

**MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**ALESSANDRO FREIRE DA SILVA JÚNIOR**

**A ALTA TAXA DE EVASÃO PROFISSIONAL NA MARINHA MERCANTE:  
uma investigação documental sobre suas causas e consequências**

**RIO DE JANEIRO  
2015**

**ALESSANDRO FREIRE DA SILVA JÚNIOR**

**A ALTA TAXA DE EVASÃO PROFISSIONAL NA MARINHA MERCANTE:**  
uma investigação documental sobre suas causas e consequências

Relatório final, apresentado ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Orientador: Prof. Gabriela de Lima Bragança

**Rio de Janeiro**  
**2015**

**ALESSANDRO FREIRE DA SILVA JÚNIOR**

**A ALTA TAXA DE EVASÃO PROFISSIONAL NA MARINHA MERCANTE:**  
uma investigação documental sobre suas causas e consequências

Relatório final, apresentado ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Data da Aprovação:

Orientador: Prof. Gabriela de Lima Bragança

Assinatura do Orientador

Nota Final:

**RIO DE JANEIRO**  
**2015**

*Dedico esse trabalho à minha avó, Maria Deloni, e meu avô, Jaílton Ferreira; aos meus pais Alessandro e Andréia; a meus irmãos, Jonathan, Guilherme e Victor Gabriel; à minha tia, Adriane e ao meus campanhas de turma e camarote. Todos contribuíram de maneira direta ou indireta para a realização deste trabalho, dando-me condições e forças para a sua conclusão.*

## **AGRADECIMENTOS**

À minha avó Maria Deloni por ter sido minha base de sustentação e aos meus pais, que mesmo sem ter de onde tirar forças, me apoiaram incondicionalmente.

É justo, ainda, agradecer ao professor José Ricardo, que não apenas colaborou com informações relevantes e definitivas sobre o ambiente embarcado durante a elaboração deste trabalho, mas, também - e principalmente - contribuiu, com o próprio exemplo de paixão pela profissão, na elevação da ideia e importância que possuía pela carreira.

*Na verdade, é Deus que está nos detalhes.  
(Autor desconhecido)*

## RESUMO

O transporte marítimo é o modal com maior participação em vias de transações internacionais. No entanto, a vida de um profissional da Marinha Mercante é congratulada com incalculáveis vantagens financeiras e profissionais, mas seu *status quo* tem sido alterado por fatores como distanciamento familiar ou até mesmo as condições de trabalho vigentes causando perdas incalculáveis para todas as partes envolvidas no setor naval. O autor investiga cenários administrativo-empresarial, sociais, econômicos e políticos. Dessa forma, este trabalho propõe uma análise documental das causas e efeitos para as Taxas de Evasão Profissional neste mercado de trabalho a termos de Brasil.

Palavras-chave: Transporte Marítimo. Taxas de Evasão. Oficiais da Marinha Mercante.

## ABSTRACT

The maritime transport is the modal with the highest participation in international transactions routes. However, the life of a professional Merchant Marine is congratulated with incalculable financial benefits and professional, but his *status quo* has been changed by factors such as family estrangement or even the prevailing working conditions causing incalculable losses for all parties involved in the naval sector. The author investigates administrative-business scenarios, social, economic and political. Thus, this work proposes a documentary analysis of the causes and effects for professional Evasion rates in the labor market in terms of Brazil.

keywords: Maritime Transport. Evasion rates. Officers of the Merchant Marine.

## Lista de Figuras

1	Transações: Brasil x Resto do Mundo . . . . .	9
2	Volume de Comércio por Modal de Transporte . . . . .	10
3	Crescimento do Transporte Marítimo Internacional (Medido em Toneladas) . . . . .	11
4	Análise Longitudinal da Construção de Navios Mercantes (1977-1995) . . . . .	13
5	Evolução da Frota de Bandeira Brasileira . . . . .	15
6	Comércio e Movimentação Portuária - Brasil . . . . .	16
7	Trajatória Profissional: Etapas Evolutivas da Carreira . . . . .	18
8	Função e Descrição dos Oficiais . . . . .	19
9	Análise da tendência da força de trabalho . . . . .	25
10	Taxa de Evasão . . . . .	27
11	Taxa de evasão de acordo com o tempo de serviço . . . . .	29
12	Melhora da escala de embarque . . . . .	29
13	Benefícios diversos . . . . .	30

## **LISTA DE SIGLAS**

TEP- Taxa de Evasão Profissional

GEICON - Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval

PROREFAM - Programa de Modernização da Frota da PETROBRAS

OMM - Oficiais da Marinha Mercante

CTS - Certificado de Tripulação de Segurança

MB - Marinha do Brasil

CIAGA - Centro de Instrução Almirante Graça Aranha

CIABA - Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar

ASON - Adaptação para Segundo Oficial de Náutica

ASOM - Adaptação para Segundo Oficial de Máquinas

2ON - Segundo Oficial de Náutica

2OM - Segundo Oficial de Máquinas

1ON - Primeiro Oficial de Náutica

1OM - Primeiro Oficial de Máquinas

PEA - População Economicamente Ativa

FDEPM - Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo

EPM - Ensino Profissional Marítimo

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

EFOMM - Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

# Sumário

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>A FUNÇÃO BÁSICA DA MARINHA MERCANTE NA ECONOMIA MUNDIAL</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>O COMÉRCIO INTERNACIONAL POR NAVIOS</b>	<b>12</b>
3.1	<b>A Frota Marítima Brasileira</b>	13
3.1.1	A Frota Mercante Brasileira Atual e a Escassez de Mão de Obra	15
<b>4</b>	<b>A IMPORTÂNCIA DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE</b>	<b>17</b>
4.1	<b>A Carreira do Oficial da Marinha Mercante no Brasil</b>	17
4.2	<b>Os Oficiais de Náutica e Oficiais de Máquinas</b>	18
4.2.1	O Oficial de Náutica	19
4.2.2	O Oficial de Máquinas	19
<b>5</b>	<b>POR QUE SAIR DA MARINHA MERCANTE?</b>	<b>21</b>
5.1	<b>Os Oficiais de Náutica e Máquina e o Mercado de Trabalho</b>	21
5.2	<b>O Trabalho Embarcado</b>	22
5.3	<b>O Distanciamento Familiar</b>	22
5.4	<b>O Relacionamento Interpessoal e o Ambiente de Trabalho a Bordo</b>	23
<b>6</b>	<b>A MULHER NA MARINHA MERCANTE</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>ANÁLISE DA EVASÃO DE OFICIAIS MERCANTES</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>31</b>

# 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho aborda o fenômeno da alta taxa de rotatividade profissional – mais conhecido por taxa de evasão profissional (TEP) – que se identifica nas carreiras de oficiais da Marinha Mercante. Por limitação deste autor, condições restritas de aplicação de métodos científicos mais abrangentes e escassez ou dificuldade de acesso às literaturas disponíveis, decidiu-se por um maior foco na análise dos índices observados no cenário brasileiro.

A investigação documental pretendeu relacionar causas e efeitos para as elevadas TEP do mercado de trabalho no país. Tais cenários foram analisados tanto do ponto de vista administrativo-empresarial, quanto do ponto de vista da sociedade e do indivíduo.

Ao longo dos primeiro e segundo capítulos deste trabalho será abordado o papel da Marinha Mercante no comércio mundial, ressaltando a importância do setor marítimo na economia de um país. Através dos estudos de Toyoshima e Ferreira, será demonstrada a posição do setor na economia nacional e a influência da construção naval no seu desenvolvimento.

No segundo capítulo, montar-se-ão as transições históricas dos centros econômicos de desenvolvimento do setor de construção naval, sendo esse diretamente relacionado ao setor de transporte marítimo. Através da análise histórica, serão dispostas as evidências de alto e baixo aquecimento, que permearam o setor e que, normalmente, de forma e intensidade variáveis, o atinge.

Ainda nesse capítulo, será feito um paralelo do histórico nacional - desde o início do século XIX - das indústrias de construção naval e Marinha Mercante. Relacionando a necessidade do país ter um poder marítimo bem desenvolvido em face de sua extensão costeira, expor-se-á as tentativas falhas e funcionais de governo brasileiro até as últimas décadas em fomentar o setor.

Serão apresentados, também, ao final desse capítulo, dados da atual situação da frota de navios que demandam mão de obra no Brasil. Estabelecendo uma relação de causa e efeito, relacionar-se-á o cenário de falta de oficiais com as legislações protecionistas do setor introduzindo, por último, a grande influência que a TEP exerce nesse caso.

Já o terceiro capítulo abordará o oficial de Marinha Mercante, o caminho seguido para se formar, as suas especialidades e funções exercidas em cada uma delas e como podem se desenvolver na carreira.

O quarto capítulo é central e aborda as principais causas levantadas como fatores determinantes para os oficiais de Marinha Mercante abandonarem a carreira. As amplas oportunidades que o mercado de trabalho apresenta para os que não desejem mais embarcar, os fatores referentes ao ambiente de trabalho embarcado como o distanciamento familiar, os graus de risco e as dificuldades relacionais e ambientais são discutidas como fatores de afastamento do trabalho a bordo.

Ao longo desse capítulo também serão abordadas as consequências dessa evasão para as empresas de navegação e sociedade que realizam elevados investimentos na formação e aperfeiçoamento do evasor.

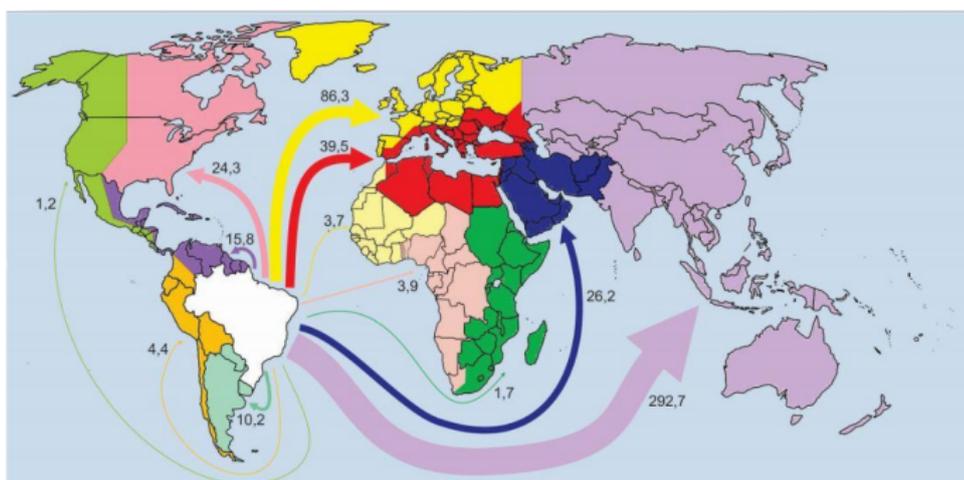
No quinto capítulo, será abordado, brevemente, como a mulher mercante se posiciona nesse cenário. Alguns fatores como os estereótipos de maternidade e fragilidade serão evidenciados como justificativa para a fuga delas.

No último capítulo, será feita uma análise final dos dados apresentados nessa monografia em relação à taxa de evasão profissional e serão apontadas possíveis soluções para amenizar tais índices e conter os prejuízos que dele advém.

## 2 A FUNÇÃO BÁSICA DA MARINHA MERCANTE NA ECONOMIA MUNDIAL

As vias navais são responsáveis por 95%<sup>1</sup> do transporte mundial dado através do fluxo de exportação e importação. No Brasil, a participação da tonelagem exportada por vias marítimas chegou a 96% da exportação total em 2011. Observando a importância deste modal de transporte e sua tamanha participação no mercado internacional, como pode ser visto na Figura 3, é possível dizer que este é um forte indicador de crescimento econômico. Dessa forma, quando uma economia está aquecida, seu fluxo de exportações e importações é maior.

Figura 1: Transações: Brasil x Resto do Mundo



Fonte: ANTAQ (2011)

O Transporte Aquaviário é um modal que inclui o transporte não só marítimo mas, também, fluvial. No entanto este último é pouco participativo quando comparado com o modal marítimo, o que torna a Marinha Mercante a fomentadora responsável no setor de transporte quando se trata de transporte internacional.

Este setor é afetado diretamente por diversos fatores como os ciclos econômicos, oscilações nos preços do mercado de fretes, mercado da construção naval, entre outros. Além disso, este modal sofre influência direta da qualidade da infraestrutura da conjuntura econômica, o que muitas vezes só se garante de bom nível pela atuação do Estado. Esta última relação se observou no Estado brasileiro em meados da década de 70 e será explicitada detalhadamente mais tarde.

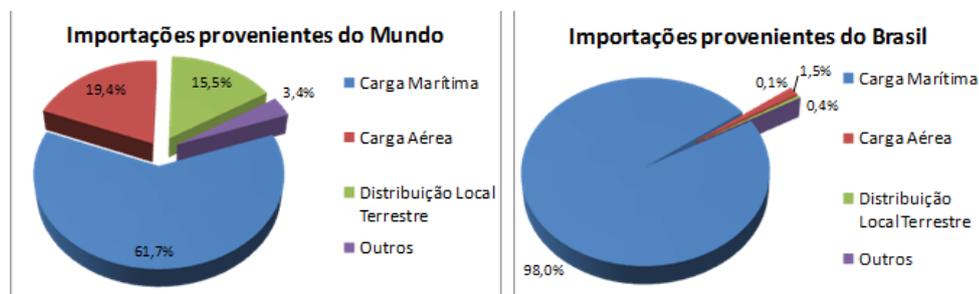
É importante mencionar que os modais que garantem a exportação e ligações internacionais é o aquaviário e o aéreo. O transporte aéreo é comumente utilizado no transporte de

<sup>1</sup>Dados retirados da SINVAL.

mercadorias de alto valor agregado, por exemplo, mercadorias em valor monetário. Já o transporte aquaviário tem mais importância quando se fala de transporte em volume de cargas. Além disso, este modal possui vantagens comparativas ao aéreo quando se observa o menor custo de funcionamento por exemplo, pois suporta grandes quantidades de cargas nas embarcações além de transportar mercadorias de baixo valor agregado em grandes distâncias e menor custo de transporte.

No entanto, há também pontos negativos como a baixa velocidade comparada a outros modais, maior exigência de embalagens, menor flexibilidade de serviços e, ainda, sujeição a congestionamentos de portos em épocas sazonais. Estes comparativos podem ser visto na Figura 2.

Figura 2: Volume de Comércio por Modal de Transporte

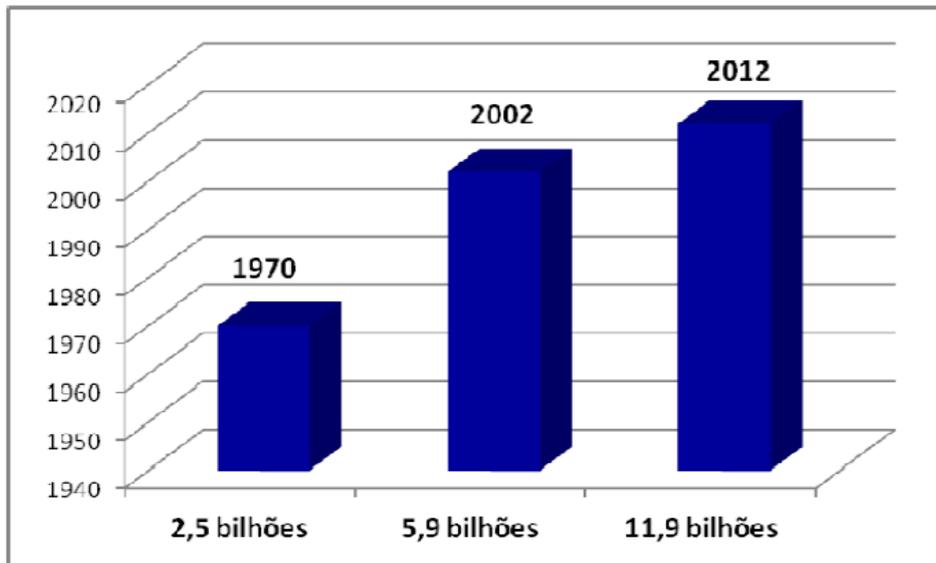


Fonte: WTA.Elaboração UICC, Apex-Brasil

Toyoshima e Ferreira (2009) apresentam um estudo referente à importância do setor de transportes, dentre os quais o principal é o modal marítimo, para a economia brasileira. Os autores fazem um estudo de índices de ligação e participação deste setor e chegam à conclusão de que este por sua vez não chega a ser chave, apesar de aproximar à classificação. O setor de transportes apresenta fortes encadeamentos para trás na economia (isto é, o aquecimento no setor, que provoca o aumento de compras nos setores compradores como fornecedores, por exemplo) e seus encadeamentos para frente (isto é, o aquecimento no setor que provoca aumento das compras pelos outros setores) são o bastante para torná-los um pouco maiores do que a média da economia.

Além disso, os autores demonstram que os serviços de transportes são responsáveis por atingirem direta e indiretamente grande parte dos setores em uma economia. Juntamente ao setor de transporte, a indústria naval é considerada estratégica em muitas economias, uma vez que é um empreendimento da sociedade que necessita de elevados investimentos e alta disponibilidade de mão de obra. É, por sua vez, também tida como estratégica pelo fator de multiplicidade, ou seja, pelos encadeamentos ao longo de sua cadeia produtiva. Ela é, ainda, um importante fator de inserção dos países na economia mundial.

Figura 3: Crescimento do Transporte Marítimo Internacional (Medido em Toneladas)



Fonte: ANTAQ(2012).

### 3 O COMÉRCIO INTERNACIONAL POR NAVIOS

No princípio do século passado, 60% do mercado era dominado pela indústria britânica, exceto em períodos de guerra. O que a colocou neste patamar foram os avanços tecnológicos ocorridos no final do século XIX, juntamente com a primeira revolução industrial, que tornaram possíveis a construção de navios de casco de aço e com propulsão a vapor.

A primeira revolução industrial colocou a Inglaterra como a supremacia econômica do século XIX, que era sustentado pelo comércio marítimo trazendo matérias-primas de colônias ultramarinas e pelas exportações das manufaturas. Nessa mesma época, enquanto os Estados Unidos da América lidavam com problemas de guerra civil, a Inglaterra fazia substituição dos navios de casco de madeira pelos de casco de aço. Foi a difusão da nova tecnologia do aço e da propulsão a vapor, que fez resultar no crescimento da frota mundial.

No início do Século XX, a potência britânica é fortalecida pela invenção dos motores a óleo diesel. No entanto, em decorrência das duas grandes guerras mundiais e das perdas provocadas por elas, essa hegemonia começou a declinar a partir de 1947, acompanhada, também, pela queda do volume de transporte marítimo. Segundo Stopford (1997), na década de 90, os construtores britânicos detinham somente 2% do mercado e também da participação do transporte marítimo mundial.

Nesse contexto, as potências mundiais começaram a considerar a produção naval e ter sua própria frota como uma necessidade para garantir supremacia econômica e ter reservas navais em tempos de guerra.

Após a Segunda Guerra Mundial países da Europa e o Japão dão início à recuperação das suas indústrias de transporte marítimo e construção naval. A tecnologia desenvolvida como a de motores de combustão interna e maquinaria de convés, permitiu a produção de navios com um custo mais baixo pelos Europeus. Assim, a Europa detinha o mercado, acima dos Japoneses, competindo via diferenciação de produtos.

No entanto, a indústria japonesa expandiu sua participação, na produção principalmente de petroleiros e graneleiros, conquistando a liderança mundial a partir de 1965 (numa ordem de 50%). Em resposta, a Europa se especializa na segmentação de navios mais sofisticados como porta-contêineres, cruzeiros e transportadores de produtos químicos.

Nas décadas de 70 e 80, os países em desenvolvimento entram como competidores na indústria da construção naval. Os sul-coreanos, por exemplo, chegaram a deter 9% do mercado em 1980, conferindo-lhes a vice-liderança do setor. Essa análise pode ser vista na Figura 4.

Figura 4: Análise Longitudinal da Construção de Navios Mercantes (1977-1995)

Navios Mercantes Construídos entre 1977 e 1995							
	1977	1980	1985	1990	1995	2004	2005 jan - jul
<i>1.000 toneladas bruta (gt)</i>							
<b>Europa</b>							
Belgica	132	138	133	60	11		
Dinamarca	709	208	458	408	1.003		
França	1.107	283	20	64	254	64	
Alemanha Ocidental	1.595	376	562	874	1.120	977	654
Alemanha Oriental	378	346	358				
Grécia	81	25	37	19	0		
Repúb. Da Irlanda	40	1	0	0	0		
Itália	778	248	88	392	395	300	153
Irlanda do Norte	240	122	180	190	205		
Portugal	98	11	41	74	18	38	
Espanha	1.813	385	551	366	250	379	57
Reino Unido	1.020	427	172	126	126		
Finlândia	361	200	213	256	317	236	
Noruega	567	208	122	91	147	73	
Suécia	2.311	348	201	27	29		
<b>Total:</b>	<b>11.230</b>	<b>3.336</b>	<b>3.316</b>	<b>2.945</b>	<b>3.875</b>		
	<b>41%</b>	<b>25%</b>	<b>18%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>		

Fonte: Sá(2006).

Atualmente a China, Coréia do Sul e Japão são os maiores fabricantes de navios do mundo. A China detém a participação de 41% da produção mundial, enquanto a Europa detém apenas 2% da totalidade global.

É possível, então, observar que os navios sempre foram o meio mais importante de transporte quando o assunto é o comércio internacional. No entanto, também é importante frisar que o comportamento deste é diretamente afetado por ciclos, onde períodos de grande euforia são seguidos por períodos de depressão e estagnação, por exemplo, em tempos de guerra como mostrado acima.

### 3.1 A Frota Marítima Brasileira

O Brasil possui uma expansão litorânea de 7.400 Km e uma participação de 95% do transporte de cargas pelo modal marítimo o que, segundo Amaral (2013), são razões suficientes para o país expressar um importante poder marítimo. Dessa forma, a indústria de construção naval nacional busca alcançar uma hegemonia no país, bem como reduzir as dependências tecnológicas de outras nações na produção de navios mercantes, navios de guerra e, também, na

formação de oficiais.

Segundo Fernandes da Silva (2013), a criação da frota brasileira antecedeu 14 anos da emancipação política da corte. A crescente frota de embarcações nos portos e estaleiros no Pernambuco, Bahia, Pará e Rio de Janeiro, em 1822, facilitou a unificação do território brasileiro e permitiu a efetividade do império de Dom Pedro I.

Em um ambiente político liberal, findada a reserva de mercado na cabotagem para os navios brasileiros, e com a aplicação do ferro na construção naval no século XIX, ficou assim impactada diretamente a Marinha Mercante brasileira pela redução da competitividade. No entanto, entre 1866 e 1889, incentivou-se a transformação de navios brasileiros que antes trabalhavam na cabotagem em navios a vapor e fundiu-se todas as empresas de navegação brasileiras em apenas uma: a Lloyd Brasileiro.

A ideia inicial dessa fusão era criar um poder de reserva para a Marinha de Guerra. A partir deste ponto, seguiram-se muitas dificuldades que culminaram na revolução da esquadra que abalou o país e trouxe muitas consequências para o transporte marítimo brasileiro.

Na Primeira Guerra Mundial, o Brasil teve a intenção de manter-se neutro no conflito, mesmo com a entrada de Portugal na guerra. No entanto, o torpedeamento do navio mercante Paraná e a entrada dos Estados Unidos da América no conflito foram fatores decisivos que fizeram com que o Brasil aderisse a um dos lados.

Em geral, tanto a Primeira Guerra quanto a Segunda Guerra, foram um período de perdas para a nação. No entanto, durante o período da Segunda Guerra, desenvolveram-se bases de reparo e construção naval que acabaram perdurando até o final da década de 1970 quando a Marinha Mercante brasileira passaria por um novo período de vale.

A maior participação de navios brasileiros teve principal importância a partir de 1950 conjugando dois fatos importantes para este resultado: a indústria naval militar e a política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (JK), estabelecida através do Plano de Metas.

Das metas empregadas por JK para o setor naval, três medidas podem ser destacadas:

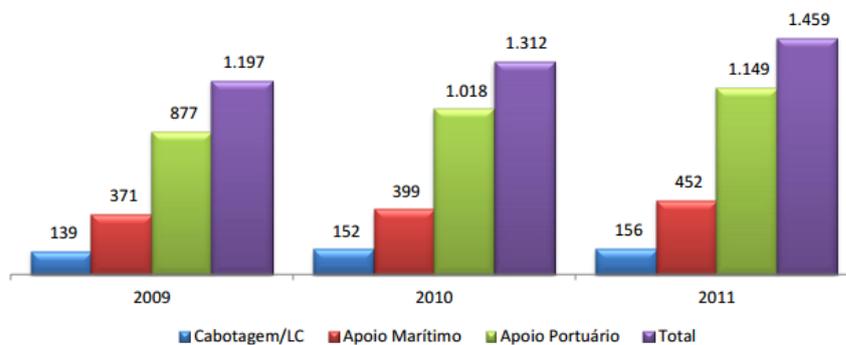
- Meta nº 11: Renovação da Marinha Mercante e
- Meta nº 28: Implantação da Indústria de Construção Naval e a Criação do Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), órgão de gerência do setor de construção naval

É importante destacar que o Plano tinha também um objetivo de formar profissionais para atuação no setor naval. Um acordo firmado entre a Marinha e a Escola Politécnica da USP para a formação de engenheiros navais no país é um exemplo deste último objetivo.

### 3.1.1 A Frota Mercante Brasileira Atual e a Escassez de Mão de Obra

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2011), a evolução das frotas mercantes brasileiras atual seguiram uma tendência ascendente, resultado de um significativo aumento na quantidade de embarcações na navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, bem como a redução da idade média da frota dos quatro tipos de navegação e do aumento da potência das embarcações, como pode ser visto na Figura 3.

Figura 5: Evolução da Frota de Bandeira Brasileira



Fonte: ANTAQ(2011).

Estima-se que as descobertas do pré-sal devem apresentar pelo menos mais vinte anos de investimento, ainda. Nos últimos dez anos, estaleiros tradicionais voltaram a funcionar e ainda foram construídos dois novos estaleiros. Segundo um estudo produzido pela Global Marine Trends 2030, pelas empresas Lloyd's Register e Qinetiq e pela Stranclyde University (2013) acredita-se que a área do comércio marítimo terá trinta mil empregos, e além disso, irá atrair muitos investimentos.

Segundo Fernandes da Silva (2013), a ANTAQ, o Sindicato dos Armadores (SYNDARM A, 2011), Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM, 2013) e o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL, 2013) é possível observar que o período em que a Marinha Mercante se encontra é um momento de grande euforia fortalecido pela implementação de políticas governamentais que facilitam o acesso a crédito e financiamentos para os armadores.

Figura 6: Comércio e Movimentação Portuária - Brasil



Fonte: ANTAQ(2012).

Além disso, o Programa de Modernização da Frota da PETROBRAS (PROREFAM) e da subsidiária Transpetro (PROMEF), a contratação de embarcações estrangeiras para apoio às atividades de exploração e de produção de petróleo, num ambiente eufórico do descobrimento do pré-sal, impulsionaram o aquecimento do setor de transporte marítimo, resultando no crescimento da frota e operações no litoral brasileiro. Todos estes fatores contribuíram para o aumento da demanda de Oficiais da Marinha Mercante (OMM).

O Conselho Nacional de imigração sob efeito da Resolução Normativa nº 72 (10 de outubro de 2006) obriga os navios estrangeiros que estiverem operando em águas jurisdicionais brasileiras por mais de noventa dias consecutivos a ter uma proporção mínima de brasileiros em suas tripulações. Além disso, o Certificado de Tripulação de Segurança (CTS) prevê que haja em uma embarcação a presença de um Comandante, Imediato, Chefe de Máquinas, um ou mais Oficiais de Quarto e outros funcionários encarregados por serviços menos especializados. Pode-se observar também prescrito na lei 9432/1997, para a tripulação brasileira, em seu Art. 4º, que: “Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de Máquinas e dois terços da tripulação”.

É vedado à Marinha do Brasil (MB) a formação de profissionais para a Marinha Mercante brasileira. Os cursos destinados a este objetivo ficam sob a responsabilidade dos dois centros de Formação de Oficiais CIABA (Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar) e CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha). Segundo Fernandes da Silva (2013), cerca de 800 oficiais são formados por ano. Segundo a Diretoria de Portos e Costas, a quantidade não é suficiente para suprir a demanda da indústria, uma vez que o ambiente econômico vivido possibilitou o aumento da frota mais que a oferta disponível de oficiais.

Outros fatores que reforçam essa necessidade de Oficiais é o fato que de 1980 até o início dos anos 2000 a Marinha Mercante Brasileira esteve estagnada. E, por último, contribui, determinantemente, também, para este cenário de escassez de mão de obra atual, como melhor se desenvolverá neste trabalho, a elevada taxa de evasão de profissionais do setor.

## **4 A IMPORTÂNCIA DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE**

### **4.1 A Carreira do Oficial da Marinha Mercante no Brasil**

O candidato à carreira na Marinha Mercante é destinado a um caminho de grandes oportunidades, mas também a de características atípicas se comparado a demais profissões.

O candidato para esta carreira sem vir do ensino superior pode prestar vestibular para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), no Rio de Janeiro (CIAGA), ou em Belém (CIABA). No entanto, aqueles que possuem ensino superior podem optar por realizar um concurso para concorrer a uma vaga nos cursos de adaptação nas categorias Adaptação para Segundo Oficial de Náutica (ASON) ou Adaptação para o Segundo Oficial de Máquinas (ASOM), até o ano atual.

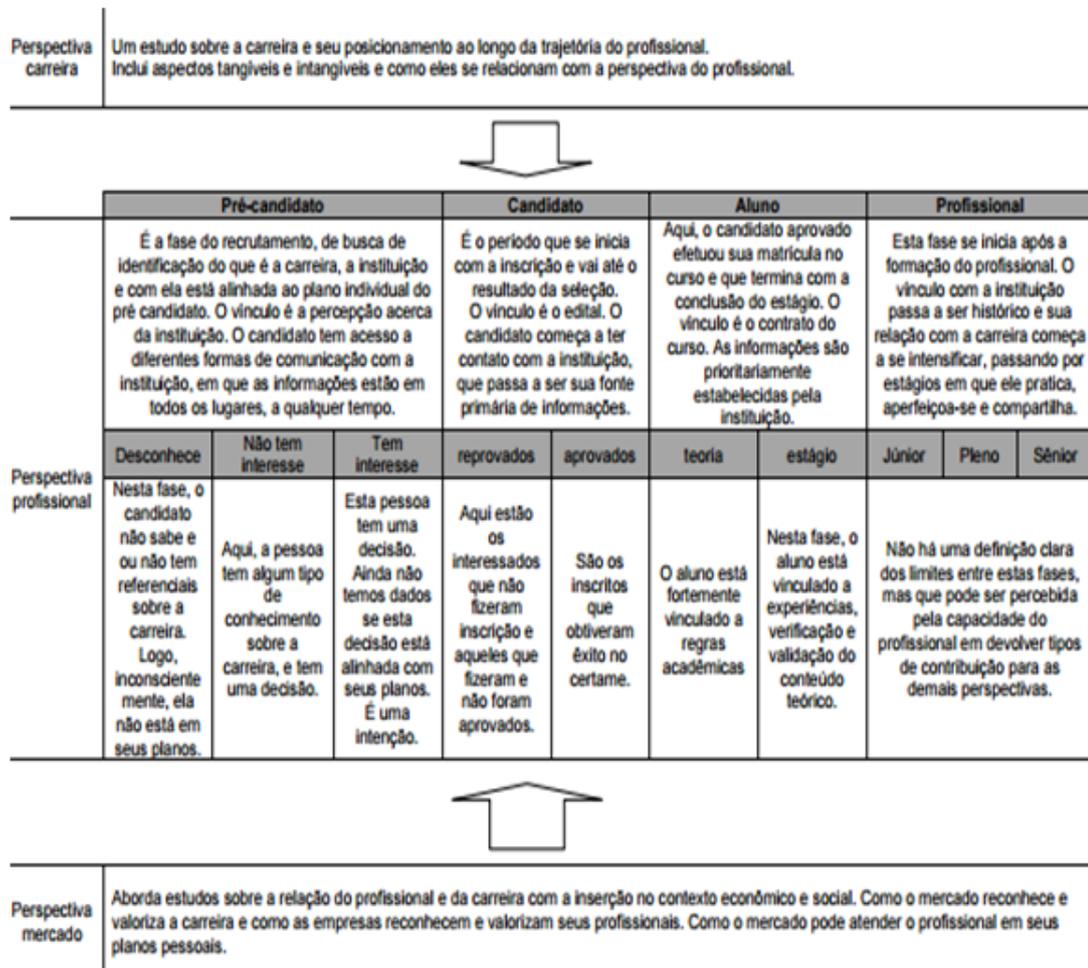
Os candidatos a ASON devem possuir bacharelado em qualquer Engenharia, Astronomia, Oceanografia, Metrologia, Matemática, Física, Química, Química Industrial, Estatística, Economia, Administração ou Informática, curso de tecnólogos em Operação e Administração de Sistemas de Navegação Fluvial, Construção e Manutenção de Sistemas de Navegação Fluvial, Construção Naval, Naval ou, ainda, licenciatura em Matemática, Física ou Química.

Já os candidatos a ASOM, devem, neste caso, possuir bacharelado em Engenharia Naval, Mecânica, Industrial Mecânica, Produção, Mecatrônica, Elétrica, Eletrotécnica, Eletrônica, Automação ou Automação e Controle ou curso de tecnólogos em Construção e Manutenção de Sistemas de Navegação Fluvial, Construção Naval, Manutenção de Sistemas de Máquinas e Equipamentos, Manutenção Industrial, Fabricação Mecânica, Processos de Produção, Metalurgia e Materiais ou Mecatrônica.

A especialização recebida por esses profissionais nos centros de formação de oficiais são de extrema importância para evitar defasagens discrepantes entre os currículos das demais áreas de formação e o conhecimento necessário a ser aplicado na prática da profissão mercante.

Com o término da parte teórica dos cursos, o aluno passa a uma nova fase, torna-se praticante, que é sua condição durante o período de estágio obrigatório em navios, atualmente, com duração de 1 ano para todos os cursos. Ao fim desse período, o aluno afigura o posto de Segundo Oficial de Náutica (2ON) ou Segundo Oficial de Máquina (2OM), já podendo, então, ser considerado um Oficial da Marinha Mercante.

Figura 7: Trajetória Profissional: Etapas Evolutivas da Carreira



Fonte: Cosmo (2013).

## 4.2 Os Oficiais de Náutica e Oficiais de Máquinas

Nesta seção serão descritas as carreira dos Oficiais de Náutica e de Máquinas.

#### 4.2.1 O Oficial de Náutica

O Oficial de Náutica é responsável pela navegação e operação de todo o instrumental pertinente às comunicações. Após sua formação nos centros de formação de Oficiais Mercantes, o praticante deve fazer um estágio de 12 meses, congratulando-se em 2ON e, além disso, recebendo certificado de bacharel em Ciências Náuticas.

Após três anos de embarque, recebem a carta de Primeiro Oficial de Náutica (1ON). Para chegar a Capitão de Cabotagem, o 1ON deve permanecer mais dois anos embarcado e, além disso, deve fazer um curso de aperfeiçoamento de Náutica no CIAGA ou no CIABA. Com mais dois anos de embarque, o profissional pode chegar a Capitão de Longo Curso.

A bordo, o Oficial de Náutica deve assumir a função que lhe for determinada pela empresa contratante. Por exemplo, um Capitão de Cabotagem pode exercer a função de Imediato ou até mesmo um 1ON a de comando de um rebocador *Offshore*.

Figura 8: Função e Descrição dos Oficiais

Função	Descrição
<b>Oficiais de quarto</b>	Responsáveis pela navegação, manutenção de equipamentos de segurança e salvatagem, atualização do material do passadiço e manobras no convés.
<b>Imediato</b>	Segundo em comando, cuida da carga e descarga do navio, atentando para sua estabilidade e controle e também é responsável pela segurança da tripulação
<b>Comandante</b>	Maior autoridade a bordo, responde por tudo que ocorre em sua embarcação, controla os gastos e é o elo de comunicação entre o navio e o armador.

Fonte: Jornal Pelicano, 2009. Adaptado. *Apud in Cosmo* (2013).

#### 4.2.2 O Oficial de Máquinas

O Oficial de Máquinas é capacitado para trabalhar em vários segmentos da indústria, como será tratado na seção a seguir quando será abordado o mercado de trabalho. Estes podem ser formados na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (CIAGA e CIABA) tendo noções de termodinâmica, desenho, motores de combustão interna, turbinas, caldeiras, eletricidade, eletrônica, entre outros.

Após a conclusão da parte teórica do curso, o praticante deve fazer estágio embarcado por um ano sendo congratulado com uma carta de Segundo Oficial de Máquinas com direito ao certificado de bacharel em Ciências Náuticas.

Após três anos de embarque recebe a carta de Primeiro Oficial de Máquinas (1OM), e em seis anos de embarque pode chegar ao posto de Oficial Superior de Máquinas. Além disso, o profissional de Máquinas é responsável pela manutenção dos equipamentos e instalação de máquinas nas embarcações.

## 5 POR QUE SAIR DA MARINHA MERCANTE?

### 5.1 Os Oficiais de Náutica e Máquina e o Mercado de Trabalho

Já como 2ON e 2OM, o profissional irá desempenhar um papel no mercado de trabalho, que é constituído por empresas de navegação. Elas operam em diferentes tipos de atividades sendo as principais as de longo curso, cabotagem e apoio marítimo à plataformas.

Esses oficiais, quando optam em seguir carreira na marinha mercante, podem chegar ao posto máximo de Capitão de Longo Curso quando se trata do profissional de Náutica e Oficial Superior de Máquinas, quando se trata do profissional de Máquinas. A passagem de posto é conseguida através do sucesso em cursos e, mais importante, treinamentos e embarques.

É comum aos profissionais da Marinha Mercante que não se adaptam à vida embarcada devido aos desafios ou privações pessoais determinarem um rumo diferente no mercado de trabalho para áreas e profissões que consigam conciliar realizações pessoais, familiares, expectativas, entre outros, como será destrinchado melhor nas próximas seções. O grau de ajuste à vida embarcada, segundo Cosmo *et. all.* (2013) é decisivo para a permanência ou saída deste ramo.

Os Oficiais de Náutica e de Máquinas, além de suas funções típicas da profissão, tem também, durante a sua formação, o aprendizado de diferentes funções e não somente para a operação de navios. Tais conhecimentos, permitem ao profissional maquinista, por exemplo, trabalhar na indústria automobilística, farmacêutica, em cervejarias, estaleiros e, mesmo, em plataformas. Já os profissionais de náutica podem desempenhar atividades como operações de reboque na área offshore.

Esse fator provoca aumento das taxas de evasão para outros campos de trabalho que não militares e com condições laborais mais favoráveis do que se continuassem na Marinha Mercante.

## 5.2 O Trabalho Embarcado

Geralmente, a profissão de OMM (Oficial da Marinha Mercante) não é, na realidade, o sonho do cidadão que decide tornar-se um profissional dessa área. Entretanto, pode-se observar que muitos homens e mulheres traçam para suas vidas o objetivo de tornarem-se OMM pela boa remuneração paga a esse tipo de profissional e o grande leque de possibilidades que se abre para um profissional com as qualidades apresentadas por aqueles que se especializam nessa área.

É evidenciado que muitos oficiais, ainda como alunos em suas escolas de formação, não planejam permanecer por muito tempo na profissão, mesmo sem conhecê-la na prática. O objetivo de muitos é ficar na área até conseguir um bom acúmulo de capital e posteriormente ir para outra área de atuação profissional. A troca da área de trabalho não quer dizer o distanciamento das profissões que atuam no setor aquaviário, pois esse setor possui uma grande variedade de empregos, inclusive em terra, como em gerências de empresas e portos, mas sim das escalas de trabalho daqueles que operam embarcados.

Essas evidências são algumas das respostas encontradas que tentam explicar a alta taxa de evasão dos profissionais dessa área. No entanto, existem muitos outros fatores, no trabalho a bordo, que contribuem para que essa taxa permaneça elevada. O trabalho a bordo das embarcações mercantes, diferentemente do trabalho *onshore*<sup>2</sup> leva o trabalhador marítimo a uma condição diferente de envolvimento com sua rotina laboral, que não é observado naqueles que exercem sua profissão fora dos mares.

O trabalho embarcado muitas vezes requer de seus trabalhadores um envolvimento que vai muito além das horas normais dos quartos de serviço. As fadigas física e mental são um dos fatores que dificultam muito a adaptação dos novos “homens e mulheres do mar” e pressiona até os mais experientes. A rotina cansativa e até exaustiva a qual são submetidos esses profissionais, a bordo de uma embarcação no apoio marítimo, por exemplo, são uns dos fatores que levam muitos marítimos, mais especificamente 11% deles (Syndarma, 2013), a abandonar a profissão no seu primeiro ano de trabalho, antes mesmo de atingir suas metas financeiras.

## 5.3 O Distanciamento Familiar

O fator psicológico é considerado por muitos estudiosos e psicólogos como o mais afetado nessa profissão, e um dos que mais preocupa os armadores quando se fala de condiciona-

---

<sup>2</sup> *Onshore*: em terra

mento emocional da tripulação. O distanciamento familiar por grandes períodos de tempo, que vivem os profissionais dessa área, influencia muito os seus estados emocionais e, conseqüentemente, atrapalha a realização das tarefas da tripulação, levando muitos a estados depressivos e à aversão pela profissão.

Para muitos, esse distanciamento familiar os leva a procurar outra profissão. Ficar longe de casa em datas comemorativas importantes e momentos de lazer, teoricamente, pode ser sustentável, mas quando vivido na prática é tido como determinante para o abalo emocional do tripulante. Como o curso para tornar-se OMM qualifica o profissional a nível superior, escolher fazer um concurso público, por exemplo, tem sido uma alternativa frequente daqueles que optam por sair da vida do mar.

Todo esse problema emocional, conseqüente do distanciamento familiar, é ainda mais agravado quando se fala dos OMM brasileiros. De acordo com Fernandes da Silva (2015):

Os brasileiros são, por essência, ligados à família, integrados, criados com o sentimento de valorização do convívio familiar, dos laços fortes, da proximidade e do afeto. (...) Os relatos [por ele estudado] demonstraram a dificuldade e o conflito vivido pelos OMM quando embarcados. A tristeza, a angústia, o sentimento de impotência e frustração provocadas pela ausência frequente faz com que considerem sair da carreira, mesmo em troca de recompensas financeiras inferiores.

## **5.4 O Relacionamento Interperssoal e o Ambiente de Trabalho a Bordo**

O convívio social nem sempre é de fácil adaptação e pode ser um grande problema para aqueles que são obrigados a compartilhar do mesmo ambiente. A bordo de uma embarcação, conviver em harmonia é fundamental para a manutenção da paz e do bom andamento das funções, tendo em vista que todos ali presentes compartilham do mesmo ambiente, mesmo quando não estão em suas horas de trabalho.

Dado o individualismo, a impaciência e o imediatismo observado nos cidadãos que são enquadrados na conhecida geração Y (engloba os nascidos a partir de 1978), o convívio interpessoal tem sido muito agravado e o viver em estado de confinamento (denominado como instituição total e muito bem detalhado na pesquisa de Goffman), que é o observado a bordo, é um fator catalizador para a piora do relacionamento entre a tripulação de uma embarcação, por exemplo.

Segundo Goffman (2005), quando uma instituição é denominada instituição total, é ela estruturalmente formada de maneira a diminuir a relação dos indivíduos com o ambiente social. Nela seus integrantes vivem uma vida reclusa e administrada formalmente, separadas dos demais ambientes sociais por um espaço de tempo determinado, pois servem ao mesmo tempo de local de trabalho e residência.

Uma instituição total pode ser definida como um local de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos com situação semelhante, separados da sociedade mais ampla por considerável período de tempo, levam uma vida fechada e formalmente administrada. (GOFFMAN, p. 11, 2005).

Para Sales e Costa (2013), a vivência em uma instituição total pode provocar uma espécie de tensão entre a vida pessoal e a profissional ou entre o mundo doméstico e o mundo institucional. Dessa situação podem advir mudanças nas crenças que o indivíduo tem sobre si mesmo e sobre o ambiente organizacional, criando a ideia de “perda de papéis” no seu mundo social, “em virtude das barreiras de tempo e espaço do ambiente confinado”. (GOFFMAN 1992, 2005).

O trabalho em ambientes isolados do restante social influencia muito a vida do trabalhador, gerando estresse que afeta tanto a área social quanto a organizacional. A área organizacional faz referência aos seus resultados produtivos e a social refere-se aos seus comportamentos sociais e relacionamentos afetivos. Pode-se dizer assim que o profissional que trabalha em um ambiente como esse é grandemente influenciado e afetado.

Com isso, pode ser observado que o estado de confinamento não somente influi na vida do OMM em seu ambiente de trabalho a bordo, mas, também, em sua vida social quando ele se encontra em casa com seus familiares e amigos.

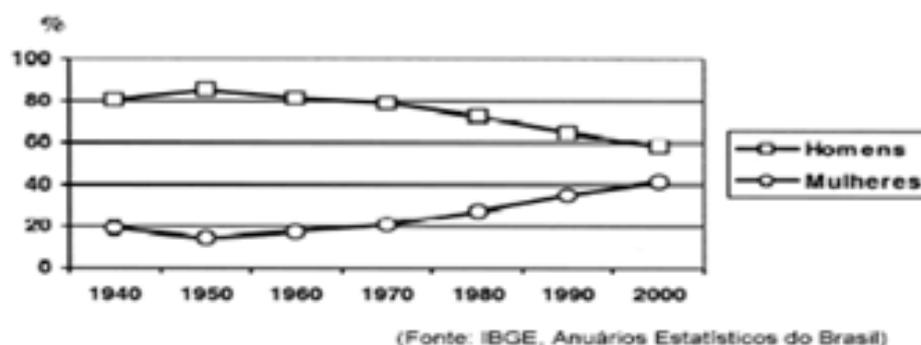
Devido a esses fatores, o convívio a bordo é bem mais complicado do que pode parecer. Tudo isso pode tornar muito ruim o convívio entre os tripulantes de um navio e até fazer com que os novos oficiais tenham uma percepção inicial traumática em seu relacionamento interpessoal embarcado, colaborando, assim, para a evasão de profissionais do setor.

## 6 A MULHER NA MARINHA MERCANTE

Nas últimas décadas do século XX, pode ser evidenciado, mundialmente, um elevado crescimento do número de mulheres que passaram a ingressar no mercado de trabalho, mercado esse que era quase na sua totalidade dominado pelo sexo masculino.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), na população brasileira, enquanto as taxas de atividade masculina mantiveram-se praticamente constantes, entre 73% e 76% (1976-2007), as taxas femininas aumentaram consideravelmente, e passaram de 29% em meados da década de 70 para significativos 40% na virada do milênio.

Figura 9: Análise da tendência da força de trabalho



Fonte: <http://www.geografiaparatodos.com.br/index.php?pag=enem2003> acesso em: 15/08

Esse aumento do número de mulheres pertencentes à PEA (população economicamente ativa), também pode ser facilmente evidenciado na Marinha Mercante. Muitas mulheres têm ingressado nas escolas de formação de oficiais, tanto no CIAGA quanto no CIABA, para fazer parte da população brasileira responsável por tripular suas embarcações.

Entretanto, quando se trata do sexo feminino, as situações de dificuldade encontradas a bordo pelo OMM são evidenciadas mais intensamente. Segundo relatos de oficiais mercantes e estudiosos do assunto, as mulheres apresentam, de um modo geral, maior dificuldade de se ajustar ao trabalho embarcado. E isso é ainda mais acentuado quando essas mulheres são especialistas da área de máquinas, pois o trabalho na praça de máquinas de uma embarcação expõe seus profissionais a ruídos, vibrações e insalubridade, mais do que os que são especializados em náutica e, por sua vez, mais ligados à área do convés e do passadiço.

A mulher mercante sofre muita cobrança social imposta pelos estereótipos, da maternidade, pelo seu papel estruturante na família e por viver numa sociedade predominantemente paternalista.

A vida a bordo, de acordo com relatos de outros mercantes, muitas vezes requer do profissional força bruta e muito esforço físico e, nesse caso, a mulher acaba sentindo muita

pressão e diminuída. Além disso, o distanciamento familiar tende a ser mais sentido pela oficial mulher o que a faz deixar a profissão devido a seus instintos maternos.

## 7 ANÁLISE DA EVASÃO DE OFICIAIS MERCANTES

Pode-se verificar, mediante os fatores que foram apresentados mais acima, que a vida de um OMM a bordo de uma embarcação é acompanhada de diversos desafios, esses por sua vez não somente estão ligados ao que tange a profissão em si, mas também à questão psicológica a que esses profissionais são submetidos.

Esses fatores desafiadores são frequentemente analisados, para que as medidas necessárias sejam tomadas na formação do oficial, ainda nas escolas de formação, a fim de prepará-lo o mais cedo possível para as pressões que hão de aparecer ao longo de sua carreira no mar.

Isso se deve à ainda elevada taxa de evasão precoce de OMM da carreira. Atualmente, as taxas de permanência na profissão, até 1 ano de formado, de um oficial da Marinha Mercante brasileira, são consideradas baixas e rondam os 11% do número desses profissionais. Cerca de 20% abandona nos 2 primeiros anos e 50% abandona em 10 anos. Para ser mais exato com os números referentes a essa evasão, avaliou-se a pesquisa de COSMO (2013). Adotando-se as taxas de evasão de estudo anterior, considerou-se o período posterior a 1991, pois conceitualmente é evidente supor que fenômenos mais recentes tenham maior influência no presente e futuro próximo. Em síntese, qualificou-se que o somatório total de oficiais com 3, 5, 8, 11, 14 e 17 anos de formado registraram taxas de evasão de 27%, 35%, 41%, 64%, 74% e 80%, respectivamente. Depreende-se que à medida que os oficiais ficam mais experientes, aumenta-se a taxa de evasão. Assim, além da perda numérica de pessoas, há um enorme déficit de conhecimento e experiência acumulados durante anos com estes oficiais.

Figura 10: Taxa de Evasão



Fonte: Elaboração Própria a partir de Cosmo *et al* (2013).

As hipóteses desenvolvidas sobre o assunto indicam que essa evasão é consequência da existência de falhas que ocorrem desde a seleção para os cursos de formação, que absorvem os

alunos sem conseguir detectar quais realmente possuem alguma vocação para tal profissão ou ao menos enxertar no psicológico deles a devida noção do que será encontrado pela frente; da adaptação difícil inerente a profissão que envolve distanciamento social e familiar; ao elevado grau de cobrança, responsabilidade, risco e estresse devido ao alto nível de precisão com o qual as operações de uma embarcação requerem de seus profissionais e ao desgaste físico-mental o qual eles enfrentam rotineiramente.

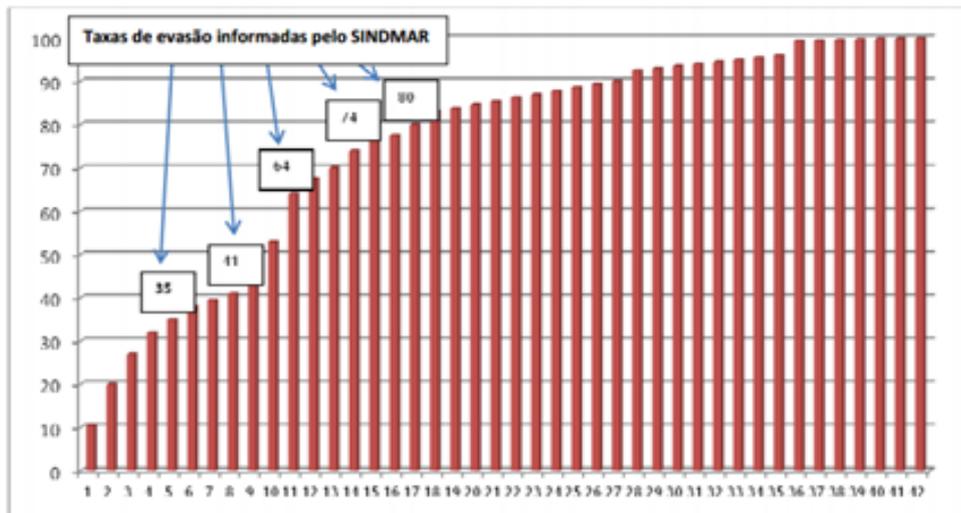
Essa evasão acaba por gerar muitas perdas, tanto para a Marinha Mercante, mais especificamente, quanto consequentemente para todo o país. Os investimentos gastos para a formação de um oficial, desde sua entrada na escola de formação até o término de seu estágio embarcado (praticagem), são elevadíssimos e quando esse mesmo oficial deixa a profissão muito rápido, ele acaba por não devolver para o Estado, através de sua capacitação adquirida, o retorno financeiro que era esperado.

Essa “desistência” precoce acaba por gerar perdas para o próprio Estado e também para as empresas de navegação, que além de não poderem usá-lo para tripular suas embarcações, também possuem perdas diretas pelo investimento feito nele devido ao fato de também realizarem alta aplicação monetária no FDEPM (Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo) mediante a LEI N° 5.461, de 25 de Junho de 1968, que obriga a todas as empresas que realizam atividades como navegação marítima, fluvial e lacustre; serviços portuários; órgão de gestão de mão-de-obra; captura de pescado; dragagem; agência de navegação; administração e exploração de portos; e estaleiros (setor de reparos e consertos sem desmontagem da embarcação naval) a contribuir para a manutenção desse fundo.

As perdas devido à evasão precoce vão muito além do que aparentemente se percebe. Com a saída rápida desses oficiais, deixa-se também de se obter profissionais mais experientes, os quais seriam fundamentais para o corpo docente do EPM (Ensino Profissional Marítimo) para que a experiência e o conhecimento pudessem ser passados para as gerações futuras de mercantes e assim fossem aprimorados.

Referente a essa perda, de acordo com COSMO (2013) “(...) o abandono precoce de oficiais marítimos reduz a identificação de potenciais profissionais que poderiam atuar na multiplicação e condução dos processos de aprendizagem, já que ser referência na área é requisito indispensável para atuar como docente no EPM; compromete a atualização dos currículos, na medida em que são menos profissionais compartilhando os conhecimentos, reduzindo a riqueza da construção coletiva dos conhecimentos. Essa evasão também compromete a tentativa de ampliar o número de centros de formação em diferentes área geográficas e ainda, minimiza o cenário quantitativo de alunos à espera pela realização do estágio embarcado, se considerada a evasão de alunos durante o curso de formação”.

Figura 11: Taxa de evasão de acordo com o tempo de serviço



Fonte: Syndarma (2013)

Analisando o gráfico acima pode-se constatar o que foi demonstrado através dos estudos de COSMO (2013). A taxa de evasão muito acentuada demonstra que, com o passar dos anos, há a falta de profissionais com elevada experiência de bordo, para que seja possível, que o conhecimento adquirido por tal profissional ao longo de sua carreira seja perpetuado para as novas gerações de oficiais da Marinha Mercante.

Muitas empresas mercantes têm tomado medidas importantes para que os números referentes a essa evasão mudem. Essas, por sua vez, visam amenizar todos esses fatores contribuintes para a manutenção da elevada taxa. Dentre essas medidas, podemos citar a adoção de práticas que melhorem a integração cultural, como momentos de lazer; o conforto através de melhorias na estrutura da embarcação, como áreas para recreação, camarotes que proporcionem melhor conforto, excelente alimentação durante todo o dia; o apoio social aos familiares como planos de saúde, planos de previdência privada entre outros além de proporcionar também uma ótima comunicação entre o pessoal de bordo e seus familiares em terra; e a melhoria das comunicações interpessoais entre a própria tripulação.

Nas duas tabelas abaixo é possível observar muitas medidas tomadas para benefício do tripulante, e conseqüentemente diminuição da evasão profissional:

Figura 12: Melhora da escala de embarque

Escala de Trabalho	Tipologia de navegação	de	Antes do ano 2000	Medidas de atratividade e retenção
<b>Tempo de Permanência a bordo</b>	Cabotagem e Longo Curso		No mínimo 09 meses	Entre 03 e 05 meses
<b>Regime de Embarque X Repouso</b>	Apoio Marítimo		42 X 42	28 X 28
<b>Regime de Embarque X Repouso</b>	Offshore		2X1	1X1

Fonte: Cosmos (2013)

Figura 13: Benefícios diversos

<b>Benefícios e gratificações incorporados através de acordos sindicais</b>
<b>Auxílio educação</b>
<b>Adicional por tempo de serviço</b>
<b>Auxílio Uniforme</b>
<b>Custeio de Passagens</b>
<b>Abono Pecuniário</b>
<b>Licença Maternidade</b>
<b>Indenização de folgas</b>
<b>Auxílio Deslocamento</b>
<b>Assistência Médica e Odontológica</b>
<b>Seguro para eventos de morte e invalidez permanente</b>
<b>Participação nos Lucros</b>

Fonte: Cosmos (2013)

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Devido a sua grande influência na economia do Brasil e do mundo, é evidente que ser dotado de uma Marinha Mercante estruturada e desenvolvida é de vital importância para o bom e contínuo crescimento estatal. Ter uma Marinha Mercante forte traz benefícios para todos os setores de uma nação e os dá condições cada vez melhores de se desenvolverem continuamente.

Esse setor, por sua vez, pode ser graficamente exposto e avaliado como uma área de desenvolvimento flutuante, ou seja, dependendo de alguns fatores (já mencionado nos capítulos anteriores) os investimentos aplicados nele e, por conseguinte, seu crescimento, pode estar em alta ou em baixa.

Foram constatados que existem certos problemas referentes a esse setor de tamanha importância global. Um que se destaca e traz muitas preocupações é a alta taxa de evasão de oficiais da Marinha, gerando perdas incalculáveis para todas as partes envolvidas no setor naval.

Nessa profissão, destacam-se diversos fatores que acabam por fazer muitos mercantes abandonarem a carreira embarcada precocemente. Situações como distanciamento familiar, trabalho em ambiente de confinamento, riscos operacionais, cobrança e pressão profissional mais severas e outras mais são grandes causadores da alta taxa de evasão profissional desse setor.

Alternativas para solucionar essa alta taxa de evasão vêm sendo tomadas pelas empresas do ramo e pelo poder estatal, criando incentivo para que esses profissionais permaneçam no setor e, conseqüentemente, haja considerável mão de obra especializada e contínua perpetuação do conhecimento e experiências adquiridas para as gerações futuras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, M.H.S. **O PODER PELO MAR:** a indústria de construção naval militar no Brasil a partir da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1961).2013. 166f. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, RJ, 2013.

ANTAQ(Agência Nacional de tráfego Aquaviário). Panorama da Navegação Marítima e de Apoio. 2011. Disponível em:< [http : //www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/PanoramaNavegacaoMaritimaApoio2011.pdf) >. Acesso em: 03 de agosto de 2015.

COSMO, T.N.; ASSUMPCÃO, W.C.; XAVIER, M.C.C.; ALMEIDA, M.A.M.; ALMEIDA, C.S.; TEIXEIRA, K.A. **Estudo do Cenário da Atividade Marítima brasileira:** a qualificação dos Oficiais de Máquinas e de Náutica como fator de competitividade do transporte marítimo. COPPE, Rio de Janeiro, agosto de 2013.

Sá, M.C. **A indústria da construção naval:** uma abordagem estratégica.2006. 239f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2006.

DORES, P.B.D.; LAGE, E.S.; PROCESSI, L.D. **A RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA. BNDES 60 anos - Perspectivas Setoriais.**Vlo1. 29 out. Disponível em: < [http : //www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Institucional/Publicacoes/Paginas/livro\\_bndes60anos\\_perspectivas\\_setoriais.html](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Paginas/livro_bndes60anos_perspectivas_setoriais.html) >. Acesso em: 02 ago 2015.

SILVA, R.C.F. **Oficiais da Marinha Mercante:** um estudo sobre os fatores contribuintes para a evasão nos anos iniciais da carreira embarcada.

SILVEIRA, M.R.; JUNIOR, N.F.F. **A dinâmica do Transporte Marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil:**circulação do capital e modernizações. **Periódicos** - Universidade Federal de Santa Catarina. v.28, n.55, p.7-29. Jan-Jul 2013.

TOYOSHIMA, S.; FERREIRA, M.J. Encadeamento do Setor de Transportes na Economia Brasileira.**IPEA-Planejamento e Políticas Públicas.** n. 25. jun-dez 2002.