a residência desses trabalhadores confunde-se com o local onde trabalham e, em terra, os momentos de lazer são, em parte, vivenciados com os colegas de trabalho, conforme se verificou em diversos relatos. Ou seja, o *locus* de sua vida privada é contaminado pelo trabalho, tal como já apontado por Dejours (1993) e Wisner (1994). No caso deste último, ele nos lembra que os “efeitos poluidores” sobre outras esferas da vida serão tão mais consideráveis quanto maior a densidade de uma dada situação de trabalho. Algo que pode se manifestar com o passar dos anos sob a forma de “condicionamento de estresse”, na linguagem de um trabalhador com anos de vivência na atividade *offshore*:

T1:[...] Você fica com estresse. Não qualifica como estresse, mas é estresse, certo? É do tipo condicionamento do estresse.

P2: E o que é isso?

T1: Eu fui na TeleRio, eu estava embarcado, fui na TeleRio e comprei um despertador. Aí, tinham lá vários modelos, de despertador a rádio-relógio, e eu achei um bonitinho, falei: “Vou botar pras 6 horas, pra pegar uma onda...”. Armei o despertador novinho, botei lá e na hora que tocou, ele era exatamente igual ao alarme de incêndio. Eu pulei da cama pra pegar o meu colete, né?, em casa e, depois desta, isso aconteceu umas outras vezes. Você pula da cama pra pegar o colete, é condicionamento isso...

A questão do confinamento foi explorada por Losicer (2004) numa pers-

pectiva clínico-institucional, como já assinalado. Ele sustenta que, mesmo para aqueles que podem ser considerados como “funcionalmente adaptados”, a experiência subjetiva de viver neste imaginário “território de ninguém”, próprio das fronteiras, produziria nesses trabalhadores um inquestionável sentimento de existência em “outro mundo” e de posse de um “outro eu”.

Em nossa investigação, verificamos que, em alguns casos extremos, o trabalhador chega mesmo a ponto de desembarcar e ir direto para algum bar, regressando para casa somente no dia seguinte. Ou, ao contrário, no período que antecede o embarque, ao final da TPE (tensão pré-embarque), dirige-se a algum bar e apresenta-se no aeroporto ainda com sinais de embriaguez, tal como constatamos num de nossos embarques. Essas sensações de TPE desembocam em uma espécie de desequilíbrio emocional, originado pelo rigor do trabalho (turnos longos, embarques sucessivos, descanso insuficiente e entrecortado). Alguns chegam a procurar ajuda, mas nem sempre se adaptam aos tratamentos prescritos, podendo chegar a um estado de esgotamento como se percebe no relato abaixo:

[...] Era um tranquilizante. Era muito forte e me dava depressão. Aí, eu parei, abandonei a coisa, porque aquilo ali não estava resolvendo, estava me deixando deprimido, abandonei. E aí, isso aconteceu... quando eu retornei a ele pra falar sobre a minha condição... e que estava sendo exigido um documento, ele falou que não poderia atestar que eu não estava em condições de embarcar, porque eu não estava em tratamento com ele e que não tinha um histórico meu. Como se petroleiro embarcasse e precisasse de um histórico [começa a se alterar subindo o tom da voz]. A história de um petroleiro é de descontrole emocional e petroleiro não precisa, petroleiro embarcado não precisa de histórico de psiquiatra pra... se você perguntar e se ele disser... quando ele chega ao ponto de dizer que ele não está em condição, você pode acreditar que ele não está em condição. Ele está, realmente, ele está a ponto de surtar. Porque ele só faz isso quando ele está a ponto de surtar. Tanto é que está todo mundo embarcando aí. Agora, você acredita que esses quatro mil trabalhadores estejam assim nas suas condições psicológicas normais, de saúde, como têm que estar? Mas não estão mesmo! Não precisa ser médico, não precisa de psicólogo pra dizer isso. Quanto mais você chega a falar... Eu mesmo, quando eu chego a falar isso, é porque realmente eu já estou...

Contudo, mesmo sem chegar ao ponto da descompensação e, mesmo sabendo que a vivência aguda do pré-embarque pode se apresentar sob distintas formas, o custo psíquico associado a esse período costuma ser elevado, como se percebe em meio à nossa conversa com um operador experiente, quando este discorre sobre a dinâmica psíquica em seu espaço doméstico ao longo das suas três semanas de folga. É interessante sublinhar que, em dado momento, ele retoma à sua maneira a preocupação exposta pelo petroleiro no relato anterior acerca da saúde mental na atividade em plataformas. Dá des-

taque para certo estereótipo do trabalhador *offshore* – “tem gente que não é muito certa, não” –, afeito a determinadas condutas indicativas da necessidade de um acompanhamento terapêutico, algo que se apresentava de modo mais frequente e incisivo na fala dos mergulhadores (FIGUEIREDO, 2001):

P2: E quando está em casa, é como na plataforma ou como em terra?¹⁶

T: Ah, a primeira semana é igual à plataforma. É um estresse só [risos de todos]. A segunda semana já fica brando, parece que não tem ninguém em casa. Aí, a terceira semana, meu Deus!... É um Deus nos acuda. É um estresse...

P2: Pré-embarque?

T: É a TPE [risos de todos novamente].

P2: Por quê?

T: Olha só, porque você sabe que vai para uma unidade onde, chegando lá, você não sabe o que vai encontrar, como eu falei, tem uma série de coisas pra fazer e você não sabe nem por onde começar. Às vezes, tem quinzena que flui que é uma beleza, tudo brando. Mas tem quinzena que é um Deus nos acuda, a gente dorme duas, três horas da manhã; às vezes, nem dorme, passa direto, entendeu? Por quê? Há necessidade de comprimir um tanto de gás, então a gente tem que comprimir um tanto de gás. Não importa como. “Não pode queimar, está queimando muito. Tem poço fechado, tem autossuficiência pra bater. Não pode cair” [neste final ele simula as exigências colocadas no dia a dia pela gerência].

P2: Então, quando está lá fica mais ou menos direto por conta dessas coisas e, quando chega em casa, os dois primeiros dias, por exemplo?

T: Os dois primeiros dias, eu só quero dormir.

P2: A cabeça não fica ligada, ainda?

T: Fica. Fica muito ligada lá, na unidade... Isso eu falo mesmo, tenho que fazer um trabalho já de abrandamento, porque daqui a pouco a gente se aposenta e esse estresse vai acarretar um problema na velhice e isso aí vai ter um desdobramento muito grande. Então, seria interessante que todos nós *offshore*, que a gente fosse acompanhado por um psicólogo.

P2: Você acha?

T: Acho. Tem gente que não é muito certa, não [risos].

P2: Como assim?

T: Ah... As atitudes... Às vezes, as atitudes que toma. Estourar...

Outro ponto importante a ser destacado é que o confinamento contribui para realçar o “fantasma” da infidelidade, manifesto, simbolicamente, nas permanentes brincadeiras sobre o tema: “Todo castigo pra corno é pouco”. Ou ainda: “Pior que o Ricardão é o Tonicão, que faz tudo que o Ricardão faz e ainda bate nas crianças”. O sarcasmo inspirou também a letra do pagode composto pelos próprios trabalhadores, que nos foi passada por um técnico de inspeção da Petrobras. Algo que pode ser visto como a atuação de sistemas defensivos

¹⁶ Ele estava discorrendo sobre as suas dificuldades de adaptação ao trabalho em terra.

via dissimulação, contra a fonte de sofrimento que esse “fantasma” aparenta constituir (RODRIGUES, 2001, p. 129).

Essa discussão traz à tona a temática relativa a trabalho e gênero (HIRATA, 2002, NEVES; BRITO; ARAÚJO, 2011), pois nas plataformas a desproporção entre o número de trabalhadores homens e mulheres sempre foi muito expressiva: de 200 pessoas a bordo, por exemplo, há, no máximo, dez mulheres, normalmente menos. Há casos como o de uma técnica de enfermagem que, no passado, chegou a embarcar com mais duas mulheres apenas em Safe Jasmínia (flotel), uma unidade que chegava a reunir um efetivo de 300 homens. Ela comentou alguns dos constrangimentos que enfrentou em certas unidades, sobretudo no passado, em que predominava a ausência de normas mais rígidas em relação a tais situações. Desde aquelas como entrar no auditório em pleno horário da manhã (por volta de 10 horas) e se deparar com a exibição de um filme pornográfico ou a presença de imagens e ilustrações eróticas nas telas de computador, ou nas paredes dos camarotes, até outras situações mais complicadas como o assédio explícito.

Alguns dos profissionais com os quais conversamos sobre essa questão afirmavam que a presença de mulheres, mesmo em número reduzido, era vista como algo positivo: “Homem não faz isso em ambiente que não tem mulher, mas onde tem mulher o homem toma mais banho, lava mais macacão, fala mais baixo, de cara, em todos os lugares públicos onde elas frequentam...”

Cabe sublinhar que quando esse trabalhador faz menção aos “lugares públicos” está se referindo, principalmente, ao refeitório e às áreas de lazer, como as salas de televisão e de jogos, além de outros espaços cuja presença varia de uma para outra plataforma, tais como sala de ginástica, quadra de esportes, piscina. Também tem se tornado cada vez mais comum destinar áreas para a realização de cultos religiosos, o que para alguns trabalhadores teria sido facilitado pelo aumento da presença de mulheres nas unidades. Esse foi um aspecto que nos chamou a atenção em uma das três plataformas que visitamos durante nosso embarque, em setembro de 2007, pois era algo que não tínhamos conhecimento até então.

Ao comentar o que se faz, normalmente, no “horário de lazer”, na continuação da fala anterior, nosso interlocutor destacou algo que também apareceu em outros relatos a que tivemos acesso, ou seja, a expressiva parcela de embarcados que assiste ao Jornal Nacional e à novela das oito (atualmente das 9), da Rede Globo, todas as noites, naturalmente no caso daqueles que estão atuando no período diurno. Ainda chamou a atenção que outra parcela não desprezível prioriza com frequência a exibição de filmes eróticos.

Uma mudança digna de nota, que começou a ser introduzida no início dos anos 1990, foi a presença de aparelhos de televisão em alguns camarotes. Um hábito constituinte do espaço de lazer cuja vivência pressupunha o contato com o coletivo e que, a partir de então, opcionalmente, pôde ser vivenciado no ambiente privado do camarote. Para um operador com quase 30 anos de atividade em plataformas, a reunião das pessoas no espaço coletivo contribuía

para fortalecer o clima de camaradagem, pois “as brincadeiras que rolavam”, a troca afetiva, funcionavam como um bom antídoto contra o estresse. Um técnico de inspeção com o mesmo tempo de empresa salientou, ainda, que se a introdução das TVs nos camarotes possibilitou essa vivência individualizada, por outro lado, colocou-se como mais um possível fator interveniente na dinâmica do sono, já que é nesse espaço que os trabalhadores dormem. Mesmo que a maior parte dos camarotes seja ocupada por duas pessoas que se revezam na sua utilização, em função do esquema de trabalho de 12 x 12 horas – quando um está no período de descanso, o outro está no período de trabalho –, corre-se o risco de o aparelho de TV funcionar como mais um elemento de estímulo a postergar ou comprometer a qualidade do sono.

Antes de concluirmos este item, julgamos oportuno retomar a discussão em torno das “brincadeiras”, na medida em que algumas delas podem assumir a conotação de trotes a que os mais experientes sujeitam os novatos (os “borrachos”). Funcionariam como uma espécie de rito de passagem da profissão. Quando os novatos chegam a bordo, sem qualquer experiência prévia na atividade *offshore*, os mais antigos costumam exigir deles a execução de tarefas que, em função de sua inexperiência, vão gerar, posteriormente, dores musculares ou outros tipos de constrangimento. É comum, por exemplo, pedir ao “borracho” que transporte uma chave extremamente pesada ao longo de uma distância excessiva, “para que ele aprenda que ali o trabalho é pesado mesmo”. Dejours (1993) vê nesse tipo de iniciação uma das etapas que comporia os requisitos de aceitação dos novatos pelos coletivos de trabalho.

Ao levarmos em conta as diversas características enumeradas até aqui, é importante indagar em que medida a natureza do trabalho e o tipo de organização predominante, no qual o confinamento é uma característica estrutural, poderiam engendrar um quadro de “ameaça de evasão”, tal como o identificado por Losicer (2004, p. 107), o que teria motivado a já mencionada intervenção clínico-institucional conduzida pelo autor na primeira metade dos anos 1990. Segundo ele, a metáfora usada para formular a demanda era a de uma “bomba de tempo” acionada no sistema, que necessitava ser desativada. Ele sublinha que, de acordo com os embarcados, era a “saturação” da capacidade de tolerância ao sistema que estabelecia um “fim de linha” para os menos aptos, o que era percebido pelas gerências como a “ameaça” referida, pondo em xeque a própria operação das plataformas. No decorrer de nossa pesquisa, jamais nos deparamos com um quadro semelhante a esse. Com isso, não estamos querendo afirmar que os relatos não tenham apontado níveis preocupantes de insatisfação, mas nada que pudesse ser apreendido nesses termos, isto é, uma “ameaça de evasão”. Há um relato emblemático de um petroleiro que já havia presenciado o primeiro acidente ocorrido em Enchova, em 1984, e num embarque posterior não suportou a situação. Entretanto, o caso deste profissional, do qual reproduzimos a seguir um trecho de seu depoimento, não nos permite generalizações, colocando a questão nos termos em que esta é encaminhada por Losicer. Vejamos um trecho do depoimento do referido

trabalhador:

Aí, eu fui pra um psiquiatra... Eu após o acidente de Enchova, em 1984, tive um problema psicológico na plataforma. Eu embarquei e, no meu embarque, tive que desembarcar num... Lá no meio do meu embarque, eu tive um descontrole emocional [...].

Entretanto, num contexto distinto, há investigações (RODRIGUES, 2001, p. 3) que apontam até mesmo o contrário. Indicam que, apesar de todos os fatores adversos, no balanço entre vantagens e desvantagens e, considerando a insegurança do mercado de trabalho, haveria mais pessoas desejando embarcar do que pessoas decididas ao oposto. Talvez por lidar com o contexto em que a reestruturação produtiva avançava de forma mais intensa, tornando mais agudo um quadro potencialmente adverso, inclusive no que tange à dimensão psíquica, Losicer tenha se deparado com a iminência do que ele identificou como uma “ameaça de evasão”.

Não podemos esquecer que o confinamento também implica lidar com as dificuldades relacionadas à TPD (tensão pré-desembarque) que, assim como a TPE (tensão pré-embarque), mereceu maior atenção por parte de Leite (2009). Essa expressão é utilizada pelos trabalhadores para realçar o “peso” maior dos últimos dias do período de embarque, normalmente acompanhados de um aumento da ansiedade, que tende a crescer à medida que o final do ciclo se aproxima. No relato a seguir, nosso interlocutor expõe de modo abrangente suas dificuldades associadas ao confinamento *offshore*. Toca em questões de conteúdo bastante diverso, desde aquelas que habitam o cotidiano de todos os que vivenciam a atividade *offshore*, até outras extremamente complexas e delicadas, como a compulsão ao uso de álcool, maconha e cocaína. Retoma a discussão acerca da tendência a um maior custo para a saúde mental em torno do décimo dia de confinamento e, ao final, sublinha como, a partir de então, “vai pesando”; o que poderíamos apreender como uma elevação progressiva não apenas do desgaste físico, mas, também, do custo psíquico, com a TPD aí incluída:

T: Olha, eu tive um tempo em que eu ficava embarcando em negócio de obra, quando eu era trecheiro ainda. E aí, eu sofria muito, eu ficava aqueles 14 dias fora e, quando estava na época de voltar, era um sofrimento, entendeu? Porque eu não gosto daquele ambiente confinado. Aquele ambiente não é bom. Você não vê cachorro, não vê mulher. Tem muito pouca mulher. Você não vê criança, você não vê velho, você está instalado num monte de ferro, no meio do mar. Você vê pouca estrela, porque aquele monte de luzes que tem lá, mesmo que tenha um céu limpo, com a lua nova, você não identifica muita estrela. Então, é um ambiente mesmo inóspito. Eu não gosto. E não me adapto. E eu sofria muito pra ir embarcar, entendeu? Eu imagino os caras que embarcam forçado, como é que deve ser o estresse desse pessoal... O que eu sentia muito é o

seguinte: eu, quando ficava 14 dias, eu voltava “alteradaço”. Alterado, falando muito, um tagarela e coisa e tal. E os arroubos poéticos eram muito exagerados, e tudo pra mim era lindo: “Ai, que cachorro, que lindo! Ai, que velhinha, que lindo!” E tomar todas, “êêêê...” [reforça com gestos]. Eram uns cinco dias pra eu voltar ao normal, meu irmão. Noite, bebendo pra “cacete”. E eu conheço uma galera assim, e a galera desce e bebe pra “cacete”. Esses peões que fazem 14 x 14, eles já descem pensando num “baseado”, no papel que tu vai cheirar e coisa e tal. Aí, eles dizem: “Eu separo a minha grana aqui da mulher, mas é o seguinte: eu separo esse aqui pra mim e já vou no morro e já bebo”, e os caras ficam. E isso que aconteceu comigo, de voltar e ficar meio que alterado e com uma certa compulsão para o uso das drogas, isso acontece com muito peão, com muitos deles [...]. O cara desce com uma compulsão danada... Eu pude observar que, quando eu descia com nove dias, com sete dias, até dez dias, eu já descia tranquilo. Os últimos dias - inclusive o pessoal fala muito também -, os últimos dias são os piores, que demoram mais a passar. Sete dias passa assim, oito, nove, ótimo. Quando eu estou sabendo que vou descer com dez, com nove dias, com oito, eu estou ótimo. Quando chega o décimo, o décimo primeiro, o décimo segundo, o décimo terceiro, a coisa vai pesando, vai pesando...

O desembarque da plataforma representa o fim do confinamento e a retomada do convívio social em terra, hora de virar a ampulheta – em alusão ao relato descrito por Pessanha (1994, p. 149), quando um petroleiro afirmou: “Nosso relógio podia ser uma ampulheta”. A partir de outro relato, exposto anteriormente, retratamos em parte um pouco da dinâmica que rege a estada de alguns desses profissionais em terra, sem a pretensão de estabelecer generalizações, dado que são muitas as variáveis que atravessam esse processo. Vale, no entanto, abordar outro aspecto salientado por Losicer (2003), que se refere à frequente dificuldade de escuta com a qual esses trabalhadores se deparam quando do seu retorno do alto-mar. Talvez, este seja mais um dos elementos que contribua para o padrão recorrente de convivência no período de folga com amigos que também atuam no *offshore*. Losicer (2003) destaca o depoimento de um petroleiro que, em meio à progressiva dificuldade de escuta demonstrada por sua companheira, foi desistindo de falar com ela sobre o que vivenciava ao longo das duas semanas que passava a bordo. Chegou ao ponto de dizer: “[...] Hoje [dois anos depois de iniciar sua atuação como embarcado] sei que vocês, de terra, nunca vão nos conhecer de verdade... não dá pra falar”. Para alguns, é como se, diante do inefável do trabalho, restasse a resignação diante da incompreensão de sua atividade por parte daqueles que não integram o universo *offshore*, que implica a permanência a bordo e a lida com uma série de outras peculiaridades e vicissitudes, como vimos até aqui.

Apesar de a Petrobras alardear que seu programa de SMS (Segurança, Meio Ambiente e Saúde) era o mais caro do mundo na década passada, tendo consumido R\$ 10 bilhões do ano de 2000 a 2009,¹⁷ os indicadores de acidentes graves e fatais ainda se mostram assaz preocupantes, sobretudo em se tratando dos trabalhadores terceirizados. Em escala ampliada, se voltarmos nosso olhar para todo o Sistema Petrobras, o saldo não é nada abonador: 344 mortes de 1995 a 2014, sendo 280 de trabalhadores terceirizados, conforme o levantamento divulgado pela FUP, no início de 2015¹⁸, um quadro que se agrava se a estes números adicionarmos os acidentes com sequelas graves e irreversíveis. O caso envolvendo o acidente com o navio plataforma Cidade de São Mateus é emblemático a esse respeito.

Entendemos que a maior exposição dos terceirizados aos riscos de acidentes, às inadequações da organização do trabalho etc., merece atenção acurada por parte do movimento sindical petroleiro, pois não devemos perder de vista que, a partir do final dos anos 1980, foi ganhando vulto a lógica de terceirizar não somente as atividades-meio, mas também algumas das atividades-fim do processo, alterando, drasticamente, nos anos 1990, a proporção entre efetivos e terceirizados. A tal ponto que uma plataforma como a P-36, à época do acidente (março de 2001), possuía apenas 25% de seu contingente composto por trabalhadores próprios. Esse cenário praticamente não se modificou, pois o expressivo aumento do contingente de funcionários próprios na década passada não foi capaz de alterar a proporção entre trabalhadores efetivos e terceirizados, em função da brutal expansão dos investimentos em exploração e produção *offshore* de lá para cá. Nessa trajetória, houve crescimento nos últimos anos da política de afretamento, recurso pelo qual a Petrobras contrata um navio e toda uma tripulação para operar em seu lugar uma atividade-fim (por exemplo, na produção de óleo e gás), mantendo somente um empregado próprio na fiscalização. Resta saber que outros tipos de arranjos serão possíveis se for aprovado o Projeto de Lei 4.330, que permitirá a flexibilização ainda mais profunda das regras para a terceirização.

No que concerne à questão do confinamento, do nosso ponto de vista, consideramos que cada petroleiro poderá criar alternativas singulares de convívio com as vicissitudes que caracterizam o trabalho *offshore*, e que o conjunto de fatores mencionados não resultará, inexoravelmente, em adoecimento ou sofrimento patogênico. Entretanto, alguns dos fatores aqui implicados, além de outros aspectos apontados no decorrer de nossa investigação, relacionados à organização do trabalho, abrem flanco para a potencialização do risco em um ambiente onde este último já se apresenta em grau bastante elevado. Insistimos que aquilo que se apresenta como dimensão mais objetiva e explícita

17 TN Petróleo (2010).

18 Em documento intitulado “Óbitos por acidentes de trabalho típicos nos órgãos operacionais da Petrobras” – Assessoria de Imprensa da FUP – atualizado em fevereiro de 2015.

da atividade, com todo o seu potencial de nocividade, não pode se sobrepujar inteiramente à sua dimensão subjetiva, sob pena de se deixar de lado a possibilidade de uma efetiva intervenção no registro da saúde mental.

Em resumo, uma alteração substantiva do contexto atual – fazendo com que “a saúde de quem trabalha” não permaneça como “face menos evidente”, como consta do texto da chamada para este dossiê - demanda a instauração de um amplo debate entre os representantes das grandes empresas que atuam no setor (com nítido destaque para a Petrobras), os sindicatos de trabalhadores e o poder público. O desafio é de grande envergadura, sobretudo se considerarmos que, com a entrada em operação de diversas unidades na área do pré-sal, a Petrobras planeja dobrar seu volume diário de produção até o início da próxima década, necessitando do aumento de seu contingente embarcado em meio às condições hostis e adversas da atividade *offshore*. E tudo isto em uma conjuntura na qual a empresa encontra-se sob verdadeiro “fogo cruzado”, imersa em uma grave crise desencadeada por escândalos de corrupção envolvendo membros de sua diretoria, o alto escalão de grandes empreiteiras, além de deputados e senadores.

Diante dessa conjuntura desfavorável pela qual passa a empresa, aliada a uma crise internacional da “forma sindicato” (MUNIZ, 2013), alguns alegarão que a “alteração substantiva do contexto atual” mencionada há pouco não se apresenta como possibilidade factível no horizonte. Todavia, preferimos apostar que o enfrentamento de tarefas de grande monta pode servir de estímulo para que os sindicatos e demais movimentos do campo progressista em prol da luta pela saúde e segurança nos locais de trabalho repensem e reinventem algumas de suas práticas nesse campo, com a ousadia daqueles que miram a defesa intransigente da vida.

Referências bibliográficas

BARRETO, F. **Oficina de heróis**: estudo sobre a identidade social dos mergulhadores profissionais. Tese (Doutorado) – IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

BRITO, J., ATHAYDE, M. Trabalho, educação e saúde: o ponto de vista enigmático da atividade. **Revista Trabalho, Educação e Saúde**, Rio de Janeiro, v. 1, n.2, p. 239-265, 2003.

CHOUERI JR., N. **Equipes de perfuração marítima**: uma análise das relações sociais, das condições de trabalho e de produtividade. (Dissertação de Mestrado) - UNICAMP, Campinas, Brasil, 1991.

DANIELLOU, F. Introdução: Questões epistemológicas acerca da ergonomia. In: _____. (Org.). **A ergonomia em busca de seus princípios**. São Paulo: Edgard Blücher, 2004, p. 1-13.

DEJOURS, D. **Travail**: usure mentale, de la psychopathologie à la psychodynamique du travail. Nouvelle édition augmentée. Paris: Bayard, 1993.

- _____. **O fator humano**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- FALZON, P. **Ergonomia**. São Paulo: Edgard Blucher, 2007.
- FERREIRA, L.; IGUTI, A. **O trabalho dos petroleiros**: perigoso, complexo, contínuo e coletivo. São Paulo: Fundacentro, 2003.
- FIGUEIREDO, M. **O trabalho de mergulho profundo em instalações petrolíferas offshore na Bacia de Campos**: a guerra de 'Highlander' contra Leviatã. (Tese de Doutorado) - COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2001.
- FIGUEIREDO, M. **A face oculta do ouro negro**: trabalho, saúde e segurança na indústria petrolífera *offshore* da Bacia de Campos. Niterói: Editora da UFF, 2012.
- FISCHER, F. As demandas da sociedade atual: aspectos históricos do desenvolvimento do trabalho em turnos no mundo – conceitos, escalas de trabalho, legislação brasileira. In: FISCHER, F.; MORENO, C.; ROTENBERG, L. (Orgs.). **Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas**. São Paulo: Atheneu, 2003.
- FRANÇA, M. **Uma comunidade dialógica de pesquisa**: atividade e discurso em guichê hospitalar. São Paulo: Fapesp, Educ, 2007.
- FREITAS, C.; PORTO, M.; MACHADO, J. **Acidentes industriais ampliados**: desafios e perspectivas para o controle e a prevenção. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2000.
- FREITAS, C. *et al.* Acidentes de trabalho em plataformas de petróleo da Bacia de Campos. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.17, n.1, p. 117-130, 2001.
- HIRATA, H. **Nova divisão sexual do trabalho?**: um olhar voltado para a empresa e a sociedade. São Paulo: Boitempo, 2002.
- LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. (Orgs.). **Christophe Dejours**: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. Rio de Janeiro: Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008.
- LEITE, R. **Bandeirantes do mar**: a identidade dos trabalhadores das plataformas de petróleo. Niterói: Intertexto, 2009.
- LIMA, Samantha. Petrobrás não cumpre acordo para melhorar condições de plataformas. **Folha de S. Paulo**, Mercado, São Paulo, 13 maio 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/03/1596428-petrobras-nao-cumprir-acordo-para-melhorar-condicoes-de-plataformas.shtml>>. Acesso em 01/03/2015.
- LLORY, M. **Acidentes industriais**: o custo do silêncio. Rio de Janeiro: MultiMais Editorial, 1999.
- LLORY, M.; MONTMAYEUL, R. **L'accident et l'organisation**. Bordeaux: Préventique, 2010.
- LOSICER, E. Confinados! In: ENCONTRO LATINO-AMERICANO DOS ESTADOS GERAIS DA PSICANÁLISE: Segundo Encontro Mundial, 3., Rio de Janeiro, 2003.
- _____. Caso clínico em alto-mar: abrindo a 'caixa-preta' da P-36. In: **Revista Saúde e Loucura**, São Paulo: Hucitec, n. 8, 2004.
- MUNIZ, H.; BRITO, J., REIS, K. *et al.* Ivar Oddone e sua contribuição para o campo da Saúde do Trabalhador no Brasil. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 38, n. 128, p. 280-291, 2013.

NEVES, M.; BRITO, J.; ARAÚJO, A. *et al.* Relações sociais de gênero e divisão sexual do trabalho: uma convocação teórico-analítica para estudos sobre a saúde das trabalhadoras da educação. In: GOMEZ, C.; MACHADO, J.; PENA, P. (Orgs.). **Saúde do trabalhador na sociedade brasileira contemporânea**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2011.

ODDONE, I. *et al.* **Ambiente de trabalho**: a luta dos trabalhadores pela saúde. São Paulo: Hucitec, 1986.

OGP. **Risk Assessment Data Directory**. Report, n. 434-1, march 2010.

OIL & Gas UK. **Accident Statistics for Offshore Units on the UKCS**: 1990-2007. London, april, 2009. Disponível em: <<http://www.oilandgasuk.co.uk/cmsfiles/modules/publications/pdfs/EHS30.pdf>>.

OIT. **Informe final**: reunião tripartite sobre segurança do trabalho em instalações petrolíferas *offshore* e assuntos conexos. Genebra, 1993.

PATÉ-CORNELL, M. Learning from the Piper Alpha Accident: a postmortem analysis of technical and organizational factors, *Risk Analysis*, v. 13, n. 2, p. 215-232, 1993.

PAVARD, B.; DUGDALE, J.; BELLAMINE-BEN SAOUD, N. *et al.*, *Conception de systemes socio-techniques robustes*. In: TERSSAC, G., BOISSIERES, I.; GAILLARD, I. (Orgs.). **La sécurité en action**. Toulouse: Octarès Editions, 2009, p. 67-81.

PESSANHA, R. **O trabalho 'offshore'**: inovação tecnológica, organização do trabalho e qualificação do operador de produção na Bacia de Campos. (Dissertação Mestrado) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1994.

PRIMEIRA MÃO. Rio de Janeiro: FUP, n. 1.173, 05-12 mar. 2015.

RODRIGUES, V. **O trabalho offshore em unidades de perfuração marítima com ênfase no trabalho em turnos**. (Dissertação de Mestrado) - Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, MG, Brasil, 2001.

RUNDMO, T. Risk perception and safety on *offshore* petroleum platforms – Part I: Perception of risk. **Safety Science**, {s.l}, v.17, p. 39-52, 1992.

SCHWARTZ, Y. La communauté scientifique élargie et le régime de production des savoirs, **Les Territoires du Travail**, Paris, n.3. (Mai), p. 79-87, 1999.

_____. **Le paradigme ergologique ou un métier de philosophe**. Toulouse: Octarès Éditions, 2000.

_____. Trabalho e ergologia. In: SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Orgs.). **Trabalho e ergologia**: conversas sobre a atividade humana. Niterói: Editora da UFF, 2010. p. 25-36.

SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Orgs.). **Trabalho & ergologia**: conversas sobre a atividade humana. Niterói: Editora da UFF, 2010.

SEVÁ FILHO, A. **Riscos técnicos coletivos e desorganização do trabalho**: alarmes e emergências na indústria petrolífera brasileira em seu transe de mundialização. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1997. Relatório de pesquisa de pós-doutorado

TN PETRÓLEO, Rio de Janeiro, v. 12, n. 70, jan./fev., p. 46-51, 2010.

WISNER, A. **A inteligência no trabalho**: textos selecionados de ergonomia.

São Paulo: Fundacentro, 1994.

WOAD - Worldwide Offshore Accident Databank. **Statistical report**, Oslo, 2007.

_____. **Antropotechnologie**: vers un monde industriel pluricentrique.. Toulouse: Octarès Éditions, 1997.

TRABALHO, SAÚDE E AÇÃO SINDICAL
NA ATIVIDADE PETROLÍFERA
OFFSHORE DA BACIA DE CAMPOS