

Trabalho e cuidado: concepções de portuários sobre a lei de modernização dos portos brasileiros 8630/93¹

Anna Carolina Arena Siqueira

Departamento de Medicina Preventiva, Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, SP, Brasil.

Resumo: Introdução: A promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (8630/93) modificou drasticamente a organização do trabalho portuário no país, com repercussões para os aspectos da saúde do trabalhador. Objetivo: Elucidar concepções de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) do Porto de Santos/SP acerca dos impactos da promulgação da Lei 8630/93, nas esferas do trabalho e cuidado em saúde. Método: Foi utilizada metodologia qualitativa pelos instrumentos de observação etnográfica e 39 entrevistas em profundidade com TPAs. Ao material coletado foi aplicada técnica de análise por triangulação de métodos, sob referencial hermenêutico-filosófico de interpretação. Resultados: Para esses TPAs, a promulgação da Lei 8630/93 promoveu mudanças profundas na estrutura de organização do trabalho que conheciam e havia sido por eles forjada historicamente. Apontaram perdas em relação a diversos aspectos do universo do trabalho como: menores remunerações por serviço, incerteza em relação a ‘ter serviço’, perda de controle dos turnos de trabalho. Compartilhavam postura de descuido em relação à própria saúde, apesar do entendimento de que seu trabalho era arriscado, perigoso e permeado por acidentes. Conclusão: A Lei 8630/93 modificou a organização do trabalho que era praticada pelos TPAs do Porto de Santos/SP. Segundo os trabalhadores, isso acarretou muitas perdas reais (da autonomia, controle sobre os meios, ritmo do trabalho e remunerações) e simbólicas (unificação das categorias em TPAs e neutralização dos sindicatos). Subvalorizavam suas queixas de saúde e evitavam buscar atendimento médico, postura condizente com os modelos de cuidado atribuídos aos homens pelos referenciais de gênero.

Palavras-chave: *Pesquisa Qualitativa, Saúde do Trabalhador, Identidade de Gênero, Saúde do Homem, Processo Saúde-doença, Categorias de Trabalhadores.*

Work and care: dockworkers conceptions about Brazilian port modernization law 8630/93

Abstract: Introduction: Brazilian’s ports had their work organization dramatic modified by Port Modernization Law (8630/93), with great impact to occupational health. Objective: This study investigated dockworkers conceptions about the impacts of Law 8630/93 to work and health care. Method: The empirical research that grounded the discussion had a qualitative approach and it used as instruments for obtaining data ethnographic observation and 39 in-depth dockworkers interviews. Methods triangulation was applied to the empirical material according to the conceptual framework of hermeneutical referential. Results: Since law 8630/93 was established, dockworkers have been named as *Trabalhadores Portuários Avulsos* (TPAs) and they reported that their work organization, that was historically build by them, has been suffering a lot of changes, as: lower payments, uncertainty about getting ‘the job of the day’ and lost of control about their shifts. They share a neglect way of care about their health issues although having the understanding that they perform risk jobs in a dangerous profession, surrounded by accidents. Conclusion: TPAs’ work organization has changed by Law

8630/93 and, according to them, it brought a lot of losses: real ones (lack of freedom, work control and payments) and symbolical (turning into TPAs and union neutralization). They underestimate their health issues, avoiding to seek medical treatment, a common male attitude according to the gender referential.

Keywords: *Qualitative Analysis, Occupational Health, Gender Identity, Men's Health, Health-Disease process, Occupational Groups.*

1 Introdução

No ano de 1993, o cenário econômico brasileiro girava em torno dos princípios neoliberais de abertura da economia para o mercado global, no sentido de inserção competitiva e consolidação da importância do país. Uma das medidas adotadas pelo governo federal da época foi a promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (8630/93), cujas determinações modificaram radicalmente o trabalho portuário, impondo uma completa reestruturação no modo de operação e gestão dos portos (PAIXÃO; FLEURY, 2008).

A partir da Lei 8630/93, foi desenvolvido um novo sistema de regulação para o movimento de cargas comercializadas pelos portos brasileiros, que visava tornar as transações mais organizadas, profissionais e lucrativas (PAIXÃO; FLEURY, 2008; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). Para tanto, salienta-se, na esfera de governo federal, a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) no ano de 2001, cuja vinculação à Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) atribuiu a ela tarefas de implementação das políticas formuladas pela própria secretaria, pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e pelo Ministério dos Transportes. Em linhas gerais, A ANTAQ tornou-se o órgão responsável pela regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária (AGÊNCIA..., 2015).

Quase 25 anos após sua promulgação, é possível observar um cenário em que algumas das premissas da Lei 8630/93 se concretizaram, como o crescimento e organização da rede portuária brasileira, sendo que em 2015 o país já contava com mais de 260 portos em seu território, com 34 destacados pelo grande volume de transações e boa infraestrutura (AGÊNCIA..., 2015). O Porto de Santos/SP é destacado nesse contexto por sua importância econômica, com área de influência sobre os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal, que em conjunto chegam a contribuir com 67% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro (PORTO DE SANTOS, 2016). Esse porto é responsável por um terço das transações internacionais do país pelo modal marítimo, com resultados positivos crescentes em

representatividade no movimento de cargas. No ano de 2014, alcançou o patamar de 32,4% do total de transações, figurando entre os principais portos do mundo no tocante ao desempenho dos terminais de contêiner, superando Roterdá (Holanda) e Hamburgo (Alemanha) (PORTO DE SANTOS, 2016). Ainda, ressalta-se o aspecto de sua localização no Estado de São Paulo, região mais desenvolvida da América do Sul (PORTO DE SANTOS, 2016), contando com infraestrutura para funcionamento contínuo (24 horas), fornecimento próprio de energia elétrica e suprimento de água. Dispõe de atendimento por malha rodoviária, ferroviária e dutoviária, além de aeroporto na Cidade de Santos (AGÊNCIA..., 2015; PORTO DE SANTOS, 2016).

Os bons resultados não explicitam que o local tornou-se palco de disputas e desencontros entre trabalhadores, empresas de terminais portuários e órgão de controle após a implementação das mudanças propostas pela Lei 8630/93 (PAIXÃO; FLEURY, 2008; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). Sua massa trabalhadora resistiu, e ainda relutava no momento da pesquisa, em absorver as transformações que impactavam sobre o cotidiano do trabalho.

Podem ser elencados alguns dos elementos de mudança de maior impacto para a organização do trabalho portuário no local: criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que passou a controlar a mão de obra dos portuários em todos os aspectos (da escalação e remuneração à fiscalização); Agrupamento de todas as categorias de portuários em categoria única de Trabalhador Portuário Avulso (TPA); extinção dos sindicatos por categoria e neutralização de sua influência política (PAIXÃO; FLEURY, 2008; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015).

Contextualizando historicamente a situação, o levante desses portuários em relação às novas regras relaciona-se a características desse grupo específico de trabalhadores, que até o momento controlava o movimento de cargas nesse porto, apoiado pela gestão de fortes sindicatos que representavam as categorias portuárias que lá se estabeleceram (SARTI, 1981; GITAHY, 1992; PAIXÃO; FLEURY, 2008; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015) No século XX (1943), por meio de intensa mobilização da categoria, que paralisou repetidamente o movimento de cargas no Porto de Santos/SP por greves, eles alcançaram

a *Closed Shop*. Ela representou a maior conquista trabalhista da categoria, porque garantia aos portuários de Santos o controle sobre a comercialização de sua própria mão de obra, através dos sindicatos (SARTI, 1981; GITAHY, 1992; SILVA, 2003; DIÉGUEZ, 2007; PAIXÃO; FLEURY, 2008).

A densa obra de Sarti (1981) evidenciou o cotidiano da organização do trabalho portuário no Porto de Santos/SP, ressaltando o empoderamento político e divisão dos trabalhadores em categorias. Segundo a autora, eles exerciam um 'modo próprio' de controlar o movimento de cargas no local, a despeito dos embates com a Companhia Docas (empresa que possuía a concessão do porto) e a polícia (GITAHY, 1992; SILVA, 2003). Ela detalhou a seleção dos portuários para o trabalho, principalmente dos estivadores, e as influências dos sindicatos nesse processo (SARTI, 1981)

O tipo de organização do trabalho que se estabeleceu no Porto de Santos/SP, e funcionou até a promulgação da Lei nº 8630/93, pode ser descrita como peculiar, uma vez que foi forjada historicamente a partir das conquistas galgadas pelos próprios portuários em suas categorias (SARTI, 1981; SIQUEIRA, 2014; QUEIROZ; MACHIN; COUTO, 2015). Baseava-se na valorização desse tipo de trabalho, executado por homens, ao qual estava atribuída uma noção implícita de 'ofício', compartilhado e transmitido de forma geracional (SARTI, 1981; SILVA, 2003; PAIXÃO; FLEURY, 2008).

Nesse sentido, estudar o cotidiano dos TPAs do Porto de Santos/SP adiciona às questões do trabalho e cuidado em saúde a perspectiva de gênero, mais especificamente das masculinidades, tratando-se os sujeitos de pesquisa de uma massa trabalhadora masculina (DIÉGUEZ, 2007, 2010; SIQUEIRA, 2014; QUEIROZ; MACHIN; COUTO, 2015). Os estudos acerca do universo masculino e suas interseções com a cultura e sociedade tem início nos anos de 1970, pela identificação de conjuntos de atitudes e expectativas capazes de definir 'papéis sociais' masculino e feminino (CONNELL, 1995; KEIJER, 1997). Os estudos avançaram na direção da compreensão de que a masculinidade era plural, com desenvolvimento dos conceitos de *masculinidades* e *Masculinidade Hegemônica* (CONNELL, 1997, 2005). Os estudos de Connell (2005) descrevem o modelo de *Masculinidade Hegemônica* como uma construção sociocultural, que serve de parâmetro norteador sobre as expectativas sociais de 'ser homem' nas sociedades ocidentais. O modelo se desenvolve na relação entre os gêneros, colocando a mulher em condição de subordinação e construindo uma hierarquização das masculinidades, que coloca a *Masculinidade Hegemônica* na esfera mais elevada de poder (CONNELL, 1997; KEIJER, 1997).

Para as esferas do trabalho e cuidado em saúde dos homens, ressalta-se a influência desse modelo, observando-se que a entrada no mercado de trabalho é decisiva para o exercício das masculinidades. Existe uma expectativa social de que o homem abandone sua família de origem para construir outra, a própria, em que deve ocupar o papel de provedor, alcançando o reconhecimento dos outros homens que compartilham da mesma condição (BOURDIEU, 2002; SICARDI, 2009; VELASQUÉZ, 2009). Para o cuidado em saúde e autopreservação, os homens não encontram referência para esse tipo de performance nos atributos culturais tradicionais do masculino, o que acarreta na exposição a situações de risco e adoecimento na expectativa do exercício de 'ser homem' (LAURENTI; JORGE; GOTLIEG, 2005; COUTO; SCHRAIBER, 2005).

Entendendo a complexidade do panorama que se estabeleceu no Porto de Santos/SP a partir da promulgação da Lei 8630/93, o presente artigo objetiva elucidar as concepções de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) do Porto de Santos/SP acerca dos impactos da promulgação da Lei 8630/93 nas esferas do trabalho e cuidado em saúde.

2 Método

Este artigo apresenta um recorte de um trabalho amplo e apresentado na tese de doutorado intitulada *Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de Santos – SP* (SIQUEIRA, 2014). Nesse trabalho, Siqueira (2014) buscou analisar os impactos do processo de modernização dos portos brasileiros no contexto do Porto de Santos/SP e investigar aspectos acerca da saúde do trabalhador portuário relativos à identidade, gênero e experiências de saúde-adoecimento e cuidado.

A pesquisa foi desenvolvida a partir de metodologia de base qualitativa em função da procura por uma compreensão subjetiva e interpretativa da ação social dos sujeitos, através da captação dos significados atribuídos por eles à experiência vivida (DUARTE, 2002; MARTINS, 2004; TURATO, 2005).

2.1 Aspectos éticos

O projeto de pesquisa do doutorado foi encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa da FMUSP e recebeu aprovação pela CAPPesq em 15/09/2010, sob protocolo 250/10. Todas as entrevistas foram realizadas de maneira a garantir os aspectos de segurança e confidencialidade dos sujeitos, sendo para todos apresentado, lido, explicado e entregue cópia de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Além disso, tomou-se o cuidado de identificar os sujeitos por siglas que não representam seus nomes

reais durante todas as fases da tese, da mesma forma que neste artigo (SIQUEIRA, 2014).

2.2 Critérios de inclusão dos participantes

Os critérios de inclusão dos sujeitos na pesquisa foram: ser TPA na ativa no momento da pesquisa e desenvolver essa atividade há pelo menos 10 anos, lapso temporal para a captação das mudanças impostas pela Lei 8630/93 na organização do trabalho no Porto de Santos/SP (SIQUEIRA, 2014).

2.3 Participantes

O grupo de TPAs do Porto de Santos/SP cujas entrevistas foram selecionadas apresentou como características gerais: sexo masculino, idades entre 31 e 75 anos, tempo de trabalho no porto entre 13 e 54 anos. Eles desempenhavam as seguintes atividades (autorrelatadas): 15 Estivadores, 11 Capatazia (6 identificaram sua função – 1 Rodoviário, 1 Manobreiro de Trator, 4 Operadores de Máquina), 6 Vigias de Bordo, 1 Consertador, 6 Conferentes de Carga e Descarga. Na Tabela 1 são apresentadas estas e outras características do grupo de portuários entrevistados.

Tabela 1. Características dos portuários entrevistados.

Sigla	Idade (anos)	Atividade Portuária	Tipo de Vinculação	Tempo de atividade no porto (anos)
WBS	62	Vigia de Bordo	Registrado	30
JVMF	52	Estivador	Registrado	30
OFRJ	32	Estivador	Cadastrado	13
OGSF	53	Capatazia	Registrado	32
EEA	40	Estivador	Registrado	19
HLS	66	Vigia de Bordo	Registrado	27
JR	53	Capatazia	Registrado	33
HM	35	Estivador/Bloco	Cadastrado	18
AFS	35	Capatazia	Cadastrado	13
AGBN	37	Capatazia	Registrado	16
AMC	73	Estivador	Registrado	57
CR	47	Estivador	Registrado	27
DAP	41	Capatazia	Cadastrado	13
ECS	55	Estivador	Registrado	22
CRD	61	Estivador	Registrado	22
LAS	36	Estivador	Cadastrado	20
OLO	37	Capatazia	Cadastrado	12
PEFA	53	Estivador	Registrado	30
SCF	45	Estivador	Registrado	18
JSP	39	Estivador	Registrado	18
MAO	41	Capatazia	Registrado	16
MGB	31	Capatazia	Cadastrado	13
RS	51	Estivador	Registrado	30
SCR	54	Consertador	Cadastrado	31
JS	48	Estivador	Registrado	20
RS	65	Vigia de Bordo	Registrado	32
RGT	39	Estivador	Registrado	20
JE	33	Capatazia	Registrado	15
JRS	62	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	30
HRGC	58	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	37
JCM	65	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	41
WAB	75	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	54
JCLA	67	Conferente de Carga e Descarga	Vinculado/Registrado	40
OOE	60	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	37
ASS	68	Vigia de Bordo	Registrado	48
OMN	55	Vigia de Bordo	Registrado	27
R	56	Vigia de Bordo	Registrado	35
JBS	51	Capatazia	Registrado	30
ME	31	Capatazia	Registrado	13

Fonte: Siqueira, 2014.

2.4 Local

Tratou-se de uma pesquisa de campo, em que a coleta de dados aconteceu entre os anos de 2009 e 2010, na cidade de Santos/SP, mais especificamente na faixa do cais, imediações e embarcações do Porto de Santos/SP, com olhar sobre os TPAs desse porto (SIQUEIRA, 2014).

2.5 Instrumentos de coleta de dados

Foram utilizados dois tipos de instrumentos de coleta de dados: observações etnográficas e entrevistas em profundidade (com roteiro semi-estruturado). A observação etnográfica foi o primeiro instrumento utilizado em campo de pesquisa, com os objetivos de familiarização com o local (Porto de Santos/SP) e, principalmente, com os participantes do estudo (os TPAs), suas rotinas, sua linguagem, seus modos de representação individual e em grupo. A partir das observações etnográficas, foi elaborado um conjunto de 'Diários de Campo', que auxiliou na análise dos dados e embasou a construção do roteiro de entrevistas em profundidade. As entrevistas em profundidade aconteceram na segunda etapa de coleta de dados. Esse instrumento foi utilizado com o objetivo de alcançar um conhecimento aprofundado acerca das concepções dos TPAs sobre seu trabalho e cuidado em saúde. Durante a entrevista, pelo recurso à memória, que é resgatada no momento da narrativa, o entrevistado elabora e dá sentido à sua existência, acessando um conteúdo que é individual, mas que também compartilha com o grupo em que se insere. Nesse sentido, as concepções emergem e são desveladas (SCHRAIBER, 1995).

2.6 Procedimentos de coleta de dados

As observações etnográficas representaram a entrada dos pesquisadores em campo e o primeiro contato com o ambiente e sujeitos de pesquisa. Elas aconteceram de forma sistemática e organizada, almejando alcançar um estado de entendimento dos mecanismos inerentes ao grupo estudado (VELHO, 1978; OLIVEIRA, 2000). Nesse caso, o processo de familiarização com o objeto, seus signos e significados aconteceu a partir de sessões de observação nos locais de escalação para o trabalho e faixa do cais do Porto de Santos/SP, em diversos horários e dias, principalmente nos períodos matutino e vespertino. A partir delas foram construídos 'diários de campo' utilizados posteriormente na análise dos dados (SIQUEIRA, 2014). A segunda etapa da coleta de dados foi constituída por entrevistas em profundidade com TPAs do Porto de Santos/SP. Foram entrevistados todos os trabalhadores portuários (sem distinção

de categoria) dispostos a integrar o estudo, selecionados pelos critérios de inclusão, indicados através do método 'bola de neve' e interpelação pelos pesquisadores. As entrevistas aconteceram de acordo com a disponibilidade dos sujeitos nas seguintes localidades: a) *Porto de Santos/SP* nos locais de escalação para o trabalho e faixa do cais; b) Sindicato dos Conferentes; c) Campus Baixada Santista da UNIFESP. As falas foram gravadas em áudio MP3, com duração entre 30 e 60 minutos e elas foram executadas continuamente até que os relatos nelas contidos alcançassem a 'saturação'. Dessa forma, o número de entrevistados foi definido durante o processo de entrevistas, de acordo com aspectos relativos à diversidade das atividades portuárias e saturação em termos de temáticas, conteúdos e sentidos encontrados nas falas (MARTINS, 2004; MINAYO, 2004; TURATO, 2005; SIQUEIRA, 2014).

2.7 Procedimentos de análise

A partir do conjunto de entrevistas realizadas e transcritas foi criado um 'banco de narrativas' constituído por 39 delas, de acordo com a qualidade do áudio/transcrição. Procurou-se abarcar a maior diversidade possível de categorias de portuários, e evidencia-se o fato de que foram entrevistados exclusivamente homens, por causa do número reduzido de mulheres portuárias no local e sua indisponibilidade para a entrevista (SIQUEIRA, 2014).

2.8 Método de análise

Foi empregada a técnica de triangulação de métodos para análise do material coletado, partindo dos benefícios do olhar interdisciplinar frente às questões de pesquisa, numa relação dialética de cooperação entre conhecimentos e métodos (MINAYO, 2004, 2005). Essa análise foi norteadada pelo referencial hermenêutico-filosófico e sua visão analítico-interpretativa das coisas e de seu sentido no mundo (AYRES, 2008; PINHEIRO; COUTO; SILVA, 2011). Representa uma ferramenta de alcance interpretativo das ações humanas que aponta uma fusão de horizontes durante o desenrolar da pesquisa, em que as 'perguntas' e as 'respostas' da pesquisa acontecem de forma dialética, subjetiva e não linear (AYRES, 2008).

3 Resultados e Discussão

A criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) pela Lei nº 8630/93 representou o ponto de partida para implementação de uma nova realidade

de organização do trabalho no Porto de Santos/SP. Esse órgão destituiu forçosamente dois elementos que simbolizavam o poder político das categorias portuárias que no local se estabeleceram: a *Closed Shop* e a sindicalização. Ele passou a gerenciar, controlar e organizar todos os aspectos da organização do trabalho e exercício das atividades laborativas no movimento de cargas do porto (PAIXÃO; FLEURY, 2008; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015).

O Porto de Santos/SP deixou de ser um ambiente controlado pelos portuários e suas famílias, método de gestão que vigorava desde a edificação do porto organizado, para atender às demandas do mercado global (SARTI, 1981; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). O OGMO unificou todas as categorias portuárias sob a nomenclatura de Trabalhador Portuário Avulso (TPA), assumindo a premissa de multifuncionalidade dos trabalhadores portuários, elemento de embate entre os portuários e o OGMO (PAIXÃO; FLEURY, 2008).

Eu sou estivador, né. Eles classificaram a gente agora como TPAs mas nós temos a convicção de que somos estivadores. Trabalho aqui no Porto já fez praticamente 20 anos, né, então nos trabalhamos como estivadores (RGT, 39 anos, Estivador).

Os entrevistados dividiam opiniões quanto à determinação da nova nomenclatura. A diferenciação dos tipos de trabalho executados por categoria se mantinha no cotidiano das atividades laborativas, ressaltando a importância de cada uma delas para a manutenção e sucesso do movimento de cargas no porto (MACHIN; COUTO; ROSSI, 2009; SIQUEIRA, 2014; MACHIN; BASTOS, 2015).

A proposta de unificação descaracterizava os aspectos da cultura de ‘geração’ e de ‘noção de ofício’ intrínsecos às representações do trabalho portuário no Porto de Santos/SP, da mesma forma que as relações hierárquicas e de poder, implícitas na subdivisão por categoria (COUTO; MACHIN, 2015; QUEIRÓZ; GERALDO, 2015). Para análise dos dados na tese foram identificadas seis ‘categorias portuárias’ (de acordo com os entrevistados): *Estivadores, Conferentes de carga e descarga, Consertadores, Vigias portuários, Trabalhadores de Bloco e Capatazia*, caracterizadas por suas diferentes funções.

Se você for analisar a questão, hoje a estiva não é só estivar navio, estiva também, você estiva uma carga, a carga é estivada. Ou seja, trabalho no chão também chama estiva. É também estiva. O pessoal tem um nome de capatazia, que é TPA, mas é estiva. O que é estiva? Estiva é uma carga, um contêiner no chão, então entendeu? Tanto é que a descarga de vagão também, é estivar a carga.

[PESQUISADOR – Ah, então, fazer descarga seria a mesma coisa que capatazia?] *Exatamente! Fazer descarga é a mesma coisa de capatazia. É, eu também fui aprendendo com o tempo no serviço, também fiquei assim, aí fui entender o que é* (JSP, 39 anos, Estivador).

Eu trabalho com aparelhagem. Empilhadeira, guindaste de grande e médio porte, desde o armazém 1 até o armazém 40. Estivador é todo aquele que faz estivagem de carga dentro do porão. Certo? Nós somos operadores de equipamento. Todos, todos os aparelhos que chegam, nós fazemos treinamento. Os antigos também nós fazíamos na época, muito(...) mais ainda quando sucateados, chegaram os novos. Tanto que sempre teve cursos pela Marinha que eu também, é (...) dou aula em cursos, eu sou instrutor também pela Capitania dos Portos (JR, 53 anos, Capatazia).

Contraditoriamente à determinação do OGMO pela unificação e multifuncionalidade, a oferta de serviço pelos terminais portuários continuava a acontecer de acordo com a divisão antiga por categoria, sob fiscalização daquele órgão. No extenso trabalho de Sarti (1981) acerca da realidade dos portuários de Santos, o método de escalação para o trabalho no Porto de Santos/SP é descrito em detalhes. Em linhas gerais, a divisão do serviço respeitava regras historicamente estabelecidas pelas categorias, de acordo com um sistema hierárquico, político e geracional, que era aplicado pelos sindicatos. Essa sistemática se manteve até a promulgação da Lei 8630/93 (SARTI, 1981; DIEGUÉZ, 2007; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; GERALDO, 2015). Aproveitando elementos já em vigor, o OGMO introduziu um sistema de escalação numérica para os serviços ofertados pelos terminais portuários, em que cada portuário atendia à chamada seu número de matrícula junto ao sindicato da categoria. As ‘chamadas’ aconteciam ininterruptamente, de acordo com demanda portuária, em 4 horários de escalação preestabelecidos pelo OGMO.

Aquela coisa assim, antigamente essa função de escalar os trabalhadores da estiva era feita pelo sindicato, que eu acho que era uma maneira mais justa e mais correta. Só que com essa modernização entre aspas, né, que inventaram, o que aconteceu? O OGMO passou a tomar conta e isso passou... e essa escala pra gente passou a ser feita por números, então cada qual tem o seu número na escala do OGMO (PEFA, 53 anos, Estivador).

Durante o trabalho de campo foi possível depreender que o novo sistema e suas regras haviam sido incorporados pelos portuários, concordassem eles

ou não com o novo pacote normativo (SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). Nas entrevistas, os pontos negativos evidenciados pelos entrevistados no tocante à saúde dos trabalhadores do Porto de Santos/SP foram, principalmente, os relativos à expropriação do controle sobre ritmo e execução das tarefas do movimento de cargas. A Lei nº 86030/93, ao mesmo tempo que neutralizou o poder dos sindicatos e a *Closed Shop*, implantou o rodízio compulsório dos portuários pelas três *'Paredes'*, espaços que subdividem o espaço do cais do porto pela característica do tipo de movimento de cargas dos terminais portuários, e representam os locais em que historicamente acontece a escalação dos portuários para o trabalho. E, além disso, o regime de trabalho em quatro turnos (jornadas de 6 horas) (SARTI, 1981; PAIXÃO; FLEURY, 2008; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). Um dos funcionários do OGMO explicou o funcionamento do rodízio de trabalhadores pelas *'Paredes'* do Porto de Santos/SP (SIQUEIRA, 2014).

P (funcionário do OGMO) explicou que a Parede da Libra é a mais importante economicamente para o Porto por ser maior, agrupar mais terminais, principalmente de containers, onde todas as categorias de trabalhadores portuários tiram serviço, ou seja, têm um grande número de "paredes". As paredes 1 (do Saboó) e parede 2 da Santa são menores, ou seja, concentram um número menor de terminais, em sua maioria cerealistas, locais onde não são tiradas escalas para todas as categorias profissionais. Por localizarem-se em regiões do início do Porto recebem numeração antecessora da "Parede da Libra" e, segundo o relato dos interlocutores, apresentam maior índice de criminalidade, relacionado ao tráfico de drogas e prostituição. No total são tiradas em média, por dia, 39 paredes em 3 escalas de horários (6:30h- 1 turno, 12:30- 1 turnos e 19:00- 2 turnos). Segundo Paulo podem ocorrer até 39 escalas ou "paredes" das diferentes categorias profissionais ao mesmo tempo nessas três localidades. Explicou que em 40 dias os trabalhadores rodíziam nas 3 parede (Diário de Campo, 2009).

Cada *'Parede'* reunia um conjunto de terminais portuários de características comuns (cerealistas, containers, automobilístico, etc.), com qualidades de movimento de carga e respostas econômicas diferentes. De acordo com os relatos, pelo perfil de movimento de cargas alimentícias (cerealistas), as *'Paredes'* do Saboó e da Santa exigiam trabalho pesado dos portuários, em troca de remunerações mais baixas que as oferecidas pela *'Parede da Libra'*, que abrigava principalmente movimentação de containers. A obrigatoriedade do rodízio entre as

'Paredes' impunha aos portuários a dura realidade do trabalho pesado, sob baixas remunerações, sob a égide da sazonalidade das safras (SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015).

Fica também a mercê do volume de trabalho no Porto para que sejam requisitados profissionais. Nós temos em que o trabalho é abundante e temos épocas em que o trabalho é escasso. Isso acaba fazendo com que a gente tenha um bom sentido de organização pessoal e familiar, a gente tem que escolar na própria escola da vida, a gente tem que aprender uma porção de coisas porque a profissão ela exige (OOE, 60 anos, Conferente de Carga e Descarga).

Os entrevistados explicaram que uma das novas regras do OGMO estabelecia a obrigatoriedade de comparecimento em todos os momentos da escalação para o serviço. Como não havia acesso prévio ao número de trabalhadores solicitado pelos terminais portuários para cada serviço, não tinham garantia de serviço nessas escalações, e muitas vezes perdiam a viagem e o dinheiro dos custos de condução e alimentação. A incerteza em relação ao serviço era fonte constante de angústia.

(...) não, não, não. A escala é feita agora. Eu não tenho certeza de nada. não tenho e ninguém tem certeza. A gente tem assim uma perspectiva, por exemplo, que tem uma série, um número que a gente tem do OGMO, que o meu é 95 que através dessa numeração que é feita a escala. Então, essa escala é rotativa, cada dia muda de acordo com o que foi feito no dia anterior. Então se o sujeito está, como a gente diz, mais ou menos "colocado", ele tem uma perspectiva de que sabe que vai trabalhar, né. Mais ou menos assim, eu por exemplo, quando começa eu não tenho certeza de nada, pode ser que eu tenha que esperar a escala da meia-noite às seis. (...) Já aconteceu d'eu vir aqui e nem em uma nem em outra escala eu pegar trabalho. Voltar e ir embora. Então, não tem garantia de nada (HLS, 66 anos, Vigia de Bordo).

Você é obrigado a vir. Muita gente recusa, tem isso também. Então você tem que tá sempre aqui. Se você ver que tem trabalho e todo mundo vai pegar, então você logo se programa, "não, vai chegar em mim, então não vou". Mas tem trabalho que você é obrigado a vir porque pode acontecer de te pegar, mesmo tando longe. (...) Não, não, não. Porque se você não vier, acaba passando teu número. Então acaba te obrigando a vir. Obrigado pra não perder a oportunidade (MAO, 41 anos, Capatazia).

A mensagem implícita é de descontrole dos trabalhadores em relação ao estabelecimento das condições e do ritmo de trabalho. A incerteza associada aos fatores de sazonalidade e baixas remunerações por serviço impunham aos portuários a dura realidade da dobra de turnos (MACHIN; COUTO; ROSSI, 2009; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015).

(...) desde novembro. É... entre safra. Porque a gente trabalha por produção né, quando tem safra tem bastante trabalho. Ai tem bastante dobra como eu trabalhei sexta-feira três dias, ô, trabalhei três períodos sexta-feira. Tendo assim, safra, a gente tira 40, 50, 60, 70 homens. Ai tem muito trabalho. Ai a gente pode trabalhar seis horas por dia como pode trabalhar 24hs, de manhã, de tarde, de noite e de madrugada, ai só vai embora quando parar de pedir, de chamar teu número (OFRJ, 32 anos, Estivador).

O número de TPAs em atividade no Porto de Santos/SP vinha diminuindo anualmente, sem reposição da força de trabalho, realidade ratificada pelos entrevistados (GOULARTI FILHO, 2008; PAIXÃO; FLEURY, 2008; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015; MACHIN; BASTOS, 2015). Os achados de Queiróz, Machin e Couto (2015) explicitam que o número de trabalhadores de bloco e estiva já era insuficiente para garantir o movimento de cargas.

Ainda tem falta de trabalhador. Foi um concurso mal elaborado, eu acredito, porque no concurso foi estipulado a entrada de 400 cadastro. Quando chegar agora, estou marcando agora pra você, pode confirmar o que estou lhe dizendo, quando chegar agora mês de maio pra junho, os navios tão tudo encostando no porto aí. A demanda vai ser muito maior de trabalhador. Continua faltando até hoje. Hoje no porto de Recife, lá mês passado, 2 navios de açúcar parado por falta de trabalhador, o quadro é de 970 trabalhadores. Falta trabalhador lá, como vai faltar aqui também. Não, é insuficiente, é um número insuficiente. Eles não contam quantos por dia morrem (JSP, 39 anos, Estivador).

Uma das saídas encontradas pelos terminais portuários para manter o volume de movimento de cargas era a contratação celetista de trabalhadores, artifício garantido pela Lei nº 8630/93 (PAIXÃO; FLEURY, 2008; SIQUEIRA, 2014; QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015). Explica-se também que a contratação de TPAs pelos terminais portuários pelo regime celetista bloqueava seu número no sistema de escalação do OGM0, por critério de justiça em

relação aos demais, pelo período em que perdurasse o vínculo empregatício com o terminal.

(...) Ele fica parado (celetista). Ele fica bloqueado aqui no OGM0, como eu tenho vínculo empregatício lá na Libra, eu saí do...da condição de avulso e vou para a condição de trabalhador vinculado, e lá... E o meu registro aqui eu tenho que comunicar ao órgão, que é o que gera a mão-de-obra aqui no porto, comunico a eles: 'oh, a partir de tal dia eu tô vinculado a empresa tal. A empresa manda um comunicado também dizendo que eu estou vinculado e meu registro aqui fica bloqueado, não é cancelado. Ele é bloqueado, entendeu? E fica bloqueado até...até eu...sei lá, se um dia eu perder o emprego lá, eu peço o meu desbloqueamento pra mim voltar a trabalhar (AGBN, 37 anos, Capatazia).

Em qualquer um desses regimes de trabalho, a escolha dos colegas do grupo de trabalho ('ternos') tornara-se impossível. Como apresentado no trecho supracitado, os entrevistados estavam descontentes com diversos aspectos impostos pela Lei 8630/93, evidenciando o financeiro, com a diminuição das remunerações por serviço, e de perda de autonomia nas escolhas de trabalho (turnos, tipo, colegas) (QUEIRÓZ; MACHIN; COUTO, 2015; MACHIN; BASTOS, 2015).

Na prática mudou muito porque todo esse processo de, de, de escala era todo do sindicato, então aí quando veio o OGM0, essa parte ficou deles, né? A escala são feitas toda por eles. Ai conforme o tempo, eles estão aí desde 96, que eles assumiram mesmo foi 96, entraram em 92, mas não assumiram. Ficou muito contraditório, né, porque a gente fazia uma escala totalmente diferente do que eles fazem hoje, né? Eu chegava ali e escolhia quem eu queria levar. Hoje você não escolhe, entendeu? Um trabalhador dele vem em conjunto comigo, trabalha junto comigo na hora da escala e vai dizer número 1 e o 137... o 2 e 136. Então aquele que foi chamado, ele vai pro trabalho, eu já não escolho, o sindicato trabalhava assim nesse sistema. A diferença é enorme. Cursos que eles dava, o sindicato hoje é o OGM0, a capitania, trabalhava em capitania juntos, né, então passou tudo pra eles. Então é totalmente diferente. A relação com o OGM0 em si, mudou um pouco hoje, passou os anos, a gente vai procurando melhorar, né? Mas em termos de escalação, totalmente diferente, muito essa parte operacional, que é a parte que eu conheço (JSP, 39 anos, Estivador).

(...) mudou bastante, muito, muito... você trabalhava quase todo dia antigamente. Hoje não, você tem que esperar tocar o seu número. O navio

que demorava quinze dias, dez dias, hoje em dia é 24 horas, no máximo 48. E pegava um terno de 12 homens, hoje tira um terno de 3 homens. Aliás, pra dizer a verdade a modernização só enriqueceu o lado do empresário. Enriqueceu bem! Com dinheiro do BNDS, na redução de mão de obra forçada(?) através das guerras jurídica que eles têm (incompreensível) nos âmbitos federais, estaduais, jurídicos. Perdemos muito. Mas ainda é um serviço que mantém a família. Mas em realidade se perdeu muito, (incompreensível) nada socialmente, principalmente em relação à saúde (CRD, 61 anos, Estivador).

Quando interrogados acerca dos aspectos de cuidado com a saúde e suas relações com o tempo de trabalho no Porto de Santos/SP, exprimiram a percepção de que sua atividade laborativa oferecia riscos à saúde e, em muitos casos, era fonte de adoecimento (MACHIN; COUTO; ROSSI, 2009; MACHIN; BASTOS, 2015; NAKAMURA; MOREIRA, 2015).

Ele é arriscado (o trabalho) desde que nós pisamos no Porto, desde que pisamos o pé na parte portuária, nós já tem o risco, tem a salubridade, tem a periculosidade. Nós, e isso foi tirado dos nossos direitos, já tem aí, já fazem 6 anos que nós estamos lutando por essa situação, porque a cada momento, a cada segundo nós estamos vivendo praticamente um risco ... Um risco total (RGT, 39 anos, Estivador).

De acordo com os relatos, os acidentes de trabalho aconteciam constantemente, principalmente os considerados pelos portuários como ‘pequenos acidentes’ (que não necessitavam de afastamento). Confidenciaram que os acidentes fatais eram mais frequentes que os dados notificados pelo OGM.

Bom, é bem difícil, sabe, é fazer uma estimativa [de acidentes de trabalho]. 1 ou 2 acidentes por mês, leve. Mas sinistro mesmo faz tempo que não tem. Tipo o meu, escorregar de uma escada, ou então cair um varão de container no pé, ou machucar uma mão que cai um macaco em cima. Acidentes que acontecem que são toleráveis, sabe (JS, 48 anos, Estiva).

Caiu o contêiner! O contêiner soltou! Tinha eu acho que trinta toneladas! Soltou a roldana do guindaste. Deve ter sido problema de manutenção, soltou e caiu em terra aquela roldana. Eu estava dentro do porão no navio quando ouvi o barulho, nós corremos pro lado contrário do guindaste, só que foi pro lado de terra, nós estávamos dentro do porão do navio. [em outro acidente] Vi um

colega meu falecer, se machucar do meu lado, mas faz uns anos atrás! (SCR, 54 anos, Consertador).

Observou-se que o entendimento da gravidade dos acidentes para esses portuários baseava-se na capacidade subjetiva de continuar exercendo seu trabalho. Essas crenças acerca do estado de saúde-adoecimento eram compartilhadas pelos integrantes do grupo e estavam ancoradas em atributos das masculinidades (CONNELL, 1997; KEIJER, 1997; LAURENTI; JORGE; GOTLIEG, 2005; COUTO; MACHIN, 2015). Segundo Medeiros et al. (2015), no período de 2005 a 2008, o número de acidentes de trabalho que geraram afastamento entre os TPAs do Porto de Santos foi maior do que outros tipos, acreditando os autores que as ocorrências não eram de pequeno porte.

As concepções de cuidado em saúde dos entrevistados evidenciaram elementos do modelo da *Masculinidade Hegemônica* que coloca o trabalho em posição central na vida dos homens, supervaloriza sua capacidade de exposição a risco, e a negligência com sua integridade física atrelada à ideia de invulnerabilidade (CONNELL, 1997, 2005; KEIJER, 1997).

Olha, é porque na realidade é um trabalho um pouco pesado, ainda. Se você olhar um navio de baixo, ele tem container, assim, de altura. Para o homem já é perigoso, para uma mulher subir, é perigoso também. Nós tivemos, infelizmente, na área da COSIPA uma moça, era conferente, era uma dia de chuva. Por um desliz, por uma distração, ela foi atropelada e morta. Era, digamos, uma das duas únicas conferentes de carga e descarga. Ela, infelizmente, faleceu (RS, 65 anos, Vigia de Bordo).

Para as questões de segurança no trabalho, os entrevistados elogiaram a distribuição de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) pelo OGM e a constante fiscalização exercida por seus funcionários quanto ao uso desses equipamentos nos espaços de trabalho.

O OGM que dá, é o OGM que fornece [EPI]. Pra cada trabalhador, cada um tem o seu kit. Todo mundo protetor auricular, capacete, óculos, luva, bota. Quando, pra falar a realidade, esse negócio de EPI, segurança do trabalho, antes era um negócio supérfluo, vou dizer a real pra você. Você trabalhava de chinelo, trabalhava de bermudinha... e de lá pra cá mudou, não só o cais, mudou todos os setores, vai tendo evolução, né. E todos os setores começou a ser bem mais exigido, nas fábricas, na construção civil, nas usinas e no porto também. Depois que o OGM chegou teve essa preocupação em usar

um EPI, usar um capacete, usa uma luva, uma bota porque antigamente o estivador tinha essa obrigatoriedade e ele não sabia porque usava isso (JS, 48 anos, Estivador).

Além disso, relacionaram o cuidado em saúde no trabalho à execução dos exames periódicos exigidos pelo OGMO (NAKAMURA; MOREIRA, 2015). De acordo com Lima e Cremer (2014), em geral os TPAs não conseguem explicar o tipo, a utilidade e as implicações dos exames realizados. Os entrevistados mostraram-se negligentes nesse aspecto, atribuindo aos exames poderes de manutenção da saúde, explicando que procurariam atendimento se algum dos resultados apresentasse alteração (CAVALCANTE et al., 2005; SIQUEIRA, 2014).

Não porque apesar de o OGMO, agora, por exemplo, os exames de saúde, até comentei com o rapaz ontem (se refere ao outro pesquisador com quem ele fez contato primeiro), os exames de saúde são feitos assim, inclusive num exame que o OGMO fez é que me apareceu que a minha glicemia estava alta demais e agora to fazendo tratamento né, pra não virar diabetes. Antes do OGMO havia uns exames meio velhacos, uns examizinhos sem vergonha daqueles; um que era só pra dizer que fez exame. Não elogiando o OGMO, porque o OGMO também é incompetente pra uma série de coisas, mas eles fazem uns exames e certas coisas são detectadas; a pessoa é orientada. Inclusive tinha um pessoal fazendo uma tal de avaliação postural aí, uma série de, então, alguma coisa pro lado da saúde melhorou, tem mais coisas, quer dizer, eles são obrigados a fazer porque eles pegam, são responsáveis por isso e pegam grana do armador pra isso; mas que antes não havia, antes via assim sabe. Agora tem, é feito exame periódico, inclusive eu com mais de 60 anos eles já mandam fazer o exame ergométrico. Me parece que agora já tem inclusive um cardiologista, se bem que no dia que eu vim aqui ele não estava. Mas como eu tenho plano particular eu faço tratamento, eu tomo remédio pra arritmia cardíaca, um tal de Argoron(?), que foi, esse foi um negócio particular que eu percebi qualquer coisa. Agora a glicemia foi através do exame de sangue daqui. E aí eles encaminharam. Quer dizer, encaminharam... encaminha mas o encaminhar deles é pro seu médico, então é praticamente mais uma orientação. Escuta você vai ter que me dá cinco minutinhos (HLS, 66 anos, Vigia de Bordo).

Não houve associação diferenciada entre categoria e risco de acidente/exposição, que apareceu como uma construção do grupo, sendo que os trabalhadores com mais tempo de porto conheciam os riscos e tipos de adoecimento com mais propriedade (QUEIROZ;

MACHIN; COUTO, 2015; GOULARTI FILHO, 2008). Ratificando os achados de Medeiros et al. (2015), apesar da percepção dos riscos e insalubridades inerentes ao trabalho no Porto de Santos/SP, era raro que os entrevistados buscassem afastamento médico ou comunicação formal das ocorrências do trabalho. Infere-se que esse fato deva-se à diminuição de remuneração pelos dias fora do trabalho e, ainda, ao exercício das masculinidades frente ao grupo, com uma postura de negligência em relação às questões de saúde que era compartilhada e reforçada pelo grupo (LAURENTI; JORGE; GOTLIEG, 2005; COUTO; MACHIN, 2015).

Bom, É bem difícil, sabe, é fazer uma estimativa [de acidentes de trabalho]. 1 ou 2 acidentes por mês, leve. Mas sinistro mesmo faz tempo que não tem. Tipo o meu, escorregar de uma escada, ou então cair um varão de container no pé, ou machucar uma mão que cai um macaco em cima. Acidentes que acontecem que são toleráveis, sabe (JS, 48 anos, Estiva).

As influências culturais dos atributos de gênero acerca do processo saúde-adoecimento e cuidado tocam os homens de maneira a introjetar concepções de invulnerabilidade, o que acaba por dificultar/postergar sua procura por assistência médica (SCHRAIBER; GOMES; COUTO, 2005; COUTO et al., 2010). Quando chegam aos locais de atendimento médico, apresentam estágios mais avançados das doenças, necessitando de abordagens mais agressivas e maior tempo de internação, em serviços menos dispostos a atender às demandas masculinas (LAURENTI; JORGE; GOTLIEG, 2005; SCHRAIBER; GOMES; COUTO, 2005; COUTO et al., 2010).

Para os portuários, da análise dos relatos emergiu o aspecto da subvalorização de suas queixas de saúde e a demora/esquiva em relação à procura dos serviços de atendimento de uma forma geral (KORIN, 2001; LAURENTI; JORGE; GOTLIEG, 2005; SCHRAIBER; GOMES; COUTO, 2005; COUTO et al., 2010; ALBUQUERQUE; BARROS; SCHRAIBER, 2013).

Eu acredito que não só eu mas os colegas, com a exposição que a gente é obrigado a suportar no dia a dia a audição é um mal comum a quase todos nós. Porque a gente, se a gente se proteger muito com os protetores auriculares que nos são fornecidos, é capaz de a gente não ver o movimento de um guindaste, de um container, de uma carreta, de uma empilhadeira, então, a gente tem que proteger um ouvido e expor o outro pra poder estar aqui, senão não estaria também (JRS, 62 anos, Conferente de Carga de Descarga).

O bico de papagaio na coluna, aqui tem uma calcificação, que eu caí e bati as costas no 'olhão'. Olhão é um olho de ferro que ele é assim, é que nem a abertura do, ele é rebitado assim, onde vai o cabo de aço. Tem no trator, tem no ônibus, chama-se 'olhão'. E eu, sabe, eu sou meio acomodado, tenho um negócio e não vou me tratar. Porque se eu for entrar com um processo, eu sinto dores aqui, quando estou deitado não posso virar para esse lado, que sinto dores desse lado. Estava te comentando do colega que recebe 1.000 reais. O advogado que entra com o processo, né, mas eu vou falar uma coisa para você: em relação a saúde, o OGMO não está nem aí para você (RS, 51 anos, Estivador).

4 Conclusão

A promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros (8630/93) representou um marco para a gestão do sistema portuário do país, que passou a operar em busca de um lugar competitivo no mercado global de movimento de cargas. No caso do Porto de Santos/SP, cuja representatividade econômica vem crescendo desde então, definiu o fim de uma era para seus trabalhadores portuários. Essa era havia se iniciado com a construção do porto organizado (final do século XIX e início do XX), e foi um período marcado pelo nascimento e empoderamento de um grupo de portuários combativo, ciente de sua força política e papel na economia do país.

Nos anos de 2009/2010, momento da pesquisa, o Porto de Santos/SP era ambiente de permanências e mudanças. Os entrevistados relataram que o tutelamento de sua mão de obra pelo OGMO e a neutralização das ações dos sindicatos representavam perda para todas as categorias de trabalhadores portuários. Existia um movimento de resistência à unificação das categorias sob a nomenclatura de TPAs, que era evidenciado pela manutenção da histórica divisão da escalação do trabalho por categoria e funcionamento das sedes sindicais como ponto de encontro dos portuários.

As novas regras da organização do trabalho que se estabeleceram no Porto de Santos/SP cercearam sua autonomia em relação a diversos aspectos, elemento de retrocesso em relação às suas conquistas históricas. Esses dados apareceram nos relatos através das queixas acerca de incerteza em relação a 'ter serviço' e a obrigatoriedade de comparecimento nas 'Paredes' para a escalação do OGMO. Além disso, era discurso unânime que as remunerações por serviço vinham diminuindo desde a promulgação da Lei nº 8630/93, e que por causa da sazonalidade

do movimento de cargas sujeitavam-se a regimes de trabalho em turnos alternados, muitas vezes sem intervalos, para garantir sua subsistência.

Os entrevistados expressaram o entendimento de que seu trabalho era arriscado e perigoso, por isso fonte de adoecimento físico e mental. Para eles, os 'pequenos acidentes' de trabalho (que não exigiam afastamento) eram acontecimentos recorrentes do cotidiano e denunciaram a subnotificação dos acidentes graves e fatais. Contudo, a avaliação da gravidade dos acidentes era subjetiva e individual, uma vez que a busca por atendimento médico ou comunicação formal do ocorrido não eram regulares.

Esse descuido em relação à saúde pode ser atribuído a um tipo de comportamento próprio dos homens, que apareceu como dado entre os entrevistados. Acredita-se que a atitude de recusar/postergar a busca por atendimento de saúde esteja atrelada à desvalorização das queixas de saúde e, neste caso, também para evitar o afastamento do trabalho e queda da remuneração. Avaliaram positivamente a distribuição de EPIs pelo OGMO e delegaram aos exames periódicos realizados pelo órgão a responsabilidade de controle sobre seu estado de saúde. Muitos dos entrevistados relataram adoecimento proveniente do trabalho no porto, para o qual não realizavam tratamento, fosse por falta de recurso financeiro, fosse pelo compartilhamento dos valores das masculinidades que supervalorizam a resistência física dos homens.

Referências

- ALBUQUERQUE, F. P.; BARROS, C. R. S.; SCHRAIBER, L. B. Violência e sofrimento mental em homens na atenção primária à saúde. *Revista Saúde Pública*, São Paulo, v. 47, n. 3, p. 531-539, 2013.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Disponível em: <<http://antag.gov.br>>. Acesso em: 04 jul. 2015.
- AYRES, J. R. C. M. Para comprender el sentido práctico de las acciones de la salud: contribuciones de la Hermenéutica Filosófica. *Salud Colectiva*, Argentina, v. 4, n. 2, p. 159-172, 2008.
- BOURDIEU, P. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand, 2002.
- CAVALCANTE, F. F. et al. Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto de Mucuri em Fortaleza. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, Manguinhos, v. 10, p. 101-110, 2005. Suplemento Especial.
- CONNELL, R. W. Políticas da masculinidade. *Educação e Realidade*, Porto Alegre, v. 20, n. 2, p. 185-206, 1995.
- CONNELL, R. W. *La organización de la masculinidade*. Santiago: Isis Internacional - Ediciones de las Mujeres, 1997.

- CONNELL, R. W. Hegemonic masculinity: rethinking the concept. *Gender & Society*, United States, v. 19, n. 6, p. 829-859, 2005.
- COUTO, M. T. et al. O homem na atenção primária à saúde: discutindo (in)visibilidade a partir da perspectiva de gênero. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação*, Botucatu, v. 14, n. 33, p. 257-270, 2010.
- COUTO, M. T.; MACHIN, R. Identidade, família e masculinidade. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015. p. 153-167.
- COUTO, M. T.; SCHRAIBER, L. B. Homens, saúde e violência: novas questões de gênero no campo da saúde coletiva. In: MINAYO, M. C.; COIMBRA, J. (Org.). *Críticas e atuantes: Ciências Sociais e humanas em saúde na América Latina*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2005. p. 687-706.
- DIÉGUEZ, C. R. M. A. *De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos*. 2007. 152 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- DIÉGUEZ, C. R. M. A. A masculinidade do trabalhador portuário: novas questões em tempos de automação. In: FAZENDO GÊNERO: DIÁSPORAS, DIVERSIDADES, DESLOCAMENTOS, 9., 2010, Santa Catarina. *Anais...* Santa Catarina: Universidade Federal de Santa Catarina, 2010. p. 1-9. Disponível em: <http://www.fazendogenero.ufsc.br/9/resources/anais/1277656524_ARQUIVO_ArtigoFazendoGenero9_ST46_CDDieguez.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2017.
- DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. *Cadernos de Pesquisa*, São Paulo, n. 115, p. 139-54, 2002.
- GITAHY, M. L. C. *Ventos do mar: trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos 1889 – 1914*. São Paulo: Ed. Universidade Estadual Paulista, 1992.
- GOULARTI FILHO, A. O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 18, n. 1, p. 91-118, 2008.
- KEIJER, B. El varón como factor de riesgo: masculinidad, salud mental y salud reproductiva. In: TUNÓN, E. (Ed.). *Género y salud en el Sureste de México*. Villahermosa: ECOSUR y UJA, 1997. p. 199-219.
- KORIN, D. Novas perspectivas de gênero em saúde. *Revista Adolescência Latinoamericana*, Buenos Aires, v. 2, n. 2, p. 1-16, 2001.
- LAURENTI, R.; JORGE, M. H. P. M.; GOTLIEG, S. L. D. Perfil epidemiológico da morbi-mortalidade masculina. *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 35-46, 2005.
- LIMA, G.; CREMER, M. J. O meio ambiente do trabalho portuário: estudo de caso dos estivadores do porto de São Francisco do Sul (SC). *Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 9, n. 1, p. 250-269, 2014.
- MARTINS, H. H. T. S. Metodologia qualitativa de pesquisa. *Educação e Pesquisa*, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 289-300, 2004.
- MACHIN, R.; BASTOS, M. F. V. O Trabalho portuário no processo de modernização. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015. p. 49-64.
- MACHIN, R.; COUTO, M. T.; ROSSI, C. Representações de trabalhadores portuários de Santos-SP sobre a relação trabalho-saúde. *Saúde e Sociedade*, São Paulo, v. 18, n. 4, p. 639-651, 2009.
- MEDEIROS, M. A. T. et al. Acidentes de trabalho com trabalhadores portuários avulsos no porto de Santos. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015. p. 201-216.
- MINAYO, M. C. *O desafio do conhecimento*. São Paulo: Ed. Hucitec, 2004.
- MINAYO, M. C. Métodos, técnicas e relações em triangulação. In: MINAYO, M. C.; ASSIS, S. G.; SOUZA, E. R. (Org.). *Avaliação por triangulação de métodos: abordagens de programas sociais*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2005. p. 71-103.
- NAKAMURA, E.; MOREIRA, K. A influência do trabalho nas experiências de saúde, adoecimento e acidentes: o sofrimento dos trabalhadores. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015. p. 171-186.
- OLIVEIRA, R. C. *O trabalho do antropólogo*. Brasília: Unesp, 2000.
- PAIXÃO, C.; FLEURY, R. F. *Trabalho portuário: a modernização dos Portos e as relações de trabalho no Brasil*. São Paulo: Método, 2008.
- PINHEIRO, T. F.; COUTO, M. T.; SILVA, G. S. N. Questões de sexualidade masculina na atenção primária à saúde: gênero e medicalização. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação*, Botucatu, v. 15, n. 38, p. 845-858, 2011.
- PORTO DE SANTOS. *Relatório anual 2014*. Disponível em: <<http://portodesantos.com.br>>. Acesso em: 16 jan. 2016.
- QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015.
- QUEIRÓZ, M. F. F.; GERALDO, J. V. Trabalho portuário até 1970: contexto internacional e nacional. In: QUEIRÓZ, M. F. F.; MACHIN, R.; COUTO, M. T. (Org.). *Porto de*

- Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP, 2015. p. 33-48.
- SARTI, I. *Porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Ed Paz e Terra, 1981.
- SCHRAIBER, L. B. Pesquisa qualitativa em saúde: reflexões metodológicas do relato oral e produção de narrativas em estudo sobre a profissão médica. *Revista Saúde Pública*, São Paulo, v. 29, n. 1, p. 63-74, 1995.
- SCHRAIBER, L. B.; GOMES, R.; COUTO, M. T. Homens e saúde na pauta da Saúde Coletiva. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, Manguinhos, v. 10, n. 1, p. 7-17, 2005.
- SICARDI, L. Trabajo e subjetividade masculina. *La Manzana*, Colombia, v. 4, n. 7, p. 1-9, 2009.
- SILVA, F.T. *Operários sem patrão: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Ed. Unicamp, 2003.
- SIQUEIRA, A. C. A. *Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de Santos - SP*. 2014. 191 f. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- TURATO, E. R. Métodos qualitativos e quantitativos na área da saúde: definições, diferenças e seus objetos de pesquisa. *Revista Saúde Pública*, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 507-14, 2005.
- VELÁSQUEZ, A. S. Ser proveedor no es suficiente: reconstrucción de la identidad en los varones. *La Manzana*, Colombia, v. 4, n. 7, p. 1-10, 2009.
- VELHO, G. Observando o familiar. In: NUNES, E. O. (Org.). *A aventura sociológica: objetividade, paixão, e método na pesquisa social*. Rio de Janeiro: Ed. Zahas, 1978. p. 123-132.

Fonte de Financiamento

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), sob o Processo nº 473727/2008 0, Edital MTC/CNPq 14/2008.

Notas

- ¹ O trabalho está vinculado à tese de doutorado da autora Anna Carolina Arena Siqueira, com orientação da Profa. Dra. Márcia Thereza Couto, defendida em 2014 no Departamento de Medicina Preventiva da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, cujo título é: *Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de Santos – SP*.