ANNA CAROLINA ARENA SIQUEIRA

**Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações
de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de
Santos - SP**

Tese apresentada à Faculdade de Medicina da
Universidade de São Paulo para obtenção do título de
Doutor em Ciências

Programa de Medicina Preventiva
Orientadora: Profa. Dra. Márcia Thereza Couto
Falcão

SÃO PAULO

2014

ANNA CAROLINA ARENA SIQUEIRA

**Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações
de trabalhadores no contexto de modernização do Porto de
Santos - SP**

Tese apresentada à Faculdade de Medicina da
Universidade de São Paulo para obtenção do título de
Doutor em Ciências

Programa Medicina Preventiva
Orientadora: Profa. Dra. Márcia Thereza Couto
Falcão

SÃO PAULO

2014

DEDICATÓRIA

“Dedico esta tese ao meu filho José Reinaldo, que por 40 semanas foi coautor e, durante o ano seguinte, competiu com ela.”

AGRADECIMENTOS

Para agir com justiça, em primeiro lugar agradeço a Deus pela oportunidade de realizar este trabalho.

Agradeço, de forma afetiva, à Profa Márcia que abraçou minha vontade acadêmica desde o mestrado e foi orientando minha trajetória de uma maneira alegre e inspiradora.

Agradeço ao meu marido que esteve ao meu lado em todos os momentos deste trabalho.

Agradeço ao Departamento de Medicina Preventiva, entidade que me acolheu, lugar onde aprendi a transformar o mundo através de minhas ações.

Por fim, agradeço a todos aqueles com quem convivi nos últimos 4 anos e que contribuíram para a conclusão deste trabalho.

“Faça o que for necessário para ser feliz. Mas não se esqueça que a felicidade é um sentimento simples, você pode encontrá-la e deixá-la ir por não perceber sua simplicidade.”

Mário Quintana

NORMALIZAÇÃO

A normalização adotada nesta tese está de acordo com as seguintes normas, em vigor no momento desta publicação (Universidade de São Paulo, 2011):

- Referências: adaptado de *International Committee of Medical Journals Editors* (Vancouver);
- Abreviaturas dos títulos dos periódicos de acordo com *List of Journals Indexed in Index Medicus*.

• SUMÁRIO

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

EPÍGRAFE

NORMALIZAÇÃO

SUMÁRIO

RESUMO

SUMMARY

APRESENTAÇÃO

**PARTE I – APRESENTAÇÃO DO ESTUDO E DOS REFERENCIAIS
TEÓRICOS**

1 A CIDADE E O PORTO.....1

1.1 O Nascimento da *Cidade* pela criação de seu
Porto.....1

1.2 A estruturação do *Porto de Santos*.....3

1.3 A construção do espaço urbano da *Cidade de Santos*: respostas à necessidade de
infraestrutura para o *Porto*.....8

1.4. Inter-relações entre a *Cidade* e o *Porto de Santos* para saneamento e controle de
epidemias.....11

**2 A CONSTITUIÇÃO DA IDENTIDADE DOS TPAS DO *PORTO DE SANTOS* E
OS IMPACTOS PROMOVIDOS PELA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS
PORTOS BRASILEIROS 8630/93.....14**

2.1 A efervescência política do <i>Porto de Santos</i> e a construção da identidade de seus trabalhadores portuários.....	14
2.1.2 A gênese dos TPAs: Cia Docas, política, sindicatos e repressão.....	14
2.2 As duas margens do rio: rupturas e permanências promovidas pela Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93.....	22
3 GÊNERO: A PROPRIEDADE DA CATEGORIA NO CONTEXTO DA INVESTIGAÇÃO.....	31
3.1 Gênero: uma construção sociocultural.....	31
3.2 <i>Masculinidades</i> e um olhar de gênero sobre os homens	35
3.3 Articulações entre <i>masculinidades</i> , saúde e trabalho	40
4 A PRECARIZAÇÃO DO MUNDO DO TRABALHO E SUAS RELAÇÕES COM A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DA CIDADE DE SANTOS.....	44
4.1 Os sentidos do trabalho nas sociedades capitalistas.....	44
4.1.2 A importância do Welfare State e os impactos do neoliberalismo para o mercado de trabalho global.....	49
4.2 A desvalorização do trabalhador num mercado de trabalho globalizado.....	51
PARTE II – O UNIVERSO DA INVESTIGAÇÃO	
5. OBJETIVOS.....	63
5.1 Objetivo geral.....	63
5.1. Objetivos específicos.....	63

6. METODOLOGIA.....	65
6.1 As observações etnográficas: primeiro contato com o universo simbólico dos sujeitos ‘reais’ da pesquisa.....	66
6.2 A segunda etapa do trabalho de campo: as entrevistas em profundidade.....	68
6.3 A análise dos dados e a triangulação de métodos.....	72
7. ASPECTOS ÉTICOS.....	75
8. ANÁLISE DO DADOS: O DESAFIO DE DESVENDAR O UNIVERSO SIMBÓLICO DOS TPAS.....	76
8.1 ‘Muito prazer: sou Trabalhador Portuário Avulso do Porto de Santos’	76
8.2 Uma organização do trabalho própria ao <i>Porto de Santos</i>	86
8.3 O processo de escalação para o trabalho no <i>Porto de Santos</i> : as <i>Paredes</i> e a escala numérica do OGMO	91
9. SAÚDE DO TRABALHADOR NO <i>PORTO DE SANTOS</i> E AS TRANSFORMAÇÕES DA LEI 8630/93 SOBRE UM TIPO DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO CONSTRUÍDA HISTÓRICAMENTE.....	103
9.1 A questão da escalação numérica do OGMO.....	103
9.2 Saúde e cuidado dos TPAs no <i>Porto de Santos</i> : profissão de risco.....	110
9.3 O embate entre os sindicatos e o OGMO.....	120
9.4 Aposentadoria: existe vida na <i>Cidade</i> ?	123
10. O EXERCÍCIO DAS MASCULINIDADES NO <i>PORTO DE SANTOS</i>: ‘UM TRABALHO DE HOMENS’.....	126
11. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	139
12. ANEXOS.....	144

ANEXO A – ARTIGOS 254 A 292 DA CLT.....	144
ANEXO B –COMPOSIÇÃO E ATRIBUIÇÕES DO OGMO.....	150
ANEXO C – CONVENÇÃO 137 DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO.....	153
ANEXO D- ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO ETNOGRÁFICA.....	158
ANEXO E - ROTEIRO DE ENTREVISTA EM PROFUNDIDADE	159
ANEXO F - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE).....	160
ANEXO G - TERMO APROVAÇÃO COMITÊ DE ÉTICA DA UNIFESP.....	163
ANEXO H – TERMO APROVAÇÃO CAPPESQ.....	164
ANEXO I - QUADRO 2 CARACTERÍSTICAS DOS TPAS ENTREVISTADOS.....	165
13 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	166

RESUMO

Esta tese investigou os significados atribuídos por trabalhadores portuários do Porto de Santos/SP ao processo de Modernização dos Portos Brasileiros, implementado a partir da promulgação da Lei 8630/93 e da implantação do OGMO, no tocante à identidade de trabalhador portuário, processo saúde-adoecimento-cuidado, gênero e masculinidades. Foi utilizada metodologia qualitativa, com trabalho de campo realizado entre os anos de 2009/2010, com os instrumentos de observação etnográfica (dos locais de escalção para o trabalho e faixa cais do *Porto de Santos*) e 39 entrevistas em profundidade com diferentes categorias de trabalhadores portuários na ativa. O material produzido na pesquisa empírica constituiu-se de diários de campo e um banco de narrativas, sobre os quais foi aplicada análise por triangulação de métodos, seguindo o referencial hermenêutico, e a análise temática de conteúdo. A discussão sobre os dados obtidos a partir da análise foi dividida em 3 capítulos representativos das categorias temáticas fundantes, identificadas no processo de impregnação: o primeiro sobre a caracterização dos sujeitos de pesquisa e seu universo simbólico, o segundo específico sobre a temática da saúde dos trabalhadores, e o último referente às representações de gênero e masculinidades. De acordo com os trabalhadores portuários, a promulgação da Lei 8630/93 modificou drasticamente a organização do trabalho portuário no Porto de Santos, trazendo alguns ganhos nos aspectos de saúde do trabalhador, como aqueles relacionados à exigência do uso de EPIs, controle de acidentes e exames médicos periódicos. Em contraposição, a mesma lei acarretou muitas perdas objetivas e subjetivas, no sentido do esvaziamento da identidade do grupo, anteriormente pautada nas noções de ofício, e quanto aos atributos da masculinidade, baseada em valores como ‘ser trabalhador’ e ‘provedor da família’. No quesito da relação entre saúde-adoecimento e cuidado, verificou-se uma percepção de insalubridade relacionada ao exercício do trabalho no Porto de Santos, considerado um ambiente permeado por muitos riscos pelos portuários. Por outro lado, apresentaram resistência à procura por tratamentos médicos e um comportamento de aversão aos afastamentos por motivos de saúde, sendo sua interface com o cuidado em saúde restrita aos exames periódicos exigidos pelo OGMO.

Descritores: Pesquisa qualitativa; saúde do trabalhador; gênero e saúde; saúde do homem ; processo saúde-doença ; Trabalhadores

SUMMARY

We aimed to study the meaning of impacts that a Brazilian law (Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93) produced in port workers of Port of Santos/SP, in a way to access their port worker identity, health-illness care process, gender and masculinities themes. The empirical research which ground the discussion, had a qualitative approach and was performed between 2009/2010. It used as instruments for obtaining data ethnography observations (at workers selection places and pier) and 39 in-depth port workers interviews. From this point, were produced field diaries and an interview database that were analysed by triangulation technique, according to the conceptual framework of hermeneutical referential and content analysis. We shared the discussion in 3 chapters that brought out the leading themes of our investigation: subjects characterization, their symbolic universe, workers health, gender and masculinities representations. According to port workers, that law dramatically modified their work organization, with some winning points like EPIs requirement, accident control and periodic exams. Besides that, port workers related considerable losses in the way of their brotherhood identity, based on craft skills and masculinities concepts, like 'be a worker' and 'support a family'. Port workers showed a perception about health-illness care process based in the idea that Port of Santos was a hazardous work place. In the other side, they avoid to look for medical treatments or absence from work for health problems. Their health care interface was restricted to periodic exams required from OGMO.

Descriptors: Qualitative research; occupational health; gender and health; men's health health-disease process, workers

APRESENTAÇÃO

A gênese desta investigação aconteceu no ano de 2009, a partir do convite que recebi de Profa. Dra. Márcia Thereza Couto Falcão, na época integrante do quadro de docentes da UNIFESP – Campus Baixada Santista, para participar como pesquisadora do projeto: “*Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*”. No momento em que apresento esta tese, a pesquisa já foi concluída e alguns de seus frutos publicados e reconhecidos pela comunidade acadêmica, como o Relatório Final apresentado junto ao CNPQ (Queiroz e Machin, 2011) e um livro em fase de publicação.

Essa pesquisa foi dividida em dois ramos complementares, capazes de abranger a complexidade do objeto: *Subprojeto 1* e *Subprojeto 2*. Suas abordagens metodológicas eram diferentes e específicas, direcionadas ao entendimento das transformações e impacto da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 sobre o cotidiano dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) do Porto de Santos.

O desenvolvimento do *Subprojeto 1* foi pautado em metodologia quantitativa e analisou principalmente: os acidentes de trabalho envolvendo mão e membro superior, as prevalências de lombalgia e Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (DORT) e o uso de álcool e drogas e estudo da fadiga. O *Subprojeto 2*, por sua vez, foi baseado em metodologia qualitativa e esteve direcionado ao entendimento de questões relativas à perspectiva geracional e de gênero, assim como suas implicações para os processos de saúde, adoecimento e sofrimento dos TPAs. (Queiroz, Machin; 2011).

Meu envolvimento com a pesquisa esteve atrelado ao *Subprojeto 2* e consistiu-se em duas etapas: observações etnográficas e entrevistas em profundidade. As

observações etnográficas representaram minha entrada no *campo de pesquisa*, uma apresentação aos sujeitos, sua realidade, símbolos e códigos. Elas aconteceram nos locais de escalação para o trabalho dos TPAs (*Paredes*) e faixa do cais do Porto de Santos. Concluída essa etapa fui lançada às entrevistas em profundidade, munida de roteiro comum aos demais pesquisadores envolvidos, treinamento e muitas expectativas quanto a receptividade dos entrevistados.

Faço uma ressalva em relação à história da pesquisa porque nessa etapa Profa. Márcia Thereza aventou a hipótese de aproveitar a experiência e transformá-la em tese, com abordagem da temática no campo da Saúde Coletiva, relacionando a Saúde do Trabalhador e as Ciências Sociais. A ideia original consistia na ampliação do roteiro das entrevistas em profundidade por mim aplicadas, com a adição de questões específicas sobre a saúde dos trabalhadores portuários (acidentes, afastamentos, aposentadoria). Para tanto, procuraria TPAs em afastamento do trabalho por acidente ou tratamento médico.

A partir do aceite dos demais docentes envolvidos na pesquisa, iniciei a procura pelos TPAs afastados do trabalho e fracassei: recebi negativa do OGMO no fornecimento de dados sobre os afastamentos e o “método bola de neve” falhou (indicação de novos entrevistados a cada entrevista). Tive que mudar os planos e o roteiro ampliado foi aplicado aos TPAs na ativa, com sucesso inesperado, alcançando um vasto repertório temático acerca de seu trabalho no Porto de Santos.

Durante as observações etnográficas e entrevistas em profundidade, o Porto de Santos mostrou-se um ambiente fechado para ‘intrusos’, principalmente à presença feminina. O trabalho de campo exigiu persistência e muitos recomeços, envolvendo a superação de diversos obstáculos como: o deslocamento até a Cidade de Santos, dificuldade de acesso aos locais de escalação e faixa do cais do porto, o clima chuvoso,

a lama e a sujeira que se acumulavam no trajeto da pesquisadora, o contato com TPAS sob o efeito de psicotrópicos, a solidão e incerteza sobre os resultados. Descrevo esses elementos porque explicitam a representatividade desta investigação em minha trajetória acadêmica: ela transformou meu modo de ‘pensar pesquisa’, tornando-me mais flexível e humilde.

Esta tese está estruturada em duas partes, sendo a Parte I constituída pelos capítulos de apresentação do objeto e dos referenciais teóricos que alicerçaram o estudo. No capítulo inicial foi realizado um resgate histórico da construção do Porto e sua relação com o desenvolvimento da Cidade de Santos, evidenciando a relação de atrelamento e dependência entre eles. Foi retratada a formação da população local, leia-se mão-de-obra, mista, constituída por imigrantes, nativos e escravos libertos, assim como os percalços da trajetória da edificação da cidade em si, em relação comensal com a organização porto.

No segundo capítulo, foram exaltados os movimentos políticos que fizeram do Porto de Santos um exemplo nacional de sindicalização e empoderamento da massa trabalhadora, capaz de influenciar os rumos da política nacional. Também foram apresentados aspectos relativos à regulamentação do trabalho no Porto de Santos, como ele vigorava antes promulgação da Lei 8630/9 e os aspectos de mudança trazidos por ela.

O terceiro capítulo apresenta considerações acerca da temática de gênero, buscando pautar um entendimento ampliado do universo dos TPAs, reconhecendo as relações entre feminino/masculino e investigando o papel das masculinidades nas sociedades ocidentais.

Por fim, o quarto capítulo traz algumas reflexões da pesquisadora sobre o capitalismo e as transformações do mercado de trabalho, entre o final do século XX e

início do XXI, levantando a problemática da inserção/manutenção dos trabalhadores portuários nesse novo cenário de mercado de trabalho em que foram forçosamente inseridos.

A Parte II é composta pelos capítulos destinados aos aspectos da investigação propriamente dita Objetivos; Metodologia; Aspectos Éticos e Análise dos Dados. O capítulo dos Objetivos permite o esclarecimento da proposta do estudo, explicitando seu objetivo geral e os objetivos específicos. No capítulo de Metodologia são apontadas as razões da escolha pela metodologia qualitativa, através da apresentação dos instrumentos utilizados, critérios de inclusão e uma descrição detalhada das etapas de realização do trabalho de campo e da análise dos dados. O capítulo de Aspectos Éticos descreve a aprovação do projeto de pesquisa junto aos comitês de ética pertinentes, da UNIFESP e CAPPesq/FMUSP, respectivamente..

A Análise dos Dados foi dividida em três capítulos representativos das categorias temáticas principais que emergiram do processo de impregnação, com suas subcategorias. O primeiro refere-se a caracterização dos sujeitos de pesquisa e seu universo simbólico, apontando elementos constitutivos da identidade do grupo e suas peculiaridades. O capítulo seguinte foi destinado a análise dos aspectos da saúde desses trabalhadores portuários, enfocando a organização do trabalho, acidentes, afastamentos, cuidado em saúde, papel dos sindicatos e aposentadoria, estabelecendo relações entre permanências e mudanças da Lei 8630/93. O último capítulo foi destinado ao estudo da dimensão de gênero, enfocando o papel das masculinidades na formação da identidade do grupo dos TPAs, identificando os impactos da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 sobre esses homens.

Preparo o leitor para encontrar nas próximas linhas uma investigação cuja pretensão é contribuir para a área de conhecimento da Saúde Coletiva, campo que permite o encontro das temáticas aqui abordadas sob um olhar crítico e de aproximação.

PARTE I – APRESENTAÇÃO DO ESTUDO E DOS REFERENCIAIS TEÓRICOS

1 A CIDADE E O PORTO

1.1 O Nascimento da *Cidade* pela criação de seu *Porto*

Nos primeiros tempos da colonização do território brasileiro a Coroa Portuguesa instituiu 14 porções de terra, paralelas à linha do Equador, batizadas “Capitanias Hereditárias”. As tarefas de seus donatários eram povoar, extrair e produzir bens para sua Coroa a partir delas. Ancoradouros naturais e trapiches¹ foram construídos em locais da costa com o objetivo de promover o movimento de riquezas (gêneros tropicais e metais preciosos) da Colônia em direção à Coroa, que em contrapartida lhes fornecia produtos manufaturados e escravos africanos (Goularti Filho, 2007).

Uma dessas áreas de ancoradouro foi batizada de *Ilha de São Vicente*, nome do santo do dia, e esse local ficou à mercê da exploração de piratas e corsários em busca de madeira pau-brasil. A decadência dos negócios portugueses nas Índias suscitou o interesse em relação à essa nova Colônia, fazendo com que D. João III enviasse uma esquadra de demarcação chefiada por Martim Afonso de Souza. Ele encontrou um povoado fundado por um expatriado da expedição original de Américo Vespúcio, Cosme Fernandes, e também um atracadouro, conhecido como *Porto de São Vicente*

¹ Trapiche – atracadouro de barcos, dique, porto (AURÉLIO, 2014).

(local onde atualmente é o estuário do Porto de Santos – Ponta da Praia) sob seu controle, ambos prosperando a partir do comércio com os indígenas e atividades desenvolvidas por ele (Silva M, 2003; Santos, 2011).

Martim Afonso de Souza expulsou Cosme Fernandes de *São Vicente*, começando a demarcação e distribuição de terras em sesmarias, porções de terra doadas para colonos portugueses na parte norte do território, denominado *Enguaguaçu*. Nesse local esses colonos estabeleceram-se e prosperaram através de engenhos de açúcar. Como vingança, Cosme Fernandes invadiu e saqueou a *Vila de São Vicente*. Esse evento foi sucedido por um desastre natural, um maremoto que arrasou o *Porto de São Vicente*, fator que contribuiu para o crescimento do *Enguaguaçu* e a transferência do ancoradouro para esse local, por Brás Cubas, por volta de 1540. Obedeceu-se a lógica de que o local de estabelecimento do porto deveria contar com o suporte da população local para o atendimento das embarcações que lá aportassem, e que possuísse mercadorias para exportação, principalmente o pau-brasil (Silva M, 2003; Museu do Porto, 2011; Santos, 2011).

A construção da Santa Casa de Misericórdia de Todos os Santos, por Brás Cubas, primeiro hospital das Américas, fez com que o povoado ficasse conhecido como povoado de *Todos os Santos*. Outra hipótese sobre o nome de batismo da cidade é de analogia entre o porto desse novo povoado e o Porto de Santos de Lisboa. Até sua elevação à condição de cidade passou pelas categorias urbanas de *Povoado de Santos*, entre os anos de 1540 até 1547 (data inexata por falta de documentação), e posteriormente foi nomeada *Vila de Santos*, condição em que permaneceu por 300 anos. Sua Alfândega para arrecadação de impostos foi instaurada em 1550, por Antônio Cardoso de Barros, provedor-mor da fazenda real. Teve ocupação por imigrantes portugueses e espanhóis (Gitahy, 1992).

A chegada dos jesuítas iniciou um movimento de desenvolvimento com a catequização dos índios tupis mas até a chegada da família real, no século XIX, os anos que se seguiram foram marcados pela estagnação, tanto para a *Capitania de São Vicente* quanto para a *Vila de Santos*, com seus habitantes procurando atividades econômicas nas bandeiras em *São Paulo de Piratininga* (Santos, 2011). Esse fenômeno observado na *Vila de Santos*, entre os séculos XVII e XVIII, deveu-se a diversos acontecimentos como a transferência das lavouras de açúcar para o Nordeste, o acesso dificultado pela Serra do Mar e a atração de mão de obra para a região das Gerais e Goiás para extração de ouro. A *Vila* foi transformada em cidade graças a José Bonifácio, que persuadiu a Assembleia Provincial (atual Assembleia Estadual) a aprovar a lei que mudava o status da *Vila de Santos* para *Cidade de Santos*, fato que aconteceu em 26 de janeiro de 1839 (Santos, 2011).

1.2 A estruturação do *Porto de Santos*

Após a estagnação vivida até o final do século XVIII, devida à distância das regiões de mineração, o *Porto de Santos*² voltou a ser interessante economicamente para o contexto do Estado de São Paulo. A construção da *Calçada Lorena*, no ano de 1797, ligava esse porto ao planalto e foi idealizada e colocada em prática durante o governo de Bernardo José de Lorena, que objetivou transformar o *Porto de Santos* em monopolizador do comércio de exportação da capitania. Foi finalizada em 1827 e representava uma ligação terrestre entre o *Porto de Santos* e Cubatão, por onde

² A referência ao *Porto de Santos* em letras maiúsculas, e com destaque são um reconhecimento à sua importância para o presente estudo, em que ele é cenário onde aconteceram todas as ações.

aconteciam a comercialização do açúcar por tropas de muares, trajeto que levava mais de 1 dia (Lanna, 1996; Museu do Porto, 2011).

O acesso facilitado proporcionou a especulação imobiliária dos terrenos beira-mar, pelo interesse de negociantes em construir trapiches e o aparecimento de atividades relacionadas ao transporte do açúcar (transportadores, carpinteiros para a construção das caixas de madeira, etc.). A *Calçada Lorena* alavancou desenvolvimento econômico significativo para além dos limites da zona portuária (Lanna, 1996).

A partir de 1850, o cultivo do café tomou as lavouras da região Sudeste do Brasil, principalmente Minas Gerais e São Paulo, locais onde foi alcançado sucesso no plantio desse gênero agrícola de maneira que, por algumas décadas, se transformaram na principal fonte de receita do país. O café era cultivado no interior do Estado de São Paulo e escoava pelo *Porto de Santos*, em direção ao mercado internacional (Santos, 2011).

Para atender as novas demandas impostas pela realidade da cultura do café, a estrutura de abastecimento do *Porto de Santos*, enquanto engrenagem da máquina de exportação, teve que se adaptar rapidamente a realidade de fornecimento desse produto, em larga escala, para o mercado mundial (Lanna, 1996; Telaarolli, 1996; Silva M, 2003). Logo, a *Calçada Lorena* tornou-se obsoleta em relação à ferrovia, que ligou o planalto ao *Porto*, deixando de exigir parada obrigatória em Cubatão, cidade cujo crescimento em direção ao planalto cessou (Lanna, 1996). A inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí (São Paulo Railway), no ano de 1867, levou ao colapso dos portos menores (próximos à Cidade de Santos) e facilitou tanto o abastecimento com café quanto o movimento de pessoas entre as lavouras e o *Porto*, o que acabou por criar um congestionamento (Lanna, 1996; Museu do Porto, 2011).

Acerca da estrutura física do *Porto de Santos*, no ano de 1880 ele contava com 10 trapiches de particulares, sendo os mais importantes: *Alfândega, Arsenal, 11 de Junho, Consulado, Capela, Sal, Banca e o Trapiche da Estrada de Ferro*. Para dimensionar o compasso de crescimento do *Porto*, em 1889, já eram 23 trapiches, por onde as sacas de café eram transportadas nos ombros de escravos e trabalhadores para o abastecimento das embarcações, ancoradas à distância de 100 metros dos trapiches, sem nenhum tipo de segurança ou regulamentação. As mercadorias se acumulavam nas praças com risco de roubo. Apesar desses fatores, a partir da segunda metade do século XIX, a exportação do café bateu níveis recorde (Gitahy, 1992; Museu do Porto, 2011).

O Governo Imperial percebia que o crescente movimento de cargas pelo *Porto de Santos*, impulsionado pela exportação do café, exigia uma urgente remodelação de estrutura, já que os trapiches representavam prejuízo e um obstáculo ao desenvolvimento (Lanna, 1996; Silva M, 2003). Por isso, numa primeira tentativa de organizar o cais, esse governo concedeu seu controle ao Conde Estrela e a Francisco P. A. Perteneu, por um período de 90 anos, em troca da realização das obras necessárias. Estes nada fizeram em prol da melhoria do *Porto de Santos*, perdendo esse privilégio, que através de nova concessão passou ao arbítrio do Governo da Província de São Paulo, no ano de 1882. Contudo, mais uma vez, nada aconteceu, e no ano de 1886 o Governo Imperial retomou o controle desse porto, abrindo nova concorrência à iniciativa privada em 1888, com os termos de início imediato das obras (Goularti Filho, 2007; Lanna, 1996). Ela foi vencida por Cândido Graffré e Eduardo Guinle, que criaram a *Empresa de Obras de Melhoramentos do Porto de Santos*, que mais tarde viria a se chamar *Companhia Docas de Santos* (Lanna, 1996; Silva F., 2003; Museu do Porto, 2011).

O contrato previa a construção dos seguintes itens em 39 anos: 860 metros de cais e aterro, linha férrea dupla, serviço de guindaste, vagões para carga e a construção de armazéns para a guarda de mercadorias. Os primeiros desafios dessa empreitada estiveram relacionados à dragagem do lodo depositado no cais,, que dificultava o transporte de mercadorias e servia de reservatório de doenças (Gitahy, 1992; Silva M., 2003). A organização do cais esbarrava na questão dos trapiches, de propriedade de particulares, avessos à modificações que onerassem sobre suas transações comerciais. Eles desejavam apenas desobstruir o larga-mar e remover o foco das epidemias (Lanna, 1996). No ano de 1892, *Companhia Docas de Santos* conseguiu inaugurar os primeiros 260 metros de cais do Valongo (Gitahy, 1992; Lanna, 1996;Goularti Filho, 2007).

Para a construção do cais foram adotados modelos franceses e ingleses de muralhas de blocos sobrepostos, regularizados sobre estacas ou em fundação direta, estrutura denominada “cais pesado”. Ao passo que essa construção tornou o porto mais sólido e mais seguro, impossibilitou definitivamente a sobrevivência dos trapiches de forma pela edificação da murada do cais. Dessa forma, o monopólio sobre o *Porto* passou finalmente para a *Companhia Docas de Santos (Cia Docas)*. Naquele momento, ocorreu um movimento de ‘fechamento’ do *Porto* em relação à *Cidade de Santos* (Lanna, 1996; Museu do Porto, 2001).

Durante os longos anos da reestruturação do *Porto de Santos*, segundo Gitahy (1992), a *Cia Docas* foi ganhando força pelo o apoio dos sucessivos Governos Federais. A partir da Proclamação da Republica, no ano de 1889, a *Cia Docas* alegava que as obras estavam atrasadas por carência de trabalhadores e greves, assunto para outro capítulo desta tese.

Entre o final do século XIX e início do século XX, através do mar chegou parte da mão de obra que serviu ao *Porto de Santos*. Ela era constituída por imigrantes,

principalmente portugueses e espanhóis, e escravos alforriados ou fugitivos (até que fosse promulgada a Lei Áurea, em 1888) (Gitahy, 1992; Silva F, 2003). Essa necessidade por mão de obra impulsionou o movimento abolicionista na *Cidade de Santos*, local onde os escravos libertos eram vistos como exército voraz e que aceitava remunerações aquém dos valores de mercado (Silva F., 2003) .

Os eventos da abolição da escravidão (1888) e da Proclamação da República (1889) foram os combustíveis que impulsionaram a comercialização do café brasileiro para o mundo. Também possibilitaram a concessão do *Porto de Santos* para a administração de particulares, uma vez que ele ainda funcionava num misto de reestruturação e condições precárias, pelo sucateamento dos trapiches, o que prejudicava o movimento de exportação. Esse ritmo de implementação de mão de obra refletiu no movimento anual de sacas de café (60kg cada), que segundo Silva F. (2003), passou de 437 580, nos anos de 1870, para mais de 2 000 000, em 1889.

Sobre a ordem cronológica da criação de órgãos atribuídos da função administrativa dos portos brasileiros, durante o Período Colonial, eram de responsabilidade das Câmaras Municipais, e em 1820 ficou decretado que todos seriam de competência da Repartição da Marinha. Com a Proclamação da Independência, em 1822, passaram ao comando da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha. Posteriormente, em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, ainda sob tutela da Marinha, que deveria policiar e trabalhar no melhoramento dos portos brasileiros. No ano de 1873, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas assumiu os portos brasileiros e dividiu o litoral em seis distritos, que em 1890 passaram para responsabilidade das Inspetorias dos Distritos dos Portos Marítimos. O Ministério da Agricultura foi dividido e os portos ficaram a cargo do Ministério da Viação e Obras Públicas (Goularti Filho, 2007; Museu do Porto, 2011).

Quanto a sua exploração, no ano de 1869, foi editado o Decreto 1746, que autorizava a concessão dos portos à iniciativa privada, por 90 anos. Ele foi revogado por outro decreto, do ano de 1886, que reduzia o prazo para 70 anos. Em 1903, foi editado decreto que passava para o Governo Federal a responsabilidade pelas obras de melhoria dos portos. Uma vez finalizadas as obras, poderiam ser concedidos à iniciativa privada por 10 anos. No ano de 1907, foi aprovada a criação de repartição para centralização das obras de melhoramento, conservação e administração dos portos (Gitahy, 1992; Goularti Filho, 2007; Museu do Porto, 2011).

1.3 A construção do espaço urbano da *Cidade de Santos*: respostas à necessidade de infraestrutura para o *Porto*

Na segunda metade do século XVIII, iniciou-se a retomada do crescimento da *Cidade de Santos*, baseada em diversos fatores abordados anteriormente neste capítulo. A retomada desse movimento de ascensão deveu-se, principalmente, ao desenvolvimento da economia do café, a partir do século XIX, que no ano de 1830 já ultrapassava o açúcar em exportação. Santos tornou-se “praça cafeeira do planeta” e esse título impingiu mudanças radicais à estrutura da *Cidade* e do *Porto* (Gitahy, 1992; Silva M., 2003; Santos, 2011;).

O desenvolvimento das atividades relacionadas ao café, desde o plantio até sua comercialização, exigia cada vez mais mão de obra, e com isso o Estado de São Paulo tornou-se o primeiro destino de brasileiros migrantes e de europeus imigrantes a procura de trabalho. Segundo o Censo de 1822, momento em que os portos brasileiros

já haviam sido abertos às Nações Amigas³, a *Cidade de Santos* apresentava franco crescimento, possuindo 4781 habitantes, com taxa de crescimento de 64 habitantes/ano (Silva F., 2003). Desses, 56,3% eram livres e 43,6% escravos (Gitahy, 1992).

Nos anos seguintes, o crescimento populacional manteve-se e, em 1872, a *Cidade* contava com uma população recenseada de 9191 habitantes. Tampouco a *Cidade* nem o *Porto de Santos* possuíam infraestrutura suficiente para suportar esse ritmo de crescimento, impulsionado pela exportação do café. Somado a isso, a partir do ano de 1887, o Governo Brasileiro passou a subsidiar a imigração europeia, com destino às lavouras de café onde faltava mão-de-obra, incrementando ainda mais a aglomeração na *Cidade*.

Entre os anos de 1891 e 1900, 65% dos imigrantes europeus que se dirigiram ao Estado de São Paulo utilizaram como porta de entrada o *Porto de Santos* (Silva F, 2003; Silva M, 2003). A *Cidade de Santos* vivenciou uma escalada populacional exorbitante, sendo que no ano de 1900 a taxa de crescimento era de 2000 habitantes/ano, com uma realidade urbana caótica, em que seus habitantes aglomeravam-se em cortiços e construções insalubres (Silva M., 2003).

Essa chegada e instalação dos imigrantes europeus modificou drasticamente o perfil demográfico da *Cidade de Santos*. No período pós-abolição, já representavam 42,5% da população da cidade, com predominância de portugueses, espanhóis e italianos. Posteriormente, os imigrantes (principalmente os portugueses) iriam competir por trabalho com os negros libertos. Características de uma multiculturalidade e multiétnia começaram a tomar conta do município (Gitahy, 1992).

³ Nações Amigas – No ano de 1808, foi decretada pelo príncipe regente de Portugal carta régia de abertura dos portos do Brasil ao comércio com nações amigas daquele país, o que acabou com o pacto colonial. (Câmara, 2014)

Nesse contexto, a força de trabalho era unanimemente masculina, e para as mulheres sobravam as colocações como freiras, parteiras, domésticas, funcionárias públicas, na prostituição. Para àquelas mais remediadas cabia buscar colocação no magistério, trabalhando como instrumento de erradicação do analfabetismo, em instituições educacionais preocupadas com a educação infantil. As crianças eram o grupo de maior adesão às escolas, geralmente administradas por padres, e a resistência dos estrangeiros à nacionalização representava um dos principais fatores das elevadas taxas de analfabetismo na *Cidade de Santos* (Gitahy, 1992).

Ao final do século XIX, constituíram-se nas regiões de morro alguns bairros que abrigavam a classe trabalhadora e apresentavam condições de moradia precária: muitos cortiços de pé-direito baixo, paredes úmidas, com moradores em excesso. No texto de Lanna (1996, p. 62), baseado na descrição do inspetor sanitário Dr. Olinto R. Dantas, sobre ruas próximas ao cais, isso é explicitado:

(...) casas antigas, escuras, mal ventiladas, quase todas ocupadas por botequins e vendas.

Existiam também *casas de pasto*, estruturas ligadas aos cortiços, sempre lotadas, onde alojavam animais e a falta de higiene imperava. O lixo era acumulado pelas praças, córregos e quintais por falta de coleta. Sobre o abastecimento de água, para os remediados, ela provinha de fontes naturais, transportada por escravos, ou era vendida por ambulantes. Para os demais, ficava a opção de perfurar poços de água salobra nos quintais e a água para beber era encontrada na fonte do Itororó (Silva M., 2003).

No início do século XX, o Censo realizado em 1913 mostrou o tamanho do crescimento da *Cidade de Santos* enquanto município, apresentando uma população estimada de 90 mil habitantes, em que quase metade era de origem estrangeira. Essa

população era composta por adultos, solteiros, do sexo masculino, empregados nos setores de comércio e no *Porto*. Os recenseamentos seguintes apresentaram algumas distorções, sendo o mais fidedigno o de 1940, em que ainda observou-se grande crescimento no número de habitantes. Naquele momento, a população era de 165.568 habitantes, e conservava o predomínio masculino e de trabalho no *Porto*, com redução significativa na contagem de estrangeiros (Silva F., 2003).

1.4 Inter-relações entre a *Cidade* e o *Porto de Santos* para saneamento e controle de epidemias

A urbanização desordenada da *Cidade de Santos* foi decorrente do desenvolvimento do *Porto de Santo* e acarretou graves consequências relacionadas à saúde de sua população. Em primeira instância, o aumento do volume das transações comerciais pelo porto trouxe, além de produtos, doenças graves como a varíola, cólera, tuberculose, malária, e a mais impactante para a população da época, a febre amarela (Silva M., 2003).

A febre amarela, principal patologia a assolar a região Sudeste no século XIX, ressurgiu no país, de acordo com Silva M. (2003), por via marítima, por navio provindo de New Orleans (EUA), que atracou na Bahia em 1849, de onde a doença foi disseminada até o porto do Rio de Janeiro, chegando em seguida a Santos. Todas as cidades portuárias brasileiras foram contaminadas.

Os fatores determinantes para a evolução da doença na zona urbana foram: o grande acúmulo de lixo (que propiciava condições favoráveis para a proliferação dos mosquitos) e, o transporte ferroviário de passageiros (que levou a febre amarela até o interior do Estado) dessa doença que contaminava a mão de obra imigrante (Lanna, 1996; Silva M., 2003).

A Cidade de Santos necessitou de intervenção das autoridades sanitárias ainda sob a égide da teoria miasmática⁴. No ano de 1850, o Governo Monárquico criou uma Comissão Central de Saúde Pública para exercer combate efetivo da doença. Contudo, até o ano de 1880, as medidas para controle da doença foram inexpressiva e o governo da *Cidade de Santos* tomou a iniciativa de reunir uma Comissão Sanitária, subordinada à Secretaria dos Negócios do Interior, para a tomada de medidas de saneamento geral.

Pela lentidão na tomada de medidas para o controle da febre amarela, na década de 90 do século XIX, o fluxo de migração pela região Sudeste e imigração europeia foram acompanhados por uma nova epidemia. Brasil acabou por ser pressionado pelos países de origem da mão de obra imigrante quanto a tomada de medidas pelo Governo Republicano (Silva M., 2003).

A partir de 1892, a cruel realidade caracterizada pelo registro de mais de 7.000 óbitos por febre amarela, entre os anos de 1874 e 1890, começou a ser transformada. Por um primeiro movimento de reforma dos serviços sanitários brasileiros, seguindo as descobertas da época sobre a cadeia de transmissão, ela tornou-se doença de notificação compulsória, medida contra a subnotificação de casos (Silva M., 2003).

No ano de 1893, foi redigido o Código Sanitário de São Paulo e também inaugurado o Desinfectório Central, no bairro do Bom Retiro em São Paulo, que contava com uma Comissão de Desinfecção. Essa comissão expandiu seu raio de ação até a *Cidade de Santos*, pela capacitação de uma Comissão Sanitária. Sua ação esteve direcionada ao borrifamento de *sublimado de enxofre* nas habitações coletivas e navios. Paralelamente, o engenheiro Saturnino de Brito idealizou um projeto urbanístico e de saneamento, que levou à construção dos canais da *Cidade de Santos*, de habitações

⁴ A teoria miasmática refere-se a uma corrente de pensamento médico do século XVIII, que acreditava que o ambiente e o corpo humano eram capazes de produzir miasmas, emanações nocivas e produtoras de adoecimento (Costa, 2004).

operárias e familistérios, remodelando completamente a paisagem da cidade (Silva M., 2003).

A organização do *Porto*, o saneamento da cidade, o controle das epidemias, e o projeto urbano de edificações inauguraram um novo momento áureo para a *Cidade de Santos*, sua *Bella Epóque*. Esse período foi marcado pela (re)construção física e da realidade de seus habitantes, marcada pelas disputas políticas e financeiras. Havia uma polarização de interesses entre trabalhadores *portuários* (apoiados por classes simpatizantes - construtores, marinheiros, operários da indústria) e pela a *Cia Docas*, apoiada pelos Governos local e federal (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

2 A CONSTITUIÇÃO DA IDENTIDADE DOS TPAS DO *PORTO DE SANTOS* E OS IMPACTOS PROMOVIDOS PELA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS 8630/93

2.1 A efervescência política do *Porto de Santos* e a construção da identidade de seus trabalhadores portuários

Neste capítulo foi realizada uma retrospectiva acerca da constituição da classe operária de Santos, com ênfase nos aspectos relativos ao trabalho portuário e aos impactos da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8.630/93. Sobremaneira, na primeira parte do capítulo foram destacados elementos objetivos e subjetivos da trajetória de empoderamento político e social dos trabalhadores portuários, enquanto na segunda parte foram apresentados elementos do texto da Lei 8630/93 que impactaram sobre o cotidiano do trabalho dos portuários, no sentido de embasar a discussão sobre permanências e mudanças no *Porto de Santos*.

2.1.2 A gênese dos TPAs: Cia Docas, política, sindicatos e repressão

A constituição de uma classe operária na *Cidade de Santos* esteve diretamente relacionada à construção de seu *Porto*, antes mesmo que ele fosse organizado pela *Cia Docas*, numa época em que era apenas lodo, trapiches e doenças. O desenvolvimento da estrutura do *Porto* alavancou o crescimento da *Cidade de Santos*, que sofreu um processo de urbanização intensa, com transformações positivas nas áreas de saneamento, urbanização e controle sanitário. Tão grande era sua influência que a fusão

Cidade/Porto para a economia nacional que foi capaz de pressionar o Governo para acelerar a Abolição da Escravatura (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

O tipo de cultura operária que se estabeleceu na *Cidade de Santos* era pluralista, sendo as classes de maior força política os construtores civis, artesãos, marinheiros e os sujeitos dessa pesquisa, os trabalhadores portuários (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

As influências do movimento anarquista, provindas da Europa, chegaram ao *Porto de Santos* juntamente com os imigrantes que vieram compor a força de trabalho. Rapidamente ideais de melhores condições de vida e de trabalho foram disseminados entre os portuários e demais categorias operárias (Silva F., 2003). A primeira categoria organizada para reivindicação de melhores condições de trabalho foi a dos construtores, munidos de combativa percepção de sua importância na edificação da *Cidade*. Os construtores civis eram reconhecidos como verdadeiros ‘artistas em seu ofício, ensinado na prática cotidiana, e possuíram monopólio nas obras da *Cidade de Santos* até que, em meados do século XX, foram subordinados pela regulamentação das profissões de arquitetura e engenharia (Silva F., 2003).

A classe operária santista esteve submetida, desde a instalação do *Porto* na *Cidade*, à característica sazonal de oferta de trabalho, por isso as categorias identificavam-se pelas condições comuns enfrentadas por todos. O perfil da composição dessas diversas classes trabalhadoras era semelhante: homens solteiros, que moravam juntos em cortiços ou habitações precárias, e que se reuniam em momentos de lazer (Gitahy, 1992; Silva M., 2003). O somatório desses fatores: influência anarquista, características comuns às categorias e compartilhamento de espaços no cotidiano, formaram o ambiente ideal para a disseminação dos ideais anarquistas e o fortalecimento da sindicalização (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

Para os portuários, o cotidiano do trabalho avulso possibilitou o surgimento de um tipo de identidade, compartilhada entre esses trabalhadores, ancorada no ideal de liberdade, com a noção de pertencimento a um grupo de “operários sem patrão”, fator fomentador das muitas greves que aconteceriam no *Porto de Santos* (Silva F, 2003; Rossi, 2007).

Segundo Gitahy (1992), a luta dos operários *da Cidade de Santos* por melhores condições de trabalho teve início oficialmente no século XIX (1889), quando a *Cia Docas* assumiu a concessão do *Porto*, com 8 greves consecutivas registradas até 1914, centradas na disputa pelo controle do embarque/desembarque de cargas e na relação capital/trabalho. O período entre os anos de 1909 e 1912 foram marcados por muitas greves e repressão policial, denominados *anos difíceis* (Gitahy, 1992).

O estouro da Primeira Guerra Mundial (1918) mudou drasticamente o cenário global e desacelerou o crescimento do *Porto de Santos* em direção ao mundo: houve uma diminuição do movimento de cargas para a exportação. Os países em guerra deixaram de importar produtos brasileiros supérfluos e passaram a solicitar apenas produtos considerados essenciais. Dessa forma, o movimento de cargas de carne, cereais, feijão e açúcar começou a acontecer com maior intensidade do que o de café. O café e os produtos manufaturados tiveram que mudar sua rota de destino rumo ao interior do Brasil, seguindo por terra. A *Cia Docas* utilizou a redução do movimento de cargas como justificativa para a redução de salários e imposição de condições de trabalho abusivas aos portuários (redução da remuneração e aumento dos turnos), que foram reprimidos pela força policial em seus levantes. Em decorrência das greves, muitos imigrantes foram extraditados e alguns brasileiros exilados (Silva F., 2003).

Por outro lado, existem registros de que, mesmo com a redução do movimento de cargas, a *Cia Docas* nunca teve real prejuízo financeiro durante a guerra,

conseguindo manter seu quadro de funcionários completo de (Silva F., 2003). A repressão aos portuários fortaleceu sua união e identidade do grupo, fomentou também o surgimento de um sindicalismo radical, formado por anarquistas e revolucionários (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

O término da guerra e o debelar da gripe espanhola levaram à reorganização sindical do *Porto de Santos*, que foi marcada por uma greve geral no mês de maio de 1919. Na paralisação, além dos portuários, participaram mais 12 categorias profissionais e ela foi resposta à intensa repressão policial promovida pelo Estado, que apoiava a *Cia Docas*. Os grevistas reivindicavam melhores condições de trabalho, aumento salarial com a retomada da exportação, e principalmente jornada diária de trabalho de 8 horas (Silva F., 2003). Foram onze dias de greve, a Associação Comercial de Santos (ACS) mediou as negociações, sendo criada a sucursal da União dos Operários Estivados em Santos (UOE). Naquele período, observou-se a queda do sindicalismo de ação direta, com paralelo aumento de arbitrariedades cometidas pela polícia santista à mando da *Cia Docas*, que trazia trabalhadores do Rio de Janeiro e São Paulo para cobrir o trabalho durante as greves, denominados pelos portuários de *fura-greve* (Silva F., 2003). No auge das greves, lideradas pelos ideais políticos anarquistas, a *Cidade de Santos* chegou a ser chamada de “Barcelona Brasileira”⁵.

Nos anos 30 do século XX, o Projeto Getulista incentivou novamente a mobilização dos trabalhadores do *Porto de Santos*, que organizaram novas formas de sindicalização. Sua luta estava baseada na busca da não-intervenção estatal e organização dos direitos dos trabalhadores (Silva F., 2003). Nesse sentido, o movimento

⁵ A *Cidade de Santos* recebeu essa nomeação, entre os anos de 1879 e 1927, em razão da chegada de grande número de imigrantes da península ibérica, fortemente politizados e partidários do anarco-sindicalismo participantes, fortalecedores do movimento operário e que promoveram reforma social (MATOS, 2005).

político comunista começou a tomar vulto entre a classe operária da *Cidade de Santos*, sendo combatido pelo Estado. No ano de 1935, foi criada a Frente Única Sindical e Popular de Santos (FUSPS), que se declarava apartidária mas era controlada pelos comunistas; obteve sucesso imediato entre os trabalhadores. A criação da Aliança Nacional Libertadora (ANL) teve destaque ao reunir os partidos comunistas com as demais linhas políticas e foi considerada ilegal pelo Governo Brasileiro (Silva F., 2003).

A principal conquista dos trabalhadores portuários durante o século XX foi o estabelecimento do *Closed Shop*, que representou o controle dos sindicatos, liderados pelos próprios trabalhadores, sobre a comercialização de sua mão-de-obra no *Porto de Santos* (Gitahy, 1992; Silva F., 2003; Diéguez, 2007a). Essa conquista foi legalizada em 1943, junto a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mas já havia sido reconhecida em 1939, em projeto de lei de assinado por Getúlio Vargas (Silva F., 2003). Segundo Diéguez (2007a):

O closed-shop foi uma conquista histórica da estiva, não só da santista, como da carioca e de outros países. Mas, espalhou-se pelas categorias de avulsos que vieram posteriormente. Necessária para consolidar uma cultura do trabalho que, como podemos ver, já nasce anterior ao sindicato, através da construção de uma consciência de grupo, que através das experiências vividas, do cotidiano dos ternos e das dificuldades encontradas para manutenção do emprego, percebe a importância da constituição de um sistema que garanta aos trabalhadores o mercado de trabalho para aqueles que se consideram estritamente portuários, ou seja, fazem desta profissão o seu meio de subsistência e que através dos 'óculos' da profissão, compartilham maneiras de ver e de viver a realidade social.

No contexto do Estado Novo e da Segunda Guerra Mundial, a *Cidade de Santos* passou a ser denominada *Moscov Brasileira*, em razão da notável influência da corrente

libertária comunista entre o proletariado, principalmente entre os estivadores. Essa nova ideologia sindical promoveu transformações que levaram à eclosão de conflitos entre os próprios estivadores, por acusação de mau uso dos recursos do sindicato e a prática de favoritismo nas escalações nas *Paredes*⁶ (Gitahy, 1992).

A Segunda Guerra Mundial teve impacto negativo sobre o fluxo de cargas no *Porto de Santos*, o que levou muitos trabalhadores a abandonar de seus postos (Silva F, 2003). As questões sindicais giravam em torno da organização da categoria profissional dos portuários, que haviam deixado de lado as reivindicações sobre salários ou jornada de trabalho. No ano de 1940, foi promulgada a Lei 2032, que instituiu o rodízio da mão de obra portuária, de acordo com escala. No início, não conseguiu alcançar os trabalhadores e era desrespeitada pelos sindicatos. A estiva exigia rodízio de contramestres, que foi instituído somente em 1945, e aprovado como lei pelo Senado no ano de 1956. Com o final da guerra, a liderança sindical comunista, que teve duração de nove anos, foi colocada em xeque pelo movimento de democratização da estiva e, os líderes sindicais foram depostos (Silva F., 2003).

Ingrid Sarti (1981), em sua obra de reconhecida importância sobre o *Porto de Santos*, retratou a realidade e características do trabalho portuário no local durante o período compreendido entre meados dos anos de 1940 (como retrospectiva histórica, que segundo ela foi marcado pelo enfrentamento entre portuários e a *Cia Docas*) e os anos de 1980 (momento efetivo de sua investigação).

Debruçou sua análise sobre a crítica à descrição feita pela sociologia sobre o trabalho dos sindicatos dos estivadores, que os apontava como corruptos, fechados e antidemocráticos. De acordo com a autora, a questão é mais complexa, tendo sido construído um *tipo ideal* de estivador, modelo que recebeu forte influência do

⁶ No linguajar dos portuários da *Cidade de Santos*, eram os locais de escalação para o trabalho.

anarquismo. Numa tentativa de desmistificação dessa figura, ela reconstruiu a trajetória político-sindical desses sujeitos, buscando entender seu lugar perante os sindicatos e sociedade brasileira.

A leitura dos achados de Sarti (1981) causou identificação imediata com o conteúdo do presente nesta tese, especialmente quanto as descrições dos trabalho portuários que se desenvolvia no *Porto de Santos*, coletadas há mais de 30 anos. A pesquisadora relatou em detalhes o método de seleção para o trabalho utilizado no *Porto de Santos* antes da promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93. As regras para a candidatura de estivadores eram as seguintes:

- a) Existência de vagas;
- b) Idade entre 18 – 35 anos;
- c) Comprovantes de vacinação e robustez física.

Atendidas as condições supracitadas, os interessados deveriam fazer matrícula junto à Capitania dos Portos e filiação no Sindicato dos Portuários de Santos. Apesar da matrícula na Capitania dos Portos garantir o direito ao trabalho na estiva, na Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) era clara a preferência pelos sindicalizados:

“(...) a mão-de-obra na estiva das embarcações só poderá ser executada por operários (...) de preferência sindicalizados, devidamente matriculados na Capitania dos Portos.” (C.L.T., 1943, art. 257 apud Sarti).

A discriminação entre matriculados e sindicalizados acontecia efetivamente no cotidiano das *Paredes*. de acordo com a descrição de Sarti (1981, p. 29):

“Quando a carga é ofertada em cada ‘ponto de engajamento, os trabalhadores a disputam na ‘parede de acordo com alguns preceitos legalmente estabelecidos. Em primeiro lugar, nada obriga o estivador a comparecer ao ‘ponto’ já que ele é diarista. Quando o faz, leva consigo o cartão de câmbio, nominal e intransferível,

fornecido pelo sindicato. Esse cartão contém tantos espaços quanto forem os dias de cada mês, com a discriminação do período de trabalho. Ao ouvir a leitura da carga, manifesta seu desejo de engajar-se, levantando a mão, e terá preferência se estiver no 'câmbio'. (...) A discriminação acontece na prática. Consta que os estivadores sindicalizados não deixam de comparecer ao 'ponto, sempre que haja oportunidade de um 'trabalho bom e dentro dos mesmos preceitos acima descritos dividem entre si, membros do sindicato, as parcelas de uma jornada lucrativa. No caso das mercadorias 'a granel' a disputa é menos acirrada e maior é o número de homens necessários ao trabalho, o que permite a participação de um significativo contingente de trabalhadores não sindicalizados."

A promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 evidenciou a clara intenção do Estado Brasileiro em preparar os portos para a globalização, segundo pressupostos de uma política econômica neoliberal. Foram propostas mudanças para a atividade portuária em toda sua extensão, desde a regulamentação tarifária até o cotidiano do trabalho. A implantação da nova normatização não foi imediata no *Porto de Santos*, cujos trabalhadores apresentaram focos de resistência. A seguir, serão levantados aspectos da nova legislação relativos aos trabalhadores portuários, classificados por ela como Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), apontando elementos que ressaltam o impacto do rompimento com uma lógica que levou mais de um século para se constituir⁷.

⁷ Foi realizada a leitura da legislação com o objetivo de embasar a discussão sobre as mudanças no trabalho dos portuários, sem pretensão de adentrar a campo de conhecimento do Direito.

2.2 As duas margens do rio: rupturas e permanências promovidas pela Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93

A crise do modelo do Estado Social de Direito nos países desenvolvidos da Europa, associada ao desmoronamento do bloco socialista, fatos acontecidos entre meados dos anos 80 e 90 do século XX, resultaram em mudanças drásticas nas relações de trabalho e emprego no mundo (Antunes, 1999). Um novo cenário pautado no neoliberalismo se constituiu, enfraquecendo gradativamente os sindicatos, e por conseguinte o poder de barganha das categorias profissionais organizadas, entre elas as das atividades portuárias (Paixão e Fleury, 2008).

No caso específico do Brasil, o movimento de redemocratização e a promulgação da Constituição Federal em 1988, criaram um ambiente político favorável ao processo da Reforma Portuária, que no ano de 1993 culminou na promulgação da Lei Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93. Seu caráter transformador foi tamanho que revogou praticamente toda a legislação que regulamentava o trabalho portuário no país, inclusive os artigos 254 a 292 da CLT (ANEXO A). Segundo Paixão e Fleury (2008, pag. 26):

(...) Estava inaugurada, assim, uma nova era, um novo estágio, na administração da mão-de-obra portuária em todo Brasil.

A Lei 8630/1993 não representou apenas uma modificação legislativa, mas contemplou um modelo inteiramente distinto daquele que havia sido consagrado em várias normas preexistentes, invertendo vetores consagrados pela legislação anterior (Paixão e Fleury, 2008). Muitas foram suas inovações, sendo necessário ressaltar a implantação de Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), que em parceria com as Autoridades Portuárias, ficaram responsáveis pela regulamentação dessas atividades no

país. Foi instaurada a diversificação de tarifas portuárias como estímulo à concorrência entre os portos. Além disso, as movimentações de cargas no cais público passaram a ser realizadas por empresas privadas, abrindo a possibilidade de descentralização do poder da União para concessão do porto público organizado e da transferência da responsabilidade sobre os investimentos relativos à superestrutura, aparelhamento portuário, recuperação e conservação das instalações nos portos organizados para a iniciativa privada (Rossi, 2007; Paixão e Fleury, 2008).

A mesma lei aprovou novos horários de funcionamento dos portos brasileiros (4 turnos, 6 horas cada), mantendo-os abertos 24 horas por dia. As mudanças mais relevantes para esta investigação foram as aquelas relativas à quebra do monopólio dos sindicatos sobre a mão de obra portuária, cujo controle passou para ser atribuição de um novo órgão, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) (Rossi, 2007). Suas atribuições principais estão no ANEXO B.

O OGMO foi instituído como órgão, sem fins lucrativos, com os objetivos de centralizar e administrar a prestação de serviços nos Portos Organizados do Brasil. Essa mudança prevista pela lei neutralizou o poder dos sindicatos de trabalhadores portuários e da *Cia Docas* na comercialização da mão de obra desses sujeitos, acabando com o *Closed Shop* e acarretando mudanças objetivas da organização do trabalho no *Porto de Santos*. (Fleury e Paixão, 2008)⁸. O primeiro impacto real sobre o cotidiano dos portuários foi o término do privilegiadamente na divisão do trabalho, que acontecia nos sindicatos durante a escalação, e beneficiava trabalhadores provindos de famílias de linhagens de portuários (Sarti, 1981; Paixão e Fleury, 2008;).

De acordo com a Lei 8630/1993, foram regulamentados dois tipos de trabalho nos portos organizados brasileiros: o *trabalho avulso* e o de *contratação* (pela CLT, por

tempo indeterminado). Essa medida anulou o poder da *Cia Docas* em relação às contratações, transferido esse poder às empresas operadoras dos terminais portuários. Esse padrão de duplicidade de regime de contratação estabeleceu na prática que os trabalhadores da capatazia seriam contratados pelas empresas, por prazo indeterminado, enquanto as outras atividades, como a estiva, continuariam a trabalhar como avulsos (o que ainda não acontecia no momento da investigação) (Paixão e Fleury, 2008).

No caso do *trabalho avulso*, ficaram estabelecidos dois modelos de vínculo com o OGMO, permanência da época em que a mão de obra era controlada pelos sindicatos. No primeiro caso, o trabalhador portuário era *registrado* junto ao sindicato de sua categoria, o que significava no linguajar do grupo possuir '*carteira preta*' e privilégio na escolha do serviço. O OGMO manteve esses números de matrícula e montou uma escala numérica, por categoria, para escalação desses trabalhadores *registrados*. Não havia vínculo desses trabalhadores com os terminais portuários. Havia ainda no caso do *trabalho avulso* um exército de reserva de trabalhadores portuários *cadastrados*, força de trabalho complementar às equipes, na hipótese de falta de mão de obra registrada durante a escalação para o serviço. Eles não possuíam o direito de participar da escalação numérica do OGMO e viviam na promessa de se tornarem *registrados*⁹

A criação do OGMO manteve a estrutura de preferência dos *registrados* na escolha do serviço e a coexistência das duas modalidades de *trabalho avulso*. A temática era polêmica no momento da pesquisa e geradora de conflitos entre portuários, OGMO, sindicatos, empresas operadoras dos terminais portuários e Governo (Paixão e Fleury, 2008).

⁹ Anteriormente a promulgação da Lei 8630/93 era natural que os trabalhadores portuários da *Cidade de Santos* passassem pela fase de *cadastro* antes de conquistarem o direito ao *registro* junto aos sindicatos.

Durante a realização desta investigação, não existia levantamento específico capaz de embasar exatamente a quantidade necessária de trabalhadores no *Porto de Santos*, capaz de manter um adequado movimento de cargas. Por outro lado, era fato que o número de *trabalhadores avulsos* vinha diminuindo gradativamente ao longo dos anos (Paixão e Fleury, 2008; Queiróz e Geraldo, 2014).

Em 1995, segundo levantamento realizado pelo INSS (Instituto Nacional de Seguro Social) houve redução no contingente de trabalhadores portuários de 61 000 para 34 000. A Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 extinguiu a Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM), órgão que era responsável pela determinação do número de trabalhadores para cada função portuária. Desde então, a composição dos ternos¹⁰ era definida por acordos coletivos ou convenções, para atender as demandas do processo de modernização portuária, o que levava a necessidade constante de revisão do número de *registrados* e *cadastrados* pelo Conselho de Supervisão do OGMO (Paixão e Fleury, 2008).

A Convenção 137/1975 da Organização Internacional do Trabalho (ANEXO C) (IOT) e a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 garantiram regulamentação *especial* ao trabalho portuário avulso, destinando a ele reserva de mercado e exclusividade na execução de serviços de operação portuária. Para a seleção de novos trabalhadores, o OGMO era livre para estabelecer os critérios de inscrição, sem qualquer controle por parte dos sindicatos ou trabalhadores. As problemáticas acerca do cálculo ideal entre o número de trabalhadores/postos de trabalho e da qualificação da mão de obra impactaram no ingresso de novos trabalhadores no sistema portuário. A criação do OGMO permitiu o cadastro para vagas onde julgou-se

¹⁰ Os ternos representam os grupos de TPAs que trabalham juntos no serviço, com número variável.

necessário. Segundo Fleury e Paixão (2008), a seleção de trabalhadores portuários deveria ser realizada por concurso público, em respeito aos princípios constitucionais.

O ingresso indiscriminado de trabalhadores no sistema poderá induzir, a médio prazo, a uma crise sistêmica no modelo de regulação do trabalho portuário brasileiro, que tem como linhas mestras, como já estabelecidas, como já estabelecido, a Convenção 137 da IOT e a Lei 8630/1993 (p. 34). (...) São inúmeros os exemplos de seleção pública já ocorridos para o acesso ao cadastro em nossos portos. No porto de Santos, após diversas negociações, o OGMO assinou Termo de Ajuste de Conduta com o MPT, por meio do qual anulou as admissões feitas de cerca de 400 trabalhadores para um cadastro determinado temporário e promoveu seleção pública para o preenchimento dessas vagas (...) (p. 37).

Outra forma de trabalho regulamentada nos portos brasileiros foi a de contratação por tempo indeterminado, com vinculação do trabalhador à operadora portuária, pelo regime da CLT, sendo a empresa responsável por seu treinamento e pagamento. Essa modalidade de trabalho ganhou espaço com o advento da Lei 8630/1993, através de uma mudança de mentalidade em relação ao trabalho dos TPAs, que tiveram sua remuneração reduzida para um aumento do lucro empresarial (Paixão e Fleury, 2008).

A utilização do trabalho avulso pelos terminais portuários após a promulgação da Lei 8630/93 representava uma opção mais onerosa que a contratação de trabalhadores pela CLT, principalmente por aqueles terminais de grande movimentação de carga. Essa possibilidade de contratação levou ao barateamento da mão de obra portuária pela inserção de trabalhadores sem qualificação nesse mercado. (Paixão e Fleury, 2008).

Por outro lado, ressalta-se que durante o período de registro celetista, o número de matrícula do TPA ficava bloqueado junto ao OGMO, e ele proibido de participar das escalações com os avulsos, partindo do princípio de igualdade de oportunidades. A rescisão de seu contrato com o terminal portuário garantia o retorno ao sistema de escalção do OGMO, salvo na ocorrência de aposentadoria, momento em que sua inscrição era extinta (Paixão e Fleury, 2008).

Através da Lei 8360/1998, o OGMO foi atribuído do papel de cadastrar todos os trabalhadores portuários em atividade, mesmo os celetistas que nunca exerceram trabalho avulso antes da contratação pelo terminal, para garantir o equilíbrio do sistema. Somente esse órgão pode promover oficialmente formação e treinamento multifuncional, pré-requisito que tornou-se essencial para o trabalho nos portos brasileiros em contexto da modernização. Assim, o OGMO integrava imediatamente à escalção dos avulsos aquele trabalhador com contrato celetista rescindido, situação que desagradava os TPAs , que sentiam-se desvalorizados enquanto grupo (Paixão e Fleury, 2008).

O artigo 57 da Lei de Modernização dos Portos enumera seis tipos de atividades na categoria profissional de trabalhador portuário, sendo elas: capatazia, estiva, conferência, conserto de embarcações, vigilância e trabalhado no bloco.

Quadro1. Categorias Profissionais Portuárias

Categoria Profissional	Atividades gerais
Estivadores	Arrumam e retiram as mercadorias no convés e nos porões dos navios
Capatazia	Atividade de movimentação de mercadorias e ainda o carregamento e descarregamento de embarcações com uso de aparelhamento
Conferentes de carga e descarga	Verificam, anotam e fiscalizam toda carga embarcada e desembarcada dos navios
Consertadores de carga e descarga	Consertam as cargas avariadas nas operações de embarque e desembarque para que haja continuidade nas operações
Vigias de Bordo	Cuidam da segurança das embarcações e das cargas
Trabalhadores de bloco	Arrumam e amarram as cargas, descem os contêineres e limpam a embarcação

Fontes: Sarti, 1981; Diéguez, 2007b.

O texto da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 não definiu diretamente a prerrogativa de escalação de TPAs. Posteriormente, a Lei 9719/1998 foi decretada, cujo artigo 5 atribuiu a escalação de TPAs ao OGMO, em sistema de rodízio, com o objetivo de tornar a distribuição dos postos de trabalho mais igualitária. Essa determinação rompeu drasticamente com o modelo vigente de escalação de mão de obra avulsa no *Porto de Santos*. De acordo com os achados de Sarti (1981), a escalação era realizada ‘*no grito*’, controlada pelos sindicatos e obedecia uma hierarquia de poder reconhecido pelo grupo. A legislação não impôs locais específicos de escalação, permitindo sua manutenção em sedes sindicais e pontos já estabelecidos historicamente, cuja efetivação era feita em terminais eletrônicos conectados ao OGMO.

No momento da pesquisa, as escalações eram realizadas em quatro locais,: três *Parede 1* (na entrada da cidade, no Valongo); *Parede 2* (‘Parede da Santa’ no meio da faixa do cais) e *Parede 3* (‘Parede do OGMO’ ou da ‘Libra’), localizada no prédio sede do órgão, e no sindicato dos conferentes, localizado na região central da cidade, próximo a antiga Bolsa do Café¹¹.

Estabeleceu-se no artigo 8 desse adendo da Lei 8630/93 um intervalo mínimo entre jornadas de trabalho de 11 horas, na tentativa de garantir maior amplitude no rodízio, e um número maior de trabalhadores acessando a escala. Porém, a excepcionalidade à regra residia na situação de falta de TPAs para o atendimento da demanda portuária. A previsão dos intervalos entre as jornadas de trabalho pode ser anulada para um melhor atendimento do porto em questão.. (Paixão e Fleury, 2008).

Quanto as mudanças em relação à sindicalização, a partir da Lei 8630/93 foi incorporado o artigo 8 na Constituição Federal, que obrigava os trabalhadores

¹¹ Essa informação foi fornecida pelos próprios TPAs e não houve confirmação pelo OGMO.

portuários brasileiras à unicidade sindical,, tornando inconstitucional a coexistência de diversos sindicatos por atividade. A lógica que decretou a unificação dos sindicatos das categorias ressaltou o entendimento da atribuição da multifuncionalidade a esses trabalhadores (Paixão e Fleury, 2008).

O reconhecimento da multifuncionalidade desqualifica cada atividade portuária como única e sua ‘noção de ofício’, enquanto detentora de certos conhecimentos e habilidades específicos, da mesma forma que solapa seu poder sindical. A descaracterização da identidade de cada grupo de trabalhadores gera uma massa única, desorganizada, cujas particularidades não podem ser enxergadas pelo todo. No sentido da descaracterização do trabalho portuário que vinha sendo exercido no Brasil, e neste caso particular no *Porto de Santos*, a Lei 8630/93 unificou todas as categorias de trabalhadores portuários constituídas historicamente em uma única, denominada Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs).

3. GÊNERO: A PROPRIEDADE DA CATEGORIA NO CONTEXTO DA INVESTIGAÇÃO

As observações etnográficas no *Porto de Santos* revelaram que o local tratava-se de um universo masculino, que no momento da pesquisa era ameaçado pela promulgação da Lei 8630/93. Nesse sentido, este capítulo destinou-se a apresentar o referencial conceitual de gênero, que orientou o olhar sobre o objeto,, para a construção do entendimento do exercício das masculinidades pelos portuários e suas relações com os contextos de trabalho (anterior e posterior) à implementação da legislação .

3.1. Gênero: uma construção sociocultural

A distinção biológica que resultou na diferenciação dos seres humanos entre dois tipos de sexo é uma construção moderna. Até o século XVIII, acreditava-se que a mulher representava uma forma subdesenvolvida do ser humano, que alcançaria maturidade em algum momento. O homem, por sua vez, dado seu tipo de conformação física pautada na força e genitália externa, já teria atingido a forma plena da espécie (Bourdieu, 2002; Pinheiro e Couto, 2009). Dessa forma, o termo *sexo* remeteria a conceitos biológicos do ser humano, embasados por argumentos científicos da anatomia, genética e fisiologia, e também por pressupostos de uma existência pré-discursiva, indiscutível e imutável, capaz de diferenciar a espécie em dois subtipos: o masculino ou feminino (Lobo, 1992; Butler, 2003¹²).

¹² A autora questiona em sua obra a possibilidade da existência pré-discursiva do conceito “sexo”, opondo-se.

Contudo, as particularidades biológicas de cada sexo não são suficientes para explicar os diferentes status de homens e mulheres nas sociedades, que representam um construto social (Lobo 1992). Esse construto é partilhado pela cultura, que revela esferas de poder e a necessidade do estudo de dimensões de gênero sobre o assunto (Lobo, 1992). O conceito *gênero* está associado aos significados culturalmente atribuídos aos corpos sexuais (Butler, 2003). Essas atribuições então são construídas através da cultura, por mecanismos sócio-históricos, relacionais e de poder, por modelos percebidos e estabelecidos de comportamentos esperados socialmente. Esse processo acaba por ser historicamente *naturalizado*, e portanto acaba por se tornar estabelecido como verdade (Scott, 1990)

Muitas questões se colocam quanto aos limites paradigmáticos que se estabelecem entre os conceitos de *sexo* e *gênero*. O que a biologia coloca como situação estanque, em que se observam apenas dois sexos, o campo de estudo de gênero, sobretudo em sua vertente pós-estruturalista, expande e provoca:

(...) não há razão para supor que os gêneros também devam permanecer em número de dois. A hipótese de um sistema binário dos gêneros encerra implicitamente a crença numa relação mimética entre gênero e sexo, na qual o gênero reflete o sexo ou é por ele restrito (Butler, 2003, p. 24).

A característica imutável dos sexos deve ser contestada pois também representa uma construção cultural.

Na conjuntura atual, já está claro que colocar a dualidade do sexo num domínio pré-discursivo é uma das maneiras pelas quais a estabilidade interna e a estrutura binária do sexo são eficazmente asseguradas. Essa produção do sexo como pré-discursivo deve ser compreendida como efeito do aparato de construção

cultural que designamos por gênero. Mas o corpo'em si é uma construção, assim como o é a miríade de "corpos" que constitui o domínio dos sujeitos com marcas de gênero (Butler, 2003, p. 26- 27).

Segundo Connell (1995), gênero é uma estrutura contraditória, que não define uma categoria específica de pessoas, sendo possível apontar aspectos femininos em homens, e masculinos em mulheres. O autor aponta para um *cenário reprodutivo* determinante, entendendo que

El género existe precisamente en la medida que la biología no determina lo social (Connell, 1997, p. 35).

A organização de gênero nas sociedades se constituiu baseada em práticas simbólicas que se configuraram no discurso, na ideologia ou cultura, e, em um terceiro plano, provindas das instituições cuja relação genérica não é da reprodução no sentido biológico, e sim no social (Connell, 1997).

O conceito de gênero se estabelece no âmbito relacional, numa lógica dialética de poder. Segundo Lobo (1992), numa articulação entre os conceitos de gênero e classe social, a diferença biológica explicitada pelo sexo, uma vez que é naturalizada, possibilita um elemento de dominação e exploração entre sujeitos, que se encontram em pólos distintos da relação. O desenvolvimento das sociedades a partir do conceito de *patriarcado* criou a necessidade da existência do subalterno, o que não significa ausência total de poder, mas uma distribuição em doses desiguais (Costa e Bruschini, 1992). Utiliza-se nesta tese o termo *patriarcado* a partir de conceitos *weberianos*, numa leitura de Lobo (1992), de que não existe consenso sobre ele, e pode ser entendido como um sistema de dominação-exploração, centrado nas relações familiares, geralmente exercida por uma pessoa específica, de acordo com regras

hereditárias, em situações entendidas como naturais, baseadas na autoridade. A autora salienta que existem movimentos feministas que apontam a problemática da tríade *patriarcado-racismo-capitalismo* que recai sobre as mulheres, frisando que o capitalismo também é uma forma de dominação do homem sobre a mulher, representativa do Estado, instituições e economia.

a subordinação da mulher se construiu historicamente nas práticas, na cultura e nas instituições (Lobo, 1992, p. 254).

As discussões a respeito das dimensões sociais, históricas, relacionais e de poder que fundamentam e dão sentido às diferenças entre os sexos se colocaram como demanda político-social (Costa e Bruschini, 1992; Lobo, 1992). A partir de levantes femininos, as vozes de mulheres que sentiam-se reprimidas pelo masculino começaram a ser ouvidas e, iniciaram movimentos por reconhecimento e igualdade de direitos (Costa e Bruschini, 1992; Lobo, 1992).

O movimento feminista tem sido descrito pelos estudiosos em ondas. A primeira teve início no século XIX, com a organização de mulheres inglesas pelo direito ao voto, ou seja, do reconhecimento de sua cidadania. As manifestações foram seguidas de prisões e greves de fome, e o sufrágio foi concedido à elas no ano de 1918. No Brasil, apesar de movimento paralelo ter ocorrido, o direito ao voto somente foi legitimado no ano de 1932, quando foi promulgado o Novo Código Eleitoral Brasileiro (Costa e Bruschini, 1992; Lobo, 1992).

Uma segunda onda do Movimento Feminista foi impulsionada por contexto de questionamento às estruturas de sociedades ocidentais desenvolvidas, observando-se a ocupação da Sorbone, na França, em maio de 1968, e os Híppies nos EUA, contra a Guerra do Vietnã e consumismo exagerado. Os anos de 1970, foram marcados por

reinvindicações femininas relacionadas à liberdade de escolha e do uso do corpo, entendendo que além da dominação de classe havia um outro tipo de dominação social, do homem sobre a mulher (Costa e Bruschini, 1992; Lobo, 1992).

No Brasil, o Golpe Militar e a ditadura que se instaurou estancaram a disseminação desses ideais, que foram trazidos pelas mulheres que frequentaram o exílio. Com a redemocratização, iniciada nos anos de 1980, foi retomada a luta por direitos civis de forma geral, e para a mulher não foi diferente, com o debate das temáticas de violência, sexualidade, direito ao trabalho, igualdade no casamento, saúde materno-infantil. Alguns avanços aconteceram como a criação da Secretaria Especial de Políticas para as mulheres e a Lei Maria da Penha, promulgada durante o governo Lula (Pinto, 2010).

Ainda, é possível salientar uma terceira onda do Movimento Feminista, pós-moderno e pós-estruturalista, orientada na direção de indefinição isolada do feminismo,, sem a análise das outras dimensões da existência das mulheres, como classe, raça e etnia, que denotam outros eixos da relação de poder (Butler, 2003). Esse movimento também critica a definição de um feminismo universal, levantando a temática de que existe um pluralismo de identidades e demandas entre as mulheres, apesar do propósito emancipatórios comum. (Butler, 2003). Esse feminismo político, e sua paulatina entrada na academia, gerou uma reordenação da identidade da mulher na sociedades ocidentais, acabando por colocar em xeque a posição do homem e do patriarcado (Butler, 2003).

3.2 Masculinidades e um olhar de gênero sobre os homens

Nos anos de 1970, emergiu um movimento intelectual que apontava uma crise da masculinidade, com estímulo à sua transformação e possibilidade de mudança do

papel do homem nas sociedades ocidentais. Esse movimento indicava uma possível destruição ou substituição da masculinidade por algum tipo de androgenia (Connell, 1995; Keijzer, 2003) Nesse momento, pensava-se o conceito de gênero do homem através da diferenciação de papéis entre os sexos nas sociedades e os homens ocupariam o “papel masculino” (Connell, 1995).

Nos anos 70, o gênero masculino era compreendido, nos trabalhos em língua inglesa, como o ‘papel do sexo masculino. Isso significava, essencialmente, um conjunto de atitudes e expectativas que definiam a masculinidade apropriada no exercício social (...) (Connell, 1995, p. 187).

O conceito não se sustentou porque o papel do masculino abrange a compreensão de diversas esferas relativas à materialidade, ao poder e outros aspectos, que essa redução não permite avaliar. Passou-se a estudar os homens, já em um sentido plural, a partir do conceito de *masculinidade*. A *masculinidade* passou a ser tomada como categoria representativa de um conjunto de atributos historicamente determinados pela cultura, e difundidos pelas práticas sociais, através da representação de valores e condutas normativas relativas e esperadas dos homens (Keijzer, 2003). Segundo Connell (1995):

A masculinidade é uma configuração de prática em torno da posição dos homens na estrutura das relações de gênero. Existe, normalmente, mais de uma configuração desse tipo em qualquer ordem de gênero de uma sociedade (p. 188).

As análises recentes caminharam pelo horizonte do estudo de *masculinidades*. Ao invés da aceitação de uma identidade única, estanque e igual para todos os homens, a *masculinidade* exercida por cada um foi entendida como algo além de uma mistura

simples de estilos de vida, mas de relações de poder, sendo possível a coexistência de uma pluralidade de *masculinidades*, em categorias hierárquicas (Connell 1995; Keijzer, 2003).

A configuração prática da masculinidade refere-se à ação dos sujeitos em seu cotidiano, com racionalidade e significado histórico, capazes aqueles de forjar sua identidade a partir do masculino, como por exemplo, na esfera do trabalho. Por outro lado, o aspecto da posição dos homens é justificado construção de existência baseada em corpos, suas capacidades reprodutivas e diferenças sexuais atribuídas ao gênero, que são trazidas para a prática social e tornadas parte do processo histórico. As masculinidades são vivenciadas também corporalmente, por habilidades, posturas e tensões. As estruturas das relações de gênero extrapolam o contato físico entre homem e mulher, englobando dimensões da vida social, como economia, estado, família, sexualidade, capazes de desenvolver diferentes masculinidades em um mesmo contexto social, complexas e até mesmo contraditórias (Connell, 1995).

A despeito dos estudos de gênero e masculinidades serem recentes (menos de cinco décadas), muitas são as matrizes de análise que fundamentam as pesquisas e os debates no país e internacionalmente. Entre elas destacam-se as perspectivas essencialista, positivista, normativa e semiótica, com a humilde pretensão de evidenciar que existem muitos caminhos para a análise. Na revisão crítica realizada por Connell (2005), a perspectiva essencialista atrelou a masculinidade ao *ativo*, em oposição ao feminino e sua inerente passividade. Para perspectiva positivista, o conceito de masculinidade representa a ação palpável dos homens no contexto cultural. A perspectiva normativa, por sua vez, reconhece a teoria de *papéis sexuais*, e trata a masculinidade como uma norma social que regula a conduta dos homens. Isso não se aplica claramente ao enfoque da semiótica, que se desenvolve sobre uma lógica

linguística estrutural, em que os elementos do discurso são definidos pelas diferenças entre o feminino e o masculino (Connell, 1997).

Dentre as várias proposições analíticas, tomou-se como referência os estudos sobre masculinidades desenvolvidos por Connell e colaboradores, que apontam para as relações entre os diversos tipos de masculinidade existentes, sobremaneira para um tipo denominado *Masculinidade Hegemônica* (Connell, 1997, Keijzer 2003; Connell, 2005).. O conceito de *Masculinidade Hegemônica* nasceu nos anos de 1980, no âmbito das pesquisas político-sociológicas, e se consolidou na academia nos estudos sobre a dinâmica das masculinidades. Esses estudos foram desenvolvidos a partir da observação de comportamentos de meninos em salas de aula, e acabaram por definir o paradigma da existência de uma pluralidade de *masculinidades*. Nesse universo, a *Masculinidade Hegemônica* se coloca no maior patamar hierárquico e representativo de um padrão prático para a manutenção da dominação da mulher pelo homem (Connell, 1997; 2005).

La masculinidade hegemônica se puede definir como la configuración de práctica genérica que encarna la respuesta corriente aceptada al problema de la legitimidade del patriarcado, la que garantiza (o se toma para garantizar) la posición dominante de los hombres y la subordinación de las mujeres (1997, p. 39).

Por outro lado, apenas um pequeno grupo de homens é capaz de alcançar plenamente os atributos desse modelo, que possui caráter normativo acerca da maneira mais *honrosa* de ser homem na sociedade. Observa-se, que todos os homens agem em referência a esse modelo, independentemente de sua esfera hierárquica, beneficiando-se do status social genérico e mais elevado que a herança patriarcal expressa por esse tipo de masculinidade, que atribuiu a todos eles algum tipo de valorização superior a da mulher (Connell, 1997; 2005).

(Hegemonic Masculinity) It embodied the currently most honored way of being a man, it required all other man to position themselves in relation to it, and it ideologically legitimated the global subordination of women to man (Connell, 2005, p. 832).

De acordo com Keijzer (2003), para os países da América Latina, em relação ao modelo de *Masculinidade Hegemônica*, ele define um tipo de homem dominante, subordinando a mulher e aos outros homens, que não representam plenamente seus atributos. Suas características são incorporadas pelos homens porque lhes atribuem vantagem na relação entre os gêneros, e são ensinadas e compartilhadas desde a infância, através das relações sociais e instituições. Aceita-se, assim, além das construções relacionais entre os gêneros, a existência de uma forma de socialização entre os homens, cultural e historicamente produzida, que permite a marginalização de sujeitos. Essa marginalização é influenciada por diversos fatores, e coloca para homens concretos uma problemática invisível, pautada no espelhamento e rompimento com a *Masculinidade Hegemônica* (Connell, 1997; Keijer, 2003).

Isso não significa afirmar que a *Masculinidade Hegemônica* imponha-se sempre por violência, apesar de ser uma de suas representações. Ela cria uma ascendência por autoridade nas sociedades, adquirida culturalmente por persuasão e referendada pelas instituições (Connell, 1997; 2005). Identifica-se que as relações entre as *masculinidades* sofrem forte influência dos fatores classe social e raça/etnia, e por isso é possível que a *Masculinidade Hegemônica* não apresente tipificação fixa nas sociedades, mas um modelo dinâmico que ocupa posição de hegemonia em dado contexto (Connell, 1997).

Na primeira década dos anos 2000, a consolidação do conceito de *Masculinidade Hegemônica* e a identificação de outras *masculinidades* subordinadas foi de extrema relevância na ampliação do horizonte de pesquisa e o debate na área de gênero. Esse avanço permitiu um melhor entendimento de respostas masculinas ao

risco, deficiência, violência, entre outros fatores. Atualmente, indica que o conceito de gênero é produto e produtor da história, que as relações que se estabelecem entre as *masculinidades* e com o universo feminino apresentam padrões complexos e desafiadores, em constante transformação (Connell, 2005).

Nas sociedades ocidentais é possível identificar características do exercício da *Masculinidade Hegemônica*, como a incapacidade dos homens de controlar seus impulsos sexuais e necessidade constante da afirmação da virilidade, muitas vezes através de comportamentos de violência contra a mulher e indivíduos considerados inferiores socialmente (por exemplo, idosos e homossexuais) (Connell, 1997; 2005). Encontra-se também a depreciação de condutas atribuídas ao sexo feminino, como a execução de tarefas domésticas e a desvalorização de empregos femininos. Essas concepções acabam por tornar os homens mais vulneráveis ao envolvimento em situações de violência e riscos, seja nos espaços públicos (homicídios e agressões físicas), seja nos comportamentos de saúde, como nas relações sexuais desprotegidas (Couto e Schraiber, 2005).

3.3 Articulações entre *masculinidades*, saúde e trabalho

Para os homens, a saúde está diretamente relacionada aos atributos da *Masculinidade Hegemônica*, uma vez que garante o acesso ao mundo do trabalho e seu reconhecimento pelos outros homens como ‘provedor’. Nas sociedades ocidentais, o trabalho tem sido considerado atributo essencial para o desenvolvimento da identidade masculina. Desde a infância, os meninos são induzidos ao distanciamento da figura materna e do universo doméstico, no sentido de alcançar o ambiente externo e a capacidade de trabalhar (Sicardi, 2009; Velásquez, 2009). De acordo com os

referenciais do patriarcado¹³, ser homem representa por si só empoderamento social. Numa lógica de diferenciação sexual, isso os torna mais fortes, inteligentes, valentes, responsáveis e racionais que as mulheres, devendo ocupar uma posição superior em todos os espaços (Burin, 2009). Os homens são direcionados a construir uma vida social baseada na atividade laborativa que possibilita independência financeira. Nessa lógica, os demais elementos do cotidiano, como o cuidado dos filhos e do lar, são subestimados ou delegados à figura da mulher, mediadora da relação do homem com o espaço doméstico, e responsável pelo cuidado da família (Bourdieu, 2002; Sicardi, 2009;).

O ingresso no mercado de trabalho, então, representa para o homem uma forma de exercício da masculinidade propriamente dita, através do afastamento da família pelo alcance da independência financeira. A partir dessa independência nasce a possibilidade da constituição de uma nova família e o exercício do ‘papel de provedor’. A medida em que trabalham e geram recursos materiais capazes de garantir o seu sustento e de sua família, os homens obtêm reconhecimento de sua posição por outros homens, que passam a reconhecer seu status no grupo, processo essencial para a reposição e estruturação de sua identidade (Velásquez, 2009).

Tendo em vista o apresentado, a partir dos anos de 1990, os homens começaram a enfrentar um período de incertezas e mudanças em relação a seu status na sociedade e no mercado de trabalho global, com perda significativa de seu poder, principalmente no aspecto financeiro: as sociedades pós-modernas e os papéis sociais pré-estabelecidos começaram a mudar rapidamente. Uma reconfiguração das relações de gênero intensificou-se e o sacrifício da mulher em prol da família deixou de ser opção única ou a mais valorizada pelo grupo. Aconteceu um movimento de progressiva incorporação da

¹³ Tomamos aqui por patriarcado o sistema de estruturação social que se baseia e se mantém a partir de prerrogativas nas quais os postos de poder (político, econômico, religioso, entre outros) são majoritariamente masculinos e exercidos pelos homens.

mulher em novas modalidades do mercado de trabalho, em posições hierarquicamente ocupadas por homens (Burin, 2009).

A posição social do homem no campo do trabalho foi colocada em xeque, o que acabou tornando-os vulneráveis a expropriação do papel de provimento (Sicardi, 2009; Velásquez, 2009). Sicardi (2009) estudou grupos de trabalhadores desempregados no México, e seus achados comparam a situação do desemprego à tortura, em que os homens estudados tinham seus valores e identidade destruídos pela marginalização.. Segundo o estudo, os homens preferiam manter-se em empregos que causavam sofrimento físico e mental à demissão, evitando assim de forma dolorosa a exclusão do mercado de trabalho e depreciação seu status social (Sicardi, 2009).

Os homens não encontram referência ao cuidado em saúde nos atributos culturais da masculinidade, e dessa forma submetem-se a esse tipo de situação para responder a expectativa social do exercício de ‘ser homem’. Nesse sentido, homens e mulheres adoecem e morrem de maneiras diferentes e os atributos culturais de gênero podem ser considerados como uma das principais em razões dessa realidade (Couto e Schraiber, 2005). A mortalidade masculina é maior que a das mulheres em praticamente todas as idades, da mesma forma que a esperança de vida ao nascer é menor para os homens. Nos países desenvolvidos, a sobrevida das mulheres é 5 anos maior que a dos homens, enquanto para o Brasil, no ano de 2011, era ainda maior, de 7 anos. A sobremortalidade masculina é descrita na literatura desde 1662, e foi naturalizada historicamente pela atribuição à fatores biológicos (Couto e Schraiber, 2005; Laurenti et al., 2005).

Os estudos de gênero e das masculinidades tiveram importância fundamental no alcance de um entendimento desse panorama, para além das diferenças fisiológicas e genéticas que se expressam entre homens e mulheres. Os comportamentos

culturalmente atribuídos por gênero impactam de forma efetiva e diferenciada nos índices de morbimortalidade de homens e mulheres (Laurenti et al., 2005; Couto e Schraiber, 2005).

A partir do século XX, mudanças no estilo de vida e o desenvolvimento de novas tecnologias em saúde tiveram impacto sobre os padrões de saúde-adoecimento das populações, com diminuição no número de casos de doenças infectocontagiosas e da mortalidade infantil. Por outro lado, percebeu-se um aumento do número de casos de doenças não-infecciosas, a medida que a estrutura etária das populações modificou-se (Laurenti et al., 2005). Apesar disso, os homens continuaram a apresentar índices de mortalidade geral maiores que os das mulheres, com valores mais altos entre 10-39 anos, por causas externas (homicídios, acidentes, transtornos mentais e comportamentais).

Apesar disso, quando são avaliados dados relativos à morbidade, encontra-se que as mulheres apresentam 50% mais queixas de saúde que os homens, frequentando muito mais os serviços de saúde, com mais internações hospitalares (Laurenti et al., 2005). Em relação aos agravos de saúde que atingem os homens, é possível elencar doenças do aparelho respiratório, circulatório, infecciosas, do aparelho digestivo e lesões. Eles procuram apresentar a característica de procurar os serviços de saúde em fases mais avançadas da doença, apresentando maior tempo de internação hospitalar, (Laurenti et al., 2005). As mulheres frequentam mais os serviços de saúde e possuem uma percepção de seu estado de saúde diferenciada dos homens, sendo que eles tendem a avaliar melhor seu estado de saúde que elas. Por outro lado, os profissionais de saúde e os serviços estão mais preparados para receber demandas femininas e gastam menos tempo com as consultas masculinas (Couto e Schraiber, 2005; Schraiber et al., 2005)

4 A PRECARIZAÇÃO DO MUNDO DO TRABALHO E SUAS RELAÇÕES COM A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DA *CIDADE DE SANTOS*

Tendo em vista a aproximação da presente investigação à área de conhecimento da Saúde do Trabalhador, neste capítulo foram explorados alguns aspectos relacionados à dimensão subjetiva do trabalho para as sociedades ocidentais, sua importância para o desenvolvimento do sistema capitalista e consequências gerais no mercado de trabalho contemporâneo. Em seguida, foram apresentados alguns elementos de relação entre esse panorama e os impactos da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 para a organização do trabalho dos portuários do *Porto de Santos*.

4.1 Os sentidos do trabalho nas sociedades capitalistas

As sociedades capitalistas ocidentais desenvolveram-se com base no trabalho, atividade cuja definição tem origem latina em *tripalium*, instrumento de tortura utilizado para empalar escravos. Outra palavra relacionada a ele é *labor*.

(...) [labor] significa esforço penoso, dobrar-se sob o peso de uma carga, dor, sofrimento, pena e fadiga. Ainda, a referência bíblica do trabalho sempre foi relacionada ao castigo, imposto à humanidade por desobediência a Deus e, dessa forma, a preguiça tornou-se pecado capital”(Lafargue, 1999, p, 12).

Se faz necessário questionar as razões que levaram a humanidade à tal submissão, a tamanho sacrifício, e as causas da inversão do sentido trabalho nas

sociedades modernas, em que é reconhecido como atividade moral, digna e imprescindível ao cidadão de bem (Lafargue, 1999).

Na análise weberiana, o caminho para o enraizamento do sistema capitalista nas sociedades foi construído pelas religiões protestantes, a partir do luteranismo e seus ideais de vocação. Os preceitos capitalistas tomaram força definitiva com sua adoção pelo calvinismo, que encontrou um meio de justificá-lo pela deturpação dos princípios fundamentais dessa religião. Segundo os princípios fundamentais, os eleitos ao Paraíso estariam predestinados desde o nascimento. O capitalismo modificou essa lógica excludente e humanamente incontrolável, permitindo a identificação da eleição divina através do sucesso no trabalho, (Minhoto, 2011¹⁴). Com isso, o trabalho passou de pena para atividade louvável, e necessária para a salvação. Esses elementos alavancaram a característica da burguesia de acumulação de capital pela usura, tangível e sustentada pela religião, através da exploração da mão de obra operária (Lafargue, 1999).

Para Lafargue (1999), o proletariado deixou-se dominar pela ideologia desse tipo de trabalho, passando a viver em servidão voluntária, como produtores de capital. Os produtos do trabalho passaram a serem produzidos de maneira excedente, uma vez que a burguesia não tinha capacidade de consumir toda produção, o que não representou acesso do proletariado aos produtos de seu trabalho. O trabalho acabou por representar o elemento fundante da identidade do ser humano, numa forma de alienação, e de suas formas de sociabilidade no contexto das sociedades ocidentais modernas (Coutinho e Krawulski., 2007). Entenda-se nesta tese o conceito de trabalho baseado em Marx:

¹⁴ Minhoto, LD. IX Curso de Especialização em Direito Sanitário: Disciplina: Filosofia e Sociologia do Direito Sanitário. Universidade de São Paulo - Faculdade de Saúde Pública. 2011.

(...) como sendo toda a ação humana sobre a natureza com objetivo de transforma-la de acordo com sua necessidade (Coutinho, 2009, p. 190).

Ao ato de trabalhar deve ser agregado um valor de uso para seus produto, ou seja, algo que seja criado pelo homem deve ter como finalidade a satisfação de sua necessidade de sobrevivência. Nas sociedades capitalistas esse sentido do trabalho foi modificado e ampliado, com o objetivo da valorização do capital. Os produtos do trabalho adquirem conotação econômica e possibilidade de geração de riqueza, tornando-se mercadorias de troca (Coutinho e col., 2007; Coutinho, 2009). O trabalho então, abandona sua característica primária, relacionada ao provimento do sustento material dos indivíduos, e transforma-se no emprego ou trabalho assalariado, com seus desdobramentos nas sociedades capitalistas modernas (desemprego e o emprego de baixa qualidade, por exemplo) (Coutinho, 2009).

Numa leitura de Antunes e Alves (2004) sobre Marx, a relação que ocorre entre a exploração da força de trabalho humana e o capital deve ser chamada de subsunção, que expressa o significado da transformação do trabalho em capital. Esse processo não é simples porque, apesar do trabalho estar subordinado ao capital, este representa elemento vivo, gerador de oposição, negação, por isso a utilização dessa nomenclatura.

Nessa construção, aos sujeitos é imposto um tipo de alienação relativa ao trabalho, dimensão da vida humana reveladora da própria humanidade, na existência de sua reprodução desnecessária ou sem sentido, os produtos desse trabalho ficam expostos em um mercado de consumo inalcançável para aqueles que o produziram. Acontece assim, um tipo de expropriação dos significados do trabalho (Minhoto, 2011¹⁵).

¹⁵ Minhoto, LD. IX Curso de Especialização em Direito Sanitário: Disciplina: Filosofia e Sociologia do Direito Sanitário. Universidade de São Paulo - Faculdade de Saúde Pública. 2011.

Dessa forma, para o trabalhador, os produtos de seu trabalho aparecem como algo com significado próprio, de si para si, não mais como resultante da ação de sujeitos, que se percebem como *‘coisa que produz coisa’*, num processo de distanciamento entre a humanidade e o ato de trabalhar. O diálogo entre produto e trabalho torna-se uma relação entre coisas.

O trabalhador se torna 'outro' que si mesmo e os produtos do trabalho se tornam coisas 'outras' que o próprio trabalhador (Lafargue, 2000, pág. 36).

Segundo Navarro e Padilha (2007), o trabalho não representa apenas um meio de alcançar a satisfação de necessidades básicas, mas fator fomentador da autoestima, pelo desenvolvimento de habilidades humanas, com o sentido de incluir e fazer participar os indivíduos em suas sociedades.

“(...) Trabalho e emprego (ainda) são senhas de identidade (Navarro e Padilha, 2007, p. 14).”

Esses autores adotaram como norte o sentido marxiano do trabalho, fonte de humanização, em que ele representa meio pelo qual o homem se insere em sua sociedade, perdendo sua dimensão original, aquela vinculada à sobrevivência. Em alguns contextos laborais de sociedades contemporâneas, o sentido do trabalho encontra-se esvaziado porque seus frutos tornam-se rapidamente supérfluos e descartáveis. O trabalhador não se relaciona mais com o produto do emprego de sua força de trabalho, aliena-se, e esse tipo de atividade humana é rebaixada a meio de subsistência (Navarro e Padilha, 2007).

O trabalho é um fenômeno ao qual os indivíduos são convidados a participar durante seu ciclo vital, constituindo ele a subjetividade humana e a identidade social dos sujeitos (Coutinho e Krawulski., 2007). No campo da Psicologia Social, onde é estudada a construção da identidade social, observa-se que os processos de identificação são resultado da interação entre os sujeitos e seus grupos sociais, suas relações de pertencimento e o papel que estes ocupam em suas vidas, da pressão do ambiente sobre os sujeitos e vice-versa (Coutinho e Krawulski., 2007).

Em torno dessa capacidade do trabalho (acúmulo de capital) consolidaram-se e desenvolveram-se as sociedades do século XX, local em que também foram criadas formas de proteção social à sua existência. Contudo, a abrangência da proteção fornecida pelo sistema capitalista ficou limitada especificamente ao trabalho assalariado.

(...) Construído no interior do sistema capitalista de produção, tal modelo visava regular as relações entre o capital e o trabalho, por meio da mediação do Estado, buscando regulações coletivas que se sobrepusessem a estrita relação contratual privada de compra e venda de força de trabalho no mercado, inscrita nos moldes do contrato de trabalho assalariado de cunho liberal (...) (Toni, 2003, p. 252).

A classe trabalhadora, nesta concepção, compreende os homens e mulheres que sobrevivem nas sociedades capitalistas por meio da venda de sua força de trabalho e capacidade produtiva, a ‘*classe-que-vive-do-trabalho*’, excetuando da classe trabalhadora moderna os gestores do capital e aqueles que vivem de juros e especulação, e também os pequenos empresários e a burguesia urbana e rural, detentora dos meios de produção (Antunes e Alves, 2004).

4.1.2 A importância do Welfare State e os impactos do neoliberalismo para o mercado de trabalho global

Para alcançar um entendimento do cenário econômico global, em que estava inserido o mercado de trabalho, foi necessário retroagir até os anos 1900. Naquele momento, em que o capitalismo possuía caráter liberal e de autorregulação (sem intervenção dos Estados Nacionais), enfrentou uma grave crise, que culminou na quebra da Bolsa de Valores Norte-Americana, e obrigou as nações que o utilizavam como sistema econômico à reformulação de suas estratégias globais para o desenvolvimento (Minhoto, 2011¹⁶).

Após a Segunda Guerra Mundial, nos países desenvolvidos da Europa e de colonização Anglo-Saxã, foi forjado um tipo de capitalismo politicamente regulado pelo Estado, com transferência de riqueza de países desenvolvidos para aqueles em desenvolvimento. Essas sociedades desenvolvidas possuíam características políticas de pactos sociais baseados na Socialdemocracia, que procurava responder às reivindicações materiais dos cidadãos e conflitos de classe. Nesse sentido, nelas foi constituído o *Welfare State* (Estado Social de Direito), cujos ideais estavam pautados no planejamento coletivo, políticas de inclusão social e de saúde (com enfoque preventivo), todas e executadas por um Estado Social forte, que tentava minimizar o risco e as desigualdades produzidos pela própria sociedade¹⁷ (Minhoto, 2011)¹⁸.

¹⁶ Minhoto, LD. IX Curso de Especialização em Direito Sanitário: Disciplina: Filosofia e Sociologia do Direito Sanitário. Universidade de São Paulo - Faculdade de Saúde Pública.

¹⁷ Nesse contexto são criadas leis para controle de acidentes de trabalho (Minhoto, 2011).

¹⁸ Os reflexos desse período podem ser observados em Santos, cidade que chegou a ser chamada de “Barcelona Brasileira”. Os sindicatos das classes trabalhadoras relacionadas ao Porto, principalmente o dos estivadores, abarcaram grande poder de barganha e até a década de 60 do século XX mobilizaram inúmeras paralisações e greves (Gitahy, 1992).

A partir dos anos 80 do século XX, essa conformação político-social começou a dar sinais de desgaste e declínio. Esses Estados fortes de países desenvolvidos começaram a abandonar a característica de regulação plena, em prol de um ‘*Capitalismo de Cassino*’. Esse tipo de capitalismo, de acordo com a explicação de Minhoto (2011), possuía a característica de atuação em rede, operando com arranjos entre o público e o privado, uma vez que os países desenvolvidos já não conseguiam mais suportar o modelo anterior, fosse por capacidade financeira, pelo avanço da globalização, ou mudança de direção das demandas sociais. Esses Estados adquiriram características pós-sociais e neoliberais, com tendência à responsabilização dos indivíduos por seus atos. Em associação a esse fenômeno, bloco de países socialistas entrou em colapso, elemento que desarmou definitivamente a luta de classes, principalmente a das classes trabalhadores. Em meados do século XX, os conflitos e tensões tornam-se muito mais imateriais e de reconhecimento simbólico, com uma pluralidade de demandas, (cada grupo com sua própria reivindicação), em contraposição àquelas que eram da classe universal do proletariado (Minhoto, 2011).

A partir dos anos de 1970, o mundo produtivo do capital começou a sofrer transformações importantes e complexas, relativas às formas de produção e ao emprego da força de trabalho. Essas mudanças foram necessárias pela crise estrutural do capitalismo (Antunes, 1999; Junqueira, 2002; Coutinho, 2009). Ocorreu um declínio dos modelos que impulsionaram o crescimento econômico mundial pós-Segunda Guerra, e que estiveram articulados com o fortalecimento dos movimentos dos trabalhadores e desenvolvimento das políticas do *Welfare State*. Durante esse momento de crise mundial do capitalismo, as políticas sociais não respondiam à ideologia de acumulação de capital, nova diretriz global. Por conseguinte, dos regimes comunistas

que ainda resistiam na Europa Oriental, ocorreu um processo político e ideológico de social-democratização da esquerda, com subordinação à ordem capital (Antunes, 1999; Minhoto, 2011¹⁹).

Esse processo de mudança ideológica repercutiu no interior da classe trabalhadora e do sindicalismo de esquerda, cuja força reivindicatória perante a sociedade foi esvaziada (Antunes, 2001; Toni, 2003;). Ao final dos anos de 1970, deu-se um processo de regressão dessa social-democracia, que passou a atuar de maneira muito próxima a agenda neoliberal.

Segundo Antunes (2001), aconteceu um desmonte dos direitos sociais dos trabalhadores, um combate ao sindicalismo classista e animosidade clara contra as propostas socialistas que fossem avessas aos interesses do capital. Nesse contexto complexo e multifatorial intensificaram-se as mudanças no próprio processo produtivo, marcadas pelo avanço tecnológico.

4.2. A desvalorização do trabalhador num mercado de trabalho globalizado

Sobre os modos de organização da produção do trabalho, o binômio *fordismo-taylorismo* foi amplamente praticado por todo o século XX, uma vez que serviu para a multiplicação dos lucros das fábricas. Os criadores desse modelo introduziram a ideologia das linhas de montagem, com redução dos custos pela diminuição do esforço humano e otimização da produtividade (Siqueira, 2007).

¹⁹ Minhoto, LD. IX Curso de Especialização em Direito Sanitário: Disciplina: Filosofia e Sociologia do Direito Sanitário. Universidade de São Paulo - Faculdade de Saúde Pública. 2011.

A contribuição principal do *taylorismo* foi a aplicação do princípio da gerência controladora de todos dos processos, ou seja, de qualquer tipo de decisão acerca da atividade laborativa. Henry Ford, por sua vez, contribuiu com o aperfeiçoamento da metodologia das linha de produção e dos programas de incentivo financeiros salariais (Siqueira, 2007).

Nos estudos na área de saúde do trabalhador encontraram-se achados relativos ao adoecimento dos trabalhadores na execução de tarefas sob esses modelos, marcados pela simplificação das atividades, expropriação do controle sobre o ritmo de produção e meios de execução (Wood, 1992; Martins, 2004²⁰; Siqueira, 2007).

Para a realidade da produção do século XXI, marcada pela globalização, o modelo *fordismo-taylorismo* começou a dar sinais de esgotamento, incapaz de manter a dinâmica do processo de acumulação em larga escala, com altos índices de crescimento, e começou a ser substituído por uma nova lógica. Contudo, ainda se mantém vivo paralelamente a outros modelos mais modernos. (Antunes, 1999; 2001; Navarro e Padilha, 2007).

(...) Muitos experimentos, com maior ou menor envergadura, o capital vinha fazendo no sentido de responder a um quadro crítico para o qual a produção em massa não mais se mostrava condizente. E essas mutações, que também são significativas, afetaram muito profundamente o mundo do trabalho (Antunes, 1999, p. 56).

A reestruturação do capitalismo revelou sua possibilidade hegemônica, aprofundando a lógica da busca do lucro através da exploração das relações capital-trabalho, efetivada através da globalização, ou mundialização do capital, indutora de

²⁰Martins, M. Aula Escola Politécnica de São Paulo,. Curso de Especialização em Ergonomia. 2004.

mudanças qualitativas nos planos produtivos e político-ideológicos (Toni, 2003). O *toyotismo* despontou como processo produtivo a ser adotado, constituindo alternativa ao *fordismo/taylorismo*, em decorrência da concorrência intercapital, e pela necessidade de controlar o movimento operário e a luta de classes (Antunes, 2001). Ele tem suas origens na fábrica Toyota no Japão, criado por Ohno, sendo também denominado *ohnismo*. Esse modelo apresentou um conjunto de inovações da organização do trabalho, com importância comparada a novidade do *fordismo/taylorismo*, cujo objetivo principal é vender produtos variados, com baixos custos (Antunes, 2001).

Seu criador encontrou a problemática do volume dos estoques no Japão, muito dificultada pelos espaços reduzidos, e seu modelo foi estruturado a partir da ideologias de *'fábrica mínima'* e administração *'pelos olhos'*. Para ele, a existência de estoque significava excesso, fosse de pessoal ou de equipamento. Dessa forma, a Toyota começou uma redução de efetivos para alcançar diminuição de custos, além da eliminação de tudo o que fosse considerado supérfluo (Antunes, 2001).

O ponto forte desse modo de produção é o conceito de *'just in time'*, fabricando-se produtos apenas na quantidade e no momento de seu escoamento, pressupondo o menor estoque e número de funcionários possível (Navarro e Padilha, 2007).

O *toyotismo*, em linhas gerais, apresenta como características: produção vinculada à demanda (variada e heterogênea); trabalho operário em equipe, com multivariabilidade de funções, sistema de produção *'just in time'* (melhor aproveitamento possível do tempo de produção); *'Kanban'* (sistema em que utilizam placas ou senhas de comando para a reposição de peças ou de estoque) e horizontalização do processo produtivo (transferência da produção a terceiros, a empresa produz apenas 25% em seu interior) (Antunes, 2001).

No início dos anos de 1950, a Toyota já havia adotado o lema '*Proteja a Empresa, Proteja sua vida*'. No *toyotismo*, o espaço público é entendido como uma extensão do espaço privado do mundo do trabalho.

(...) Na Toyota, um trabalhador ou uma trabalhadora operam, em média, com até cinco máquinas. Ao contrário da relação taylorista e fordista, onde a relação é um trabalhador ou uma trabalhadora trabalhando com uma máquina, na Toyota o trabalho é em equipe, é trabalho coletivo. Se um falta, ele é cobrado pelo coletivo porque a produtividade do grupo. E ele é incitado a controlar a qualidade do seu produto.(...) Ele é controladores dele próprio. Não há, por exemplo, a figura do inspetor de qualidade. Esses trabalhadores 'polivalentes' fazem o seu próprio controle (Antunes, 1999, p. 58).

O *toyotismo* adotou como premissa o envolvimento do trabalhador no projeto da empresa, diferença significativa em relação ao *fordismo-taylorismo*, modelo este em que o trabalhador é reduzido ao papel de executor brutalizado de operações rígidas e programadas (Siqueira, 2007). O *toyotismo* pretende apropriar-se do conhecimento intelectual do trabalhador, necessitando de seu envolvimento subjetivo nos processos de execução das atividades nos postos de trabalho (Antunes, 1999). As empresas que incorporaram o *toyotismo* utilizam-se de '*Círculos de Controle de Qualidade (CCQ)*', que representam grupos de trabalhadores incentivados à discussão do seu trabalho e do desempenho, com o objetivo de melhorar a produtividade da empresa. Esse modelo produtivo acaba por representar uma nova forma de apropriação do '*saber fazer intelectual*' do trabalho, pelo capital (Antunes, 2001).

Antunes (1999), explica que essa forma parece uma forma de controle menos despótica, mas possui o agravante de envolver os indivíduos de modo completamente manipulado e subordinado aos interesses da empresa e do capital.

(...) incentivando o desenvolvimento do que chamei, em Sentidos do Trabalho, de uma subjetividade inautêntica. (...) (p. 56). Ainda, de acordo com o autor (p. 42) "O despotismo torna-se então mesclado com a manipulação do trabalho, com o 'envolvimento' dos trabalhadores, através de um processo ainda mais profundo de interiorização do trabalho alienado (estranhado). O operário deve pensar e fazer pelo e para o capital, o que aprofunda (ao invés de abrandar) a subordinação do trabalho ao capital (Antunes, 1999).

Segundo Navarro e Padilha (2007). Esse modelo mantém as formas de exploração do trabalho difundidas pelo *fordismo/taylorismo* e amplia o conceito para formas subjetivas de exploração. No Japão, a lógica *toyotista* foi aplicada através de empregos vitalícios, que apesar da garantia de emprego, impunham aos trabalhadores participação no processo produtivo e uma organização baseada em células de trabalho. Além disso, os ganhos salariais dependiam da produtividade da equipe, gerando um ambiente de tensão, onde os profissionais são cobrados e remunerados pelo resultado coletivo, a despeito das habilidades e dificuldades individuais (Antunes, 2001).

O *toyotismo* representou uma das formas de 'mercantilização' do trabalho em resposta às necessidades das políticas econômicas e sociais do neoliberalismo. Essas 'novas' formas de emprego da mão de obra alcançaram os países ocidentais, criando um cenário de empresas flexíveis e enxutas (*'lean production'*), e apresentaram como consequência mais drástica para os trabalhadores a precarização de seus direitos (Antunes, 2001).

Podem ser apontadas algumas das marcas que a implantação do *toyotismo* e da flexibilização do mercado de trabalho deixaram no mercado de trabalho mundial do início do século XXI. Ocorreu a redução do proletariado fabril estável, vinculado ao *taylorismo/fordismo* e um aumento do 'novo proletariado, ou mão de obra terceirizada e

subcontratada (*'part time'*, entre tantas outras formas semelhantes de contrato), geralmente preenchida por imigrantes. Houve o aumento significativo do trabalho feminino, que segundo os estudos atingia mais de 40% da força de trabalho nos países desenvolvidos, e era exercido em condições precarizadas. Além disso, observou-se a exclusão de jovens e idosos do mercado de trabalho formal de países centrais, elemento associado à inclusão precoce e criminosa de crianças (Antunes, 2001; Antunes e Alves, 2004).

Sobre o aumento da força de trabalho feminina, sua utilização vinha acontecendo cada vez mais em regime *'part-time'*, de forma desregulamentada, e com remuneração inferior a dos homens. Esse fenômeno explica-se pelo fato de que as atividades de capital intensivo ou de concepção do trabalho são delegadas preferencialmente para homens, enquanto as de caráter intensivo, que frequentemente exigem menores níveis de qualificação, são destinadas às mulheres (Antunes, 2001; Toni, 2003).

A classe trabalhadora tornou-se fragmentada, heterogênea e complexa, mais qualificada em setores como a siderurgia, porém desqualificada e precarizada na indústria automobilística. Criou-se uma classe minoritária de trabalhadores *'polivalentes e multifuncionais'* enquanto uma grande massa de precarizados vivencia formas de emprego temporário ou parcial (Antunes, 2001; Toni, 2003).

Sobre a *'qualificação'* dos trabalhadores, ela é anunciada como condição obrigatória para a busca de *'empregabilidade'*, alternativa sob a ideologia do capital para a fuga da precarização do trabalho (*'part time'*) e do desemprego. Por outro lado, para o processo de acumulação capitalista norteador pelo *toyotismo*, *'qualificação'* corresponde à *'polivalência'*.

A necessidade de qualificação do trabalhador acaba por se constituir em falácia para diversas situações, ela é exigida pelo imenso contingente de trabalhadores disponíveis, existe uma força excedente de trabalho. Concomitantemente, expandiram-se as formas de trabalho informal, dos trabalhos terceirizados (...) Qual é a questão da empregabilidade? Existe um bilhão e duzentos milhões de homens e mulheres hoje que estão precarizados ou trabalhando em tempo parcial, sem direitos consolidados. É isso que eu entendo e estou chamando aqui de trabalho precarizado. Não importa se o trabalhador dispõe de alto capital cultural, se ele é inspetor de qualidade, etc. Ele tem seus direitos do trabalho completamente precarizados e se coloca diuturnamente em disponibilidade para o capital (Antunes, 1999, p. 57).

Houve uma significativa expansão dos assalariados médios no setor de serviços, inicialmente local de incorporação daqueles que eram expulsos da indústria pela reestruturação produtiva, pela desindustrialização e privatizações resultante das políticas neoliberais. O setor de serviços também sofreu mudanças organizacionais e tecnológicas, com as grandes privatizações bancárias. (Antunes e Alves, 2004).

A desestruturação do *Welfare State* nos países desenvolvidos, a ampliação do desemprego estrutural e das alternativas de trabalho desregulamentadas foram disseminadas pelo mercado de trabalho mundial, subsidiadas pelas políticas de capital transnacional (Antunes e Alves, 2004).

Com a reconfiguração, tanto do espaço quanto do tempo de produção, novas regiões industriais emergem e muitas desaparecem, além de inserirem-se cada vez mais no mercado mundial, como a indústria automotiva, na qual os carros mundiais praticamente si agiriam o carro nacional (...) (Alves e Antunes, 2004, p. 341).

Nos países periféricos (ou em desenvolvimento), os efeitos negativos da precarização sobre os trabalhadores são mais intensos. Nas economias de países

desenvolvidos, houve um movimento de precarização cronologicamente posterior ao estabelecimento de políticas de proteção dos direitos civis, salvando-se de alguma forma, mesmo que fragilizada, uma rede de proteção social no novo contexto. Para os trabalhadores dos países periféricos, a proteção social é historicamente insuficiente ou nunca existiu (Toni, 2003, Antunes, 2011). Segundo Antunes (2001), o neoliberalismo e a reestruturação produtiva resultaram no desemprego em larga escala, precarização do trabalho e degradação crescente na relação entre o homem e a natureza, conduzida por uma lógica de produção de mercadorias. Os países da América Latina passaram por um processo de desindustrialização, após uma enorme expansão desse setor, constituindo uma grande massa de desempregados e desqualificados, candidatos à formas emprego precárias (Antunes e Alves, 2004).

Sobre o movimento de transformação das relações homem/trabalho que se impuseram nesse contexto neoliberalista global, Toni (2003) buscou estudar autores que o explicassem. Seus achados apontaram, que a partir dos anos de 1980, constitui-se o conceito de ‘fim do trabalho’ enquanto personagem central na sociedade, ou elemento fundante na construção da identidade e das relações sociais. A pesquisadora analisou a obra do sociólogo francês André Gorz, para quem o emprego refere-se ao trabalho assalariado. Foram identificadas como mudanças a redução do emprego industrial, a ampliação do setor de serviços, diminuição da jornada de trabalho e a manutenção de taxas de desemprego elevadas, em relação às décadas anteriores. Para esse autor, a abolição do trabalho é objetivo central para aqueles que não encontram realização pessoal em sua execução.

Na produção científica de Claus, visitado por Toni (2003), encontram-se razões fundantes para o entendimento de que o trabalho estaria perdendo seu ‘status de fato da vida’, e de força subjetiva motivadora para os indivíduos (p. 254). Para sustentar suas

premissas, relacionou a diminuição do tempo dedicado ao trabalho, a descontinuidade profissional e a expansão do trabalho em serviços.

Ainda, ao estudar os achados de Jeremy Rifkin, autor norte-americano, Toni (2003) distinguiu o autor como visualizador de um futuro de busca incessante por produtividade, competitividade e melhores margens de lucro, em um mercado globalizado. Esse mercado é sítio em que as empresas buscarão estratégias para redução de custos com mão de obra, que levará à queda do emprego formal e expansão de empregos precários. Nessa ‘Era da Informação’ e da revolução da alta tecnologia descritas nesse estudo, máquinas constituirão a força de trabalho, e esse deslocamento tecnológico será observado em todas as áreas da produção. Esse fenômeno levará ao declínio sistemático dos empregos, desenhando uma pequena elite de trabalhadores detentores do saber dessa tecnologia. Aqueles que mantiverem-se empregados sofrerão com a redução de jornada de trabalho, com o tempo livre aumento e tendência à ampliação da exclusão social.

Buscando mais referenciais conceituais sobre o tema, Toni (2003) encontrou os estudos de Dominique Méda, a qual faz crítica à ideia de que o trabalho reuniria o conjunto das atividades humanas necessárias para a satisfação pessoal e social do indivíduo. Méda (1999), concluiu que ao término do século XX, não se tratava mais de idealizar a essência do trabalho, mas de tornar sua execução suportável. Reforçou que o trabalho assalariado, nas sociedades neoliberais capitalistas, representa garantia de direitos civis diferenciados.

O emprego é o trabalho assalariado em que o salário já não é apenas a estritamente contrapartida da prestação de trabalho, mas também o canal de acesso dos assalariados à formação, à segurança, aos bens sociais (Méda, 1999, p. 141).

A respeito da característica de integração na sociedade atribuída ao trabalho, a pesquisadora Toni (2003) encontrou nos estudos de Robert Castells uma abordagem que o situa como cerne da estrutura social. Para esse autor, a sociedade encontrava-se em período de transição (final do século XX e início do XXI), em que ocorria uma integração de um novo tipo de processo de trabalho, simultaneamente à desintegração da força de trabalho antiga, fruto de opções políticas e econômicas de empresas e governos, sendo a palavra-chave para esse modelo, flexibilização. Para Castells (apud Toni, 2003), as sociedades capitalistas esta sendo desestabilizada pelo fenômeno da instabilidade das situações de trabalho, que resulta em processo que denomina de *'desfiliação'*, pelo qual constitui-se um novo perfil de trabalhador. Ao final de sua trajetória, esse trabalhador esta desqualificado também dos planos cívicos e políticos, não conseguindo mais inserção como ator social. Ele mostrou o frágil equilíbrio e o risco de queda em que se encontram os assalariados, e descreveu o trabalho a partir de seu papel na inserção relacional sólida, em sua faceta técnica de produção como condição privilegiada de participação na sociedade. Explicou como o enfraquecimento das proteções sociais amplia as vulnerabilidades dos excluídos do assalariamento, e caracteriza os fenômenos da desestabilização dos estáveis, a instalação da precariedade e um déficit de lugares ocupáveis nessa estrutura. A precarização do trabalho é processo central dessa realidade, comandada pelo contexto econômico e tecnológico da evolução do capitalismo moderno. A partir dela é permitida a existência de inúteis para o mundo. Complementando, a leitura dos trabalhos de Boaventura Santos por Toni (2003), revelaram a necessidade da reinvenção dos sindicatos no contexto de exclusão descrito pelos demais autores, apropriando-se da escala transnacional.

Finalmente, para Toni (2003), em sua reflexão após visitar os autores supracitados, apesar de diversos deles proclamarem o fim do trabalho enquanto núcleo fundante da sociedade, mesmo que o emprego assalariado estivesse diminuindo historicamente, para ela não significava o término dessa atividade. Fosse a no sentido da redução das jornadas, ou da crença de sua desvalorização, o trabalho continuaria a existir. Para Toni (2003), o trabalho ainda constituía um dos vetores essenciais na estruturação das sociedades atuais.

(...) o perfil profissional das sociedades informacionais será muito mais diverso, observando-se a convivência do trabalho assalariado com trabalho autônomo e situações profissionais mistas (p. 264).

O capitalismo abriu espaço para a superação das contradições de classe e mostrou uma faceta complexificada, marcada pela precarização das relações de trabalho e vulnerabilização dos trabalhadores, impondo dificuldades para a consolidação da experiência da identidade profissional.

(...) no capitalismo contemporâneo, o trabalho flexível, temporário, terceirizado, com ênfase no curto prazo, diminui as possibilidades das pessoas desenvolverem experiências e construir uma narrativa coerente para suas vidas (...) esse modo de produção corrói o caráter do trabalhador.” (Coutinho e Krawulski, 2007).

Essas transformações sociais são responsáveis por mudanças nas identidades individuais, uma vez que desestabilizam a ideia de si próprio, como sujeito integrado, e o sentido de si mesmo na sociedade (Coutinho e Krawulski, 2007). Esse arranjo societário resultante produz desdobramentos nos processos identificatórios dos indivíduos, enfrentando os trabalhadores barreiras para o estabelecimento de vínculos

sociais, com classes trabalhadoras cada vez mais heterogêneas e indeterminadas (Coutinho e colab., 2007). As identidades são processadas no decorrer dos acontecimentos, e os sujeitos buscam reconfigurar os processos identitários de suas experiências laborais de modo a manter alguma continuidade na construção de sua biografia (Coutinho, 2009).

PARTE II – O UNIVERSO DA INVESTIGAÇÃO

Nesta parte do estudo serão apresentados os capítulos pertinentes à investigação empírica, subdivididos em: Objetivos, Metodologia, Aspectos Éticos e Análise dos Dados.

5 OBJETIVOS

5.1 Objetivo geral

Analisar os impactos da modernização dos portos brasileiros, no contexto do Porto de Santos, e investigar aspectos relacionados à saúde do trabalhador portuário, quanto à sua identidade e suas experiências de saúde-adoecimento e cuidado.

5 Objetivos específicos

- a) Discutir elementos da modernização portuária brasileira, seus impactos sobre a organização do trabalho dos TPAs, e nos processos de saúde-adoecimento e cuidado;
- b) Conhecer as representações dos TPAs sobre aspectos constitutivos de sua identidade enquanto categoria profissional, relacionando passado e presente, apontando características peculiares e especiais desse tipo de trabalho;

- c) Analisar, sob a perspectiva de gênero, os impactos desta modernização e suas implicações para identidade dos TPAs, e nas representações acerca das experiências de saúde e adoecimento relacionadas ao trabalho.

6. METODOLOGIA

Este teve foi construída a partir de um recorte de outro estudo, mais amplo, denominado “*Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*”, que conta com relatório final protocolado junto ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) (Queiroz e Machin, 2011). Esta tese foi pautada no *Subprojeto 2* (anteriormente descrito na Apresentação), que se apoiou em metodologia de base qualitativa, com uso da triangulação de métodos para produção dos dados empíricos.

A escolha metodológica pela abordagem qualitativa deveu-se à opção da captação do significado da experiência para os sujeitos, do entendimento do comportamento humano acerca da atribuição de significado subjetivo à ação individual (Duarte, 2002; Martins, 2004; Turato, 2005). Buscou-se alcançar uma compreensão interpretativa da ação social dos sujeitos, neste caso específico, dos TPAs do *Porto de Santos*, evidenciando a questão do significado e da intencionalidade inerente aos atos humanos e estruturas sociais (Minayo, 2004; Minayo et al, 2005). A abordagem qualitativa, como apontam Minayo et. al. (2005), procura um tipo de compreensão interpretativa da ação social, que no sentido weberiano é subjetiva e leva em consideração o significado dessa ação.

Para a presente investigação, os instrumentos utilizados para a produção dos dados foram as observações etnográficas e entrevistas em profundidade, com roteiros semiestruturados.

6.1 As observações etnográficas: primeiro contato com o universo simbólico dos sujeitos ‘reais’ da pesquisa

O recurso da observação etnográfica é muito empregado nas Ciências Sociais pelo reconhecimento de que as sociedades possuem aspectos que não são explicitados à superfície, que exigem um esforço de observação e empatia por parte do pesquisador para sua identificação (Velho, 1978). Ela (*a observação etnográfica*) deve acontecer de forma sistemática e organizada para que alcance uma compreensão dos mecanismos de organização do grupo, que sempre carregará um elemento interpretativo subjetivo. Por esse instrumento, o processo de familiarização com o objeto de estudo acontece por aproximação, uma vez que nem sempre o familiar é conhecido, nem o exótico representa o desconhecido. A realidade do campo observado é captada e interpretada enquanto objetividade relativa e parcial, a medida que é relatada a partir do olhar disciplinado do pesquisador (Velho, 1978; Oliveira, 2000). O escopo da investigação sempre estará permeado pela bagagem acadêmica do observador, e por isso será descrita a partir de um referencial conceitual (Oliveira, 2000; Couto, 2001)

Dessa forma, o instrumento da observação etnográfica foi empregado neste contexto como artifício para entrada em campo, com a expectativa de decifrar alguns dos esquemas básicos constitutivos da identidade do grupo dos TPAs do *Porto de Santos*. As observações contaram com roteiro comum (ANEXO D) à pesquisa mais ampla e estiveram apoiadas em termos de sistematização na produção de diários de campo, pela pesquisadora desta tese e outra, contratada pela pesquisa da UNIFESP – Campus Baixada Santista..

As observações etnográficas das duas pesquisadoras aconteceram durante os meses de junho e julho de 2009 e foram realizadas na faixa do cais do *Porto de Santos*,

com a visita à locais de escalação para o trabalho (*Paredes do OGMO e da Santa*) e no Sindicato dos Conferentes²¹. Os horários das observações foram definidos de modo a garantir a captação de diversos momentos (turnos) da escalação do trabalho, principalmente nos períodos da manhã e tarde²².

No contexto das observações nas *Paredes* foram presenciados todos os momentos do processo de escalação para o trabalho, para os diversos tipos de atividades portuárias, uma vez que elas aconteciam simultaneamente e nesses locais. O olhar da pesquisadora desta tese esteve voltado à apreensão de padrões socioculturais do grupo, da lógica da organização do trabalho, das relações estabelecidas entre os TPAs, dos signos empregados na linguagem e na construção dos corpos, capazes de representar suas formas de sociabilidade e padrões de masculinidade do grupo e suas em relação com o trabalho (Bourdieu, 2002; Connell, 1997). Ressalta-se, igualmente, que o contato com os TPAs nesses espaços aconteceu de forma tranquila, mas as pesquisadoras tiveram que conquistar um tipo de ‘permissão simbólica’ para circular pelos espaços e contatar esses trabalhadores.

A partir da experiência das observações etnográficas e da produção dos diários de campo, a pesquisadora desta tese ampliou o roteiro de entrevista original da pesquisa da UNIFESP-Campus Baixada Santista, incluindo elementos específicos da saúde do trabalhador, como acidentes, afastamentos, aposentadoria, questões específicas que gostaria de estudar, para a próxima fase da pesquisa.

²¹ As observações das *paredes* foram realizadas por ambas pesquisadoras, enquanto as observações do Sindicato dos Conferentes, apenas por mim.

²² As observações foram executadas principalmente nos períodos da manhã e tarde pela dificuldade de acesso da pesquisadora à área do cais do Porto de Santos. Os pontos de transporte público ficavam em locais afastados e eram escassos; suas viagens aos locais se deram via taxi. Além disso, foi muito avisada pelos próprios TPAs e funcionários do OGMO que deveria evitar transitar pelas “*Paredes*” no período noturno pela existência tráfico de drogas e assaltos. Ainda, “*Parede do Valongo*” não foi visitada pela justificativa do difícil acesso por transporte público e, até mesmo, neste caso, automóvel e, pelo alerta dos TPAs, sobre o risco em visitar a região, deserta e perigosa..

6.2 A segunda etapa do trabalho de campo: as entrevistas em profundidade

No contexto das entrevistas em profundidade, o referencial teórico em metodologia qualitativa exorta a vantagem das entrevistas na a exploração do coletivo através da reconstrução pessoal (Schraiber, 1995 a e 1995 b). Os sujeitos de pesquisa foram os TPAs do *Porto de Santos*, sem distinção para a atividade exercida no grupo.. Os critérios de inclusão dos sujeitos na investigação foram simples e específicos:

- Ser TPAs do *Porto de Santos*, em atividade profissional no momento da pesquisa, registrado ou cadastrado;
- Estar na ativa há pelo menos 10 anos, ininterruptos.

Tais critérios foram definidos durante as observações etnográficas, tendo como finalidade a captação de relatos de experiências de um momento histórico peculiar vivido pelos TPAs: a promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93.

Para o *Porto de Santos*, as regras da Lei 8630/93 começaram a vigorar a partir de 1996 (Diéguez, 2007b), alcançando alguma aplicabilidade por volta dos anos 2000 (Paixão e Fleury, 2008). Dessa forma, no momento da pesquisa de campo encontrou-se um contexto portuário marcado por mudanças e permanência. A delimitação do tempo de atividade no *Porto de Santos* em, pelo menos, 10 anos foi uma tentativa de abarcar concepções de portuários jovens e antigos na profissão, acerca dos impactos da Lei 8630/93. Ressalte-se que não havia oferta de *registro* para TPAs desde a promulgação da Lei 8630/93, e a maior parte dos entrevistados possuía muito mais do que 10 anos de serviço no *Porto de Santos*. Muitos dos entrevistados eram provindos de linhagens

portuárias, conseguindo explicar com clareza e detalhes as mudanças que o Lei 8630/93 impôs ao grupo, pontos positivos e negativos.

A escolha por TPAs na ativa deveu-se pela possibilidade de de acesso a esses sujeitos sem interferência ou dependência do aceite do OGMO, que havia se mostrado avesso ao aprofundamento da investigação. Além disso, possibilitou a efetiva de comparação entre os dois cenários estudados: antes e após a instauração prática das regras da Lei 8630/93.

Foram entrevistados todos os trabalhadores²³ que se dispuseram, até que os relatos alcançassem a saturação, buscando igualdades e diferenças em relação ao grupo. No âmbito da pesquisa qualitativa, a amostra necessária é definida de acordo com padrões de aprofundamento e compreensão em relação ao grupo social estudado (Minayo, 2005). Os sujeitos priorizados são aqueles que detêm os atributos que são objeto da investigação, e por isso o tamanho dessa amostra é definido por fatores como a reincidência da informação, noções de diversidade entre os informantes, apreensão de semelhanças e diferenças. (Minayo, 2004; 2005; Schraiber, 1995b).

Nesse sentido, a definição do número de entrevistados aconteceu durante o processo de entrevistas e avaliação do banco de narrativas (explicação sobre ele adiante neste capítulo), obedecendo aspectos de diversidade entre as atividades portuárias e saturação em termos de temáticas, conteúdos e sentidos atribuídos nas falas apreendidas. Quanto ao aspecto do *cadastro/registro*, não houve preferencia entre eles uma vez que representavam as modalidades oficialmente constitutivas da organização do trabalho do grupo.

²³ Foram entrevistados exclusivamente homens por representarem quase a unanimidade dos TPAs, sendo que, no momento da investigação, apenas 3 mulheres trabalhavam como conferentes e não foram indicadas pelos colegas para participação, nem se voluntariaram para tal.

A pesquisadora aspirava entrevistar TPAs em afastamento do trabalho, por motivo de acidente e/ou doença, para comparar sua situação com os outros, TPAs na ativa, que seriam entrevistados pelos demais pesquisadores da UNIFESP-Campus Baixada Santista. Contudo, a tentativa de identificar e contatar os TPAs afastados fracassou pela recusa do OGMO em fornecer dados referentes a esses trabalhadores. Além disso, os sujeitos identificados em afastamento pelos questionários do *Subprojeto 1* negaram-se a participar ou indicar outro colega na mesma situação ²⁴..

Dessa forma, foi necessário buscar alternativas ao obstáculo, e com o aceite o roteiro de entrevista ampliado, com questões específicas acerca da saúde dos trabalhadores, foi aplicado aos TPAs na ativa (ANEXO E). O resultado desta alteração foi bastante positivo e seus resultados podem ser avaliados nos capítulos de Análise dos Dados.

Nas entrevistas com os TPAs na ativa, através do método “bola de neve”, a pesquisadora acessou TPAs das diversas categorias portuárias do *Porto de Santos*, em locais anteriormente visitados durante as observações etnográficas: Sindicato dos Conferentes e nas *Paredes do OGMO* e da *Parede da Santa*. A escolha do Sindicato dos Conferentes como local de busca de informantes, em detrimento a outros sindicatos, aconteceu com base no acesso da pesquisadora ao banco de dados das entrevistas coletadas pelos pesquisadores da UNIFESP-Campus Baixada Santista, a partir da percepção de que faltava entrevista com membros dessa categoria, atividade portuária diferenciada²⁵ entre as demais, que merecia tomar parte do estudo para enriquecê-lo.

Quanto ao ancadeamento das entrevistas, após a primeira abordagem e apresentação, os sujeitos aceitaram participar e indicaram colegas. A pesquisadora desta

²⁴ O *Subprojeto 1* foi um dos braços da pesquisa da UNIFESP, baseada em metodologia quantitativa.

²⁵ Os conferentes são considerados entre os TPAs uma atividade diferenciada porque não realizam trabalho braçal pesado, historicamente são melhor remunerados e apresentam maior grau de escolaridade. Além disso, é a única atividade que não realiza escalação nas *Paredes* mas no Sindicato dos Conferentes.

tese entrevistou 15 sujeitos e as entrevistas foram realizadas de acordo com a possibilidade e disponibilidade dos entrevistados nos seguintes locais:

- Campus Baixada Santista da UNIFESP – Campus Baixada Santista - 1 entrevista;
- ,Sindicato dos Conferentes - 6 entrevistas;
- *Parede do OGMO* – 8 entrevistas.

Todas as entrevistas foram realizadas de maneira a garantir a confidencialidade das narrativas e todos os entrevistados preencheram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e declararam sua vontade de participar da entrevista, assim como esua anuência quanto à gravação em áudio (ANEXO F). Elas foram gravadas em dispositivo de MP3, com duração média de 30 minutos cada. Foram transcritas pela própria pesquisadora, iniciando o processo de impregnação para análise dos dados.

Uma particularidade que merece destaque no tocante ao processo de realização das entrevistas foi a desconfiança dos TPAs acerca da figura da pesquisadora desta tese, quando circulava pelas *Paredes*. Perguntavam sobre sua profissão, se possuía ligação com a polícia ou OGMO. Durante as observações etnográficas, foi possível perceber a permissividade do OGMO quanto ao consumo de álcool e drogas nas *Paredes*. Durante a escalação do trabalho, muitos dos TPAs consumiam maconha, cerveja e outros tipos de bebida, infringindo a legislação criminal e do trabalho.

As 15 entrevistas foram anexadas ao banco de narrativas da UNIFESP- Campus Baixada Santista, que contava com as entrevistas de outros pesquisadores, perfazendo um total de 44 entrevistas. Para os demais pesquisadores, ocorreu processo semelhante em termos de abordagem dos potenciais entrevistados, espaços e condições de realização das entrevistas, modo de condução e gravação, além de tempo médio de duração das mesmas. Todos os entrevistadores destacaram, no momento anterior ao

início das entrevistas, os critérios éticos da pesquisa e procederam à leitura e preenchimento do mesmo TCLE.

Do banco de entrevistas, após análise preliminar acerca dos critérios de inclusão para esta tese, e também da qualidade do áudio gravado, foram selecionadas 39 transcrições. No momento da análise, para reforçar o aspecto da confidencialidade da investigação, nos trechos das entrevistas citadas no texto desta tese, os sujeitos foram identificados por siglas que não significam seus nomes reais. Para os TPAs da Capatazia, aqueles que identificaram sua atividade foram identificados por ela, destacando o aspecto da diversidade dentro das categorias.

O grupo de sujeitos entrevistados foi composto por TPAs do *Porto de Santos*, com idades entre 31 e 75 anos, tempo de trabalho como portuário entre 13 e 54 anos, nas seguintes atividades (auto-relatadas): 15 Estivadores; 11 Capatazia, dos quais 6 identificaram sua função (1 Rodoviário, 1 Manobreiro de Trator, 4 Operadores de Máquina); 6 Vigias de Bordo, 1 Consertadores, 6 Conferentes de Carga e Descarga. O vínculo com o OGMO foi declarado por alguns dos entrevistados, mas não ficou claro para todos, fato que será discutido no capítulo de Análise dos Dados. No ANEXO I é apresentado o quadro de características dos entrevistados.

6.3 Análise dos dados e a triangulação de métodos

Os resultados de uma pesquisa de fundamentação qualitativa são considerados sempre como uma aproximação da realidade social, devendo expressar uma dada conjuntura sociocultural e política da situação ou do grupo social em questão. Os fatos e informações colhidos na pesquisa são ponto de partida ,e também de chegada (Minayo et al., 2005).

A opção pela triangulação de métodos para a análise deveu-se ao reconhecimento da grandeza do objeto e dos limites dos modelos fechados; a adoção dessa estratégia representou a busca por um entendimento mais aprofundado dessa realidade (Minayo et al., 2005). Uma de suas exigências primordiais (da triangulação de métodos) é a interdisciplinaridade, veículo que permite a reunião de capacidades para discussão, diferenciação e relação teórica entre métodos distintos, tratados como fragmentos de uma abordagem mais ampla. Na competência disciplinar de cada componente do grupo de estudo apresenta-se a possibilidade do aprofundamento teórico-metodológico frente ao objeto. A utilização da triangulação de métodos permite uma relação dialética de cooperação entre conhecimentos e métodos, cujas especificidades não são anuladas e mantém uma assimetria de poder (Minayo et al., 2005). Neste caso específico, foram utilizadas observações etnográficas e entrevistas em profundidade, coletas por pesquisadores de formações diversas, e analisadas através do escopo da Saúde Coletiva.

A partir da análise do material produzido nas observações etnográficas e entrevistas em profundidade, tendo em vista os referenciais teóricos apresentados, foram identificadas três categorias temáticas analíticas principais:

- caracterização dos TPAs quanto aos aspectos constitutivos de sua identidade como grupo de trabalhadores;
- saúde do trabalhador portuário e os impactos da Lei 8630/93;
- gênero e masculinidades.

O tipo de tratamento escolhido para a análise do material coletado foi o referencial hermenêutico-filosófico, com uma visão analítico-interpretativa (Ayres, 2008; Pinheiro et al, 2011). Nesse sentido, a linha de orientação hermenêutico-filosófica é empregada como uma arma de alcance interpretativo das ações humanas, que sempre

acontece de forma contextualizada e norteadas pelo repertório acadêmico do pesquisador (Couto, 2001). Segundo Ayres (2011, p. 1)²⁶:

*“Como **procedimento metódico**, hermenêutica remete ao ato de interpretar, (...) desvelar o significado não imediatamente explícito de textos (...). Como **tendência filosófica**, hermenêutica refere-se a toda corrente filosófica que busca apoiar sua fundamentação racional em bases interpretativas-compreensivas, isto é, que buscam validar suas proposições não em termos de demonstração matemática ou lógico-formal, mas em uma força interpretativa que envolve: a capacidade de elucidar sentidos e significados aceitáveis como suficientemente expressivos de uma dada realidade (...). Pode-se, então, definir **hermenêutica filosófica** como reflexão sobre as relações entre a existência humana e o acontecer da compreensão, ou dito de outra forma, como a filosofia que busca compreender a existência (...).²⁷”*

Sob o ponto de vista da análise hermenêutico-filosófica, a relação entre o problema de pesquisa, ‘as perguntas’, e os dados encontrados em campo, ‘as respostas’, vai acontecendo de forma dialética e não-linear, numa fusão de horizontes entre pesquisador e sujeitos de pesquisa. Cada elo da cadeia contido na investigação sofre influência de aspectos subjetivos na condução desse diálogo, que acontece entre pesquisador e objeto. O significado da análise sob essa perspectiva está pautado na possibilidade da ampliação de horizontes, por aproximação, esclarecendo que as evidências construídas são circunstanciais e limitadas, aceitando que o conhecimento produzido representa “quase-verdades”²⁸ (Ayres, 2008).

²⁶ Ayres JRCM. (Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo). *Sobre Hermenêutica*. In: Disciplina Medicina e Humanidades; 2011

²⁷ Negrito do autor.

²⁸ Tradução livre do texto original “cuasi-verdades”.

7 ASPECTOS ÉTICOS

O projeto de pesquisa mais ampla que deu origem à esta tese, realizada pela equipe da UNIFESP- Campus Baixada Santista, foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da UNIFESP, instituição proponente da investigação, em cumprimento aos preceitos estabelecidos na Resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde (vigentes à época da pesquisa), sendo que em 19 de junho de 2009 obteve aprovação registrada sob o número de protocolo CEP 0769/09 (ANEXO G).

Com base nos preceitos do Conselho Nacional de Ética em Pesquisa envolvendo Seres Humanos, foram construídos Termos de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) apropriados a cada uma das situações de pesquisa, visando assegurar cuidados éticos para que a participação dos informantes aconteça de forma voluntária, consciente e segura (ANEXO F).

Além disso, o projeto de pesquisa desta tese foi encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e recebeu aprovação pela CAPPesq em 15/09/2010, sob o número de protocolo 250/10 (ANEXO H).

8 ANÁLISE DOS DADOS: O DESAFIO DE DESVENDAR O UNIVERSO SIMBÓLICO DOS TPAS

Este primeiro capítulo da análise dos dados foi destinado à caracterização dos sujeitos de pesquisa e seu universo simbólico, a partir da identificação de características fundantes do grupo e de seu trabalho.

A importância desse capítulo reside na necessidade de apresentação dos elementos peculiares ao grupo estudado, seus símbolos, códigos e suas concepções acerca do trabalho, numa relação explicativa e relacional dos aspectos tocados pela promulgação da Lei 8630/93. A pesquisadora prefere nomeá-los de trabalhadores portuários, subdividindo-os em suas auto-referidas categorias, apesar da norma imposta pela lei supracitada denominá-los como TPAs. As duas nomenclaturas foram utilizadas de forma pertinente ao longo dos capítulos de análise.

8.1 ‘Muito prazer: sou Trabalhador Portuário Avulso do *Porto de Santos*’

A *Cidade de Santos* edificou-se a partir da construção do porto organizado. A mão de obra, que nele empregou sua força de trabalho, constituiu a população local e de seus arredores. Esses trabalhadores foram atribuídos de poder à medida em que o *Porto de Santos* crescia e ganhava representatividade para a economia nacional (Silva F; 2003; Goularti Filho, 2007,). Tornaram-se ‘operários sem patrão’ e foram capazes de parar totalmente o movimento de cargas na luta por melhores condições de trabalho e remuneração (Gitahy, 1992; Silva F, 2003).

O advento da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 trouxe para Brasil a realidade da política econômica neoliberal, como resposta à globalização,

marco que dividiu a história do *Porto de Santos* em dois momentos, e transformou aqueles trabalhadores em TPAs (Goularti Filho, 2007; Paixão e Fleury, 2008; Queiróz, Geraldo; 2014). Para os portuários do *Porto de Santos* seu trabalho representava mais que uma inserção no mercado de trabalho ou garantia de sustento, era considerado um ofício, dimensão que será explorada neste capítulo. Dessa forma, foi possível identificar o trabalho como elemento fundante da identidade do grupo. Afinal, esse aspecto os agrupava e definia seu lugar social; foi colocado em xeque pela promulgação da Lei 8630/93 (Couto e Machin, 2014).

Em seguida, o aspecto de caracterização desse grupo de trabalhadores em destaque era sua constituição exclusiva por homens (Machin et al., 2009; Diéguez, 2010; Queiróz e Machin; 2011; Lima, Cremer, 2014).

“A visita aconteceu entre 10:00 e 11:30h, o céu estava encoberto e garoava um pouco (...) Entramos na rua central do cais do porto, a maior parte de paralelepípedos, fator que obriga os motoristas a diminuir bastante a velocidade. O tráfego era intenso com caminhões de carga, carros e pedestres. Estes na maioria quase absoluta eram homens com idades e características variadas. Muitos mulatos e brancos, com idades entre 35 e 55 anos, pelo menos aparentavam; alguns de macacão, outros com camiseta e calça jeans ou de outro tecido resistente. Nesse horário já se observava um movimento grande de homens, chegando com suas motos, carros, bicicletas, a pé e julguei mais seguro ficar perto dele (do segurança do OGMO), era minha primeira “parede”, não sabia o que esperar e era a única mulher no local. Sentei-me em um banco de madeira e esperei até que em cinco minutos T chegou.” (Diário de Campo, 2009²⁹).

²⁹ Queiroz MFF, Machin R. Diário de Campo. *Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2009. Processo n. 473727/20080 Edital MTC/CNPq 14/2008.

As visitas às *Paredes* evidenciaram que existia uma reserva de mercado para o sexo masculino no *Porto de Santos* (Couto e Machin, 2014; Lima e Cremer, 2014; Queiróz e Geraldo; 2014;). A pesquisadora acabou por receber uma ‘permissão simbólica’, por parte dos trabalhadores portuários, para transitar pelos espaços do porto. Inicialmente, ignoravam sua presença ou a relacionavam com o corpo de saúde do OGMO, atributos do esteriótipo feminino de ‘cuidar’. (Bourdieu, 2002). Diéguez (2010) sustenta a situação enfrentada pela pesquisadora, e descreve esse grupo profissional como hostil à presença feminina, pelo embasamento nos atributos da *Masculinidade Hegemônica* (Connell, 2005). Quando a pesquisadora apresentava as entrevistas eles explicitavam desconfiança, que se extinguiu quando ela mostrava a carta de apresentação da UNIFESP – Campus Baixada Santista.

“Um trabalhador, homem branco com idade entre 55 e 60 anos, forte e barrigudo, com um bigode grisalho marcante, voz forte e imponente, ouvindo nossa conversa com um estivador sem interesse em ser informante, perguntou “o que queríamos saber que ele encaminharia quem poderia responder”. Assustei-me com sua postura, um tanto agressiva e de defesa, como se estivéssemos invadindo seu território.” (Diário de Campo, 2009³⁰).

A identificação dessa primeira característica do grupo permitiu o encaminhamento da trabalho de campo e a definição do tipo de abordagem necessária para a realização das entrevistas. Da mesma forma, o percurso simbólico para o entendimento da construção da identidade desse grupo, teve início na identificação das

³⁰ Queiroz MFF, Machin R. Diário de Campo. *Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2009. Processo n. 473727/20080 Edital MTC/CNPq 14/2008.

masculinidades, que recortaram de forma transversal toda a análise (Couto e Machin; 2014).³¹

Os portuários entrevistados apresentaram idades entre 31 e 75 anos, dado que foi evidenciado durante as observações etnográficas, visto que o grupo era composto por trabalhadores ‘maduros’ e idosos (Machin, et al., 2009; Queiróz e Machin; 2011). Para Queiróz, et al., (2014a), essa característica do grupo facilitava a execução do trabalho, pela experiências dos portuários.

*“Adentramos o andar térreo (Parede do OGMO) sem dificuldade, apesar do segurança, e deparei-me com um grande espaço aberto(...). Cinco ou seis homens estavam no local e demonstraram curiosidade quando nos avistaram, cumprimentaram gestualmente mas não falaram conosco. Entre eles estava um senhor que acredito ter entre 65 e 75 anos, não sei se ainda era trabalhador, não tive chance de perguntar (...).O local começou a ser povoado por trabalhadores e abordamos mais um deles. Homem forte, estatura mediana para alta, negro, parecia ter entre 45 e 50 anos. (...) Terminada a parede, alguns que não pegaram trabalho conversavam, a minoria era jovem, entre 20 e 25 anos. (...)” (Diário de Campo, 2009)*³²

Grande parte dos entrevistados era natural da *Cidade de Santos* ou imediações, fato que mostrava que a oferta de trabalho no *Porto de Santos* mobilizava apenas populações de regiões próximas, diferentemente da época áurea, em que foi capaz de atrair imigrantes europeus para o Brasil. Além disso, revelava a história das linhagens

³¹ A temática gênero e masculinidades será aprofundada em capítulo seguinte da análise.

³² Queiroz MFF, Machin R. Diário de Campo. *Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2009. Processo n. 473727/2008 0Edital MTC/CNPq 14/2008.

de portuários, que permaneceram nesses locais (Silva F., 2003; Silva M., 2003; Machin et al., 2009).

Os entrevistados possuíam residência em Santos ou cidades vizinhas ao porto, realidade necessária para o constante retorno até os locais de escalação e trabalho. Isso representava uma permanência de padrão, em relação aos primórdios da constituição do porto organizado, em que a mão de obra estabelecia-se em seus arredores, em moradias precárias (Silva F., 2003; Silva M., 2003). A força financeira do trabalho portuário na *Cidade de Santos* foi explicitado nos relatos dos TPAs, que faziam questão de valorizar a ‘casa própria’.

“(...) nascido aqui em Santos. (...) minha casa é própria.”
(OGSF, 53 anos, Capatazia)

“(...)(natural de) Guarujá, São Paulo.(casa) é própria. Aproximadamente uns 20 anos, viu.” (WBS, 62 anos, Vigia de Bordo).

Esses homens mantinham configurações familiares tradicionais, ou seja, estavam em relações heterossexuais, casamentos ou uniões estáveis, . No momento das entrevistas, as declarações sobre a orientação sexual (heterossexualidade) eram claras, no sentido de referendar atributos de empoderamento masculino, como a virilidade, a força e o distanciamento do feminino. Parte dos entrevistados fez questão de declarar o número de mulheres conquistadas, de filhos concebidos e do seu papel como ‘chefe de família’ (Connell, 1995; Nascimento, 2005; Velásquez, 2009).

“(...) [faz quanto tempo que o senhor se divorciou?] ah, já faz 5 anos, tenho uma menina, ela tem 10. Na época que me separei ela tinha... 3... 4 meses... eles são de São Vicente também (a família da esposa). Na verdade eu sou divorciado, mas... eu moro com uma companheira... Bom,

posição é o chefe da família (...)” (CR, 47 anos, Estivador).

“(...) Moro com... sogra... (casa própria). Há...quase cinco anos.... (também mora) Meu sogro...filha (tem uma filha só). [Cinco pessoas então? Tá...e...o chefe da família é mais o sogro ou mais você?]. Vou te falar a verdade...seria eu, porque meu sogro tá afastado, com problema de saúde...Eles moram lá [fala incompreensível], a situação.....quem paga a maior parte das dívidas ali sou eu (...)” (JSP, 39 anos, Estivador).

O grau de escolaridade entre os entrevistados variou entre o ensino fundamental I incompleto e o ensino superior completo, sendo que os conferentes de carga e descarga apresentaram mais anos de estudo. A questão da escolaridade apareceu nos roteiros como pergunta categorizante e revelou dado sobre a constituição do grupo: a ‘noção de ofício’. Para os entrevistados, havia um entendimento compartilhado de que escolaridade não era pré-requisito para o desempenho do trabalho portuário no *Porto de Santos*. O exercício de sua atividade laborativa exigia treinamento específico de caráter prático, informal, transmitido de forma geracional, por laços de amizade e compadrio. Sua profissão representava um ‘ofício’, com valores práticos, próprios e intrínsecos à categoria (Diéguez, 2007a; Machin et al., 2009).

“O meu pai era aposentado, faleceu há 2 anos, era vigia portuário, eu segui a função e eu estou hoje aqui como vigia.” (R, 56 anos, Vigia de Bordo).

“(...) meu pai, quando eu completei catorze anos de idade, meu pai, como ele era muito conhecido aí nas Docas, ele foi no sindicato e falou assim: ‘ó, quando meu filho completar 18 anos, eu vou fazer a ficha dele, aí quando eu completei 18 anos eu já tava com a ficha feita. Meu pai que me colocou aqui dentro. Porque antigamente era Força Supletiva e Docas.” (OFRJ, 32 anos, Estivador)

“ (...) é, até a oitava série. Hoje eu preciso e tô sendo cobrado pela Capitania dos Portos pra acabar. Porque eu tô perdendo muita aula. Porque não é o saber. A minha aula é... na teoria e na prática eu falo a língua do portuário pra eles né. então, mais eles exigem. Exigem muito, o CEMEP exige... inclusive apareceu até pra eu comprar um diploma, mas eu não gosto de comprar nada. Olha, eu aprendi praticamente vendo os outros trabalhar. Eu prestei muita atenção, fui, fui, fui aí consegui. Aí é que você precisa ter dom. Pra operar um aparelho hoje você precisa ter dom! É a mesma coisa, minha filha vai ser uma pianista, mas ela tem dom pra jogar bola. Meu filho vai ser jogador de futebol, mas ele tem dom com o computador, né. É dom. As minhas duas tiveram um pouquinho de dom, principalmente a mais nova, é mais atirada, além dela tá no teatro... ela é mais atirada.” (JR, 53 anos, Capatazia).

De acordo com os relatos apresentados, que descrevem o significado atribuído pelos entrevistados a seu ‘ofício’, revelou-se fortemente o caráter geracional da transmissão das práticas e valores inerentes ao trabalho no *Porto de Santos*. (Machin et al., 2009; Couto e Machin; 2014; Queiróz e Geraldo; 2014).

“(...) E meu pai veio para cá, por ser um porto maior e... até porque... e quando ele veio para cá, ele sofreu uma pressão muito grande, porque naquele tempo até a Capitania(?) dos Portos(?) era dos comunistas. Então, não deixavam meu pai trabalhar. E naquele tempo a estiva era dos valentão mesmo, sabe, saíam humilhando... Isso eu me lembro, quando era pequeno e meu pai ia trabalhar ele colocava na cintura ?. uma chapona grandona e ia para o cais. E... naquele tempo... e quando eu era pequeno, eu era muito levado, ele me levava... e naquele tempo meu pai tinha uma rural Willys e ele me levava para o cais, né. Ele entrou na estiva em 64... depois de ser estivador desde 44. Ele entrou na estiva naquela greve da fome... Aquela greve da fome ele falava para mim que na verdade o pessoal ia comer sanduíche na ‘privada do carioca’(?). Era só assim... como diz... para inglês ver, né...Então quando ele entrou em 64 depois em 66 ele prestou concurso para consertador, que era uma outra classe, que hoje ela está quase em extinção,

né, ele era estivador e consertador. Ele não queria nenhum dos meus irmãos no porto, né, e hoje tem meus dois irmãos no porto. Tem o meu irmão que é delegado de polícia, que é vigia de bordo, e tem um que é consertador. Então... só que uma grande assim... uma grande mágoa que meu pai morreu e não me viu entrar na estiva. Ele falava – olha, quando você pegar a ‘pretinha’... -, que é essa carteira preta, -... você vai fazer assim, assim e assado -, sempre me encorajou para estudar inglês... tinha as palavras modernas do porto, a ampliação do porto... – olha, o porto... as coisas vão ser feias, o porto vai mudar, e você tem que estar qualificado para bater de frente com a modernidade -. E hoje o que meu pai falava para mim eu falo para todos os colegas. Às vezes eu perco meia hora, quarenta minutos de palestra no navio, com aqueles estivadores novinhos, - aprendam inglês, façam os cursos (...).” (RS, 51 anos,, Estivador)

Para os conferentes de carga e descarga, atividade portuária com melhor remuneração, o ingresso na profissão aconteceu de maneira diferente, através de concurso público.

“Não (não foi a família), quem me levou, quem me disse que existia essa profissão foi um colega que trabalhava comigo na refinaria e ele ia prestar esse concurso e falou que existia um concurso, assim, assado, que era um emprego muito bom. Ai eu vim aqui, me inscrevi, fiz o concurso e passei para o melhor trabalho que existe no mundo.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga).

“Eu sou o único portuário da minha família, sou eu.” (HRGC, 58 anos, Conferente de Carga e Descarga).

Quanto à escolaridade, apresentaram melhores níveis em relação aos demais entrevistados, reflexo das melhores remunerações e acesso a cursos universitários.

“(...) Universitário, formado em direito, administração de empresas e economia. (...) [formado também] No curso de logística portuária da Certaporte, são cursos eventuais

que acontecem 2 vezes por ano, mais ou menos.” (JRS, 62 anos, Conferente de Carga de Descarga).

“(...) superior incompleto. (...) é... economia. (CRD, 61 anos, Estivador)

A promulgação da Lei 8630/93 havia impactado sobre a ideologia geracional de continuidade do trabalho no *Porto de Santos*, que perdurou por quase um século. Esse aspecto foi evidenciado pelos entrevistados, que incentivavam seus descendentes a procurar outras formas de ingresso no mercado de trabalho, a partir do investimento no estudo formal (Diéguez, 2007a; Machin, et al., 2009).

“Olha, se eles não tivessem estudado (os filhos), no porto não ganha-se mal. É uma profissão mais perigosa do que a que eles escolheram mas, se eles não tivessem, digamos, não é obedecido mas, seguido minhas orientações da esposa, de fazerem cursos superiores, eu teria colocado eles no cais para trabalhar. “(RS, 65 anos, Vigia de Bordo).

“O nome é W. A. B., a residência é Rua R. de J., 32, apt. 43, Vila Bermiro, 75 anos, casado há 54 anos, tenho um casal (de filhos), um é médico o outro é dentista e dois de criação que também já se encaminharam.” (WAB, 75 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Foi possível inferir que o desencorajamento pela permanência das famílias no trabalho portuário tinha relação com o entendimento desses trabalhadores de que as imposições da Lei 8630/93 fragilizaram a categoria, e acarretaram em muitas perdas (Machin e Bastos, 2014; Queiróz et al., 2014a). Quando relataram continuidade da família/amigos na atividade portuária, ela acontecia sob a égide das novas configurações do trabalho no porto, paralelamente às modalidades tradicionais de

registrado/cadastrado, ou na informalidade, como uma ruptura da história no *Porto de Santos* (Paixão e Fleury, 2008; Diéguez, 2010; Queiróz e Geraldo, 2014).

“Tenho um sobrinho e meu cunhado, que já é aposentado. O meu sobrinho é não registrado, que chama bagrinho. Ele começou a pouco tempo, 3, 4 anos. (filhos) Não trabalham no porto, minha filha tem 10.” (JS, 48 anos, Estiva).

“Eles (os parentes) não trabalham avulso como eu, mas sim no Porto. Trabalham vinculados as companhias, empregados fixos. Tem um na Libra e outro na Caramuru.” (JE, 33 anos, Capatazia).

Os entrevistados apresentaram tempo de trabalho no *Porto de Santos* entre 12 e 54 anos, o que reforçou o caráter de força de trabalho antiga, e por isso capaz de explicar as mudanças impostas pela Lei 8630/93 ao cotidiano de seu trabalho. Para eles, seu trabalho no porto era dividido em *categorias* ou *funções*, constituídas historicamente e atribuídas de atividades próprias e relacionadas à ‘noção de ofício’ (Machin e Bastos, 2014). Em seus estudos, Goularti Filho (2008) encontrou dados análogos, em pesquisa acerca da saúde dos trabalhadores portuários de São Francisco do Sul/SC, com uma massa trabalhadora madura, em uniões consensuais heterossexuais e com tempo de trabalho no porto entre 10 e 34 anos.

“(...) estou na atividade portuário há, mais ou menos, ... desde 90, uns 20 anos. (...)Eu trabalhava com laboratório ótico, teve a oportunidade que meu cunhado trabalhava no cais, na época, e pegaram para a carteira de estivador eventual, não associado, aí, eu tinha curiosidade. O pessoal que trabalhava lá perto de casa, tudo trabalhava na área portuária. Eu via eles trabalhando e tinha vontade de estar naquele meio, fazer parte daquele convívio, daquela atividade. Aí, peguei a eventual e fui, fui

fazendo hora, e tal, tal,tal, consegui entrar e estou lá desde então.”(JS, 48 anos, Estivador).

“Em agosto completa 41 anos (tempo de porto). (...) Não, quem me levou, quem me disse que existia essa profissão foi um colega que trabalhava comigo na refinaria e ele ia prestar esse concurso e falou que existia um concurso, assim, assado, que era um emprego muito bom. Ai eu vim aqui, me inscrevi, fiz o concurso e passei para o melhor trabalho que existe no mundo.”(JCM,65 anos, Conferente)

Quanto à divisão do trabalho no *Porto de Santos*, algumas considerações podem ser feitas para avançar na análise da organização do trabalho. Para o campo da ergonomia, a *atividade* representa o trabalho real, executado pelo trabalhador, enquanto a *tarefa* ou *função* representa o *trabalho prescrito* (Dias, 2001; Montmollin e Darses, 2011) . No texto da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93, o conceito de *função/tarefa* manteve-se associado a noção do trabalho prescrito, com a .diferença da unificação de todas as *funções* em categoria única, de Trabalhador Portuário Avulso (TPA). (Paixão e Fleury; 2008) Por isso, na análise que se segue, os termos *função*, *atividade*, *tarefa* e *categoria* foram contextualizados de acordo com a situação em que aparecem no texto.

8.2 Uma organização do trabalho própria ao *Porto de Santos*

O Porto de Santos mostrou-se um ambiente de trabalho ‘fechado’ ao mundo exterior, com universo simbólico próprio, onde as tarefas e atividades aconteciam sob lógica e ritmo específicos, que mesclavam o novo e o tradicional (Queiróz e Geraldo, 2014). A promulgação da Lei 8630/93 representou uma ruptura com os padrões de organização do trabalho que vinham sendo praticados, e forçosamente voltou as relações do *Porto de Santos* para o mercado internacional, fato que enfrentava muita

resistência por parte dos portuários, acostumados historicamente a possuir grande autonomia (Sarti, 1981; Gitahy, 1992; Silva F, 2003; Monié e Vidal; 2006) .

Nesse sentido, a questão que se colocou quanto a posição dos trabalhadores portuários no momento da pesquisa foi: ‘operários sem patrão’ ou TPAs? Os entrevistados explicitaram diversas manifestações de resistência à nova nomenclatura, já que discordavam do sentido de unificação das categorias. Isso significava a expropriação do valor e dos saberes de cada uma das categorias portuárias, constitutivos da ‘noção de ofício’. Os entrevistados consideravam-se mais ‘operários sem patrão, principalmente os mais antigos, do que TPAs (Gitahy, 1992; Silva F., 2003; Gomes e Junqueira, 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)

“(...) como avulso. Eles falam que é o tal de TPA, trabalhador portuário avulso, que eu sou vigia portuário há 27 anos.” (HLS, 66 anos, Vigia de Bordo)

“ Veja bem... os estivadores antigos ainda tem aquela ideia retrógrada que o estivador não tem patrão. E hoje... veja bem, eu não sou tão antigo assim, comecei a trabalhar em 80, e como te falei, sempre me dei bem com eles, tive um bom relacionamento... profissional, social... Então eu me ponho no lugar do operador portuário. Se você... vamos supor... você é o dono de um navio, o outro é o operador, o tomador de serviço, eu sou o estivador. Então, se você está pagando 8 homens, 4 trabalham até 10 horas e 4 trabalham até... Agora, sempre foi assim. Agora, não pode no açúcar, porque o açúcar... imagina que estou de geral no açúcar... e - que trabalho porco, que trabalho mal feito! -. Então, o primeiro terno – vamos tirar do bico para cá ..” (RS, 51 anos, Estivador).

O padrão de diferenciação entre as categorias evidenciou a resistência e impossibilidade prática da unificação de todos em TPAs, pelas diferenças de tarefas executadas para o movimento de cargas (Machin, et al., 2009; Machin e Bastos, 2014).

“É consertador...da minha função. Então, quando tem é...quando tem carga geral, aí nós trabalhamos, por causa disso é que nós somos poucos, somos pouca gente (...)Carga geral é carga solta, não vai em contêiner, num é carga...como é que é...líquido nem granel, sabe? Adubo, adubo que é que consertador vai fazer pra consertar, nós consertamo caixaria quebrada, nos escoramo a carga pra ela não correr, fazemos um trabalho uma espécie de carpinteiro(...)é celulose e ele vem em fardos, são oito fardos, duzentos e cinquenta, dois mil quilos, então pega uma lingada com vinte e oito toneladas entra no porão, nós não escoramos com madeira existe umas bóias, nos chamamos de airbag (...)Tu enche ela com ar comprimido do navio e faz o escoramento pra carga não correr em viagem, o nosso trabalho também é esse (...)E aí quando tem Duratex ou alumínio, embarque de alumínio [fala incompreensível] de alumínio, dois mil quilo cada um você vai colocando madeira entre um e outro, pra ter espaço pra eles lá descarregarem, com espaço pra descarregar, e nos fazemo escoramento. Escoramento quer dizer, trabalho de madeira, escora com madeira pra carga não correr em viagem se não avaria tudo. Então esse é o nosso trabalho e quando quebra um atado, nos também fazemos a montagem desse atado (...)Quebra aí nos passa, colocamos fita novamente, aqui oh (...)O nosso trabalho é mais ou menos esse, aí quando tem sacaria de açúcar, embarque de açúcar nós costuramos o saco, pra ali ele não ir vazando, pra num...a perda do produto(...)”
(SCR, 54 anos, Consertador)

“Aí eu vou ter, vou fazer tudo, né? Registrado faz capatazia também, capatazia faz tudo é...faz, trabalha em todos os terminal, em todas as função. (...) No corredor, pô, lá o trabalho é o seguinte: a gente carrega vagão de farelo, a gente carrega vagão de soja e milho, às vezes CPP. CPP é um produto, como posso te dizer? É um produto, é um produto que vem originário da, da laranja. É um produto que em contato com a água ele pega fogo...produto cabuloso. (...) Agora nós tamo fazendo só vagão, vagão de soja, vagão de farelo, vagão de soja, milho não tamo fazendo porque não tá na época da safra

do milho, a safra também já acabou. Farelo e soja, farelo e soja...direto. então o que é que acontece? E às vezes quando a gente não cai na moega, onde a gente descarrega o vagão, a gente cai na plata. A plata são plataformas que levanta o caminhão, pra descarregar esses caminhão que tu ver na rua aí, é...bitrem, rodotrem. A gente descarrega esses caminhões também (...)" (MGB, 31 anos, Capatazia)

Existia um tipo de hierarquia interna entre às categorias portuárias, definida pela remuneração e prestígio, sendo que os estivadores estavam na base da pirâmide e os conferentes de carga e descarga, no topo. As diferença entre as categorias podia ser notada no momento das *Paredes*, pela reunião dos trabalhadores da mesma categoria., Os conferentes de carga e descarga possuíam o privilégio de realizar a escalação separadamente, na sede de seu sindicato. A importância atribuída pelo grupo à ocupação de algum cargo no sindicato ficou evidente, elas garantiam reconhecimento político junto a categoria (Couto e Machin, 2014; Queiróz e Geraldo; 2014).

"Sempre na função de conferente e como diretor do sindicato. Pela única forma legal, que eu fui eleito em uma das gestões que foi de 1988 a 1991, eu fui eleito pra ser o primeiro secretário. E no ano de 2003, outra eleição que conseguiram me convencer a participar, e eu fui tesoureiro de 2003 a 2006.É eu trabalhava exclusivamente no sindicato e eu, esporadicamente, exercia a função de ser escalador no cais. Eu ia no cais, escalava, e depois voltava pra cumprir meu expediente no sindicato. Isso. Eu ia lá e escalava para os conferentes, que naquela época era feita no cais, nós chegamos a ter 11 pontos de escalação espalhados pelo cais de Santos, e eu aí, as vezes algum fiscal tinha que tirar férias e tal e ia e substituía o fiscal. Ia lá de manhã, escalava e voltava para o sindicato. Na hora do almoço, ia lá, escalava, voltava para o sindicato. A noite ia lá, as 19:00, escalava e depois ia para minha casa." (JCM, 65 anos, Conferente)

"Inclusive hoje eu estou diretor, vamos dizer assim, diretor operacional, né, que é o diretor de cais. Já faço a

gestão aí já há 1 ano e meio, falta 1 ano e meio, são 3 anos, né? Acompanho a bordo. Trabalho a bordo, junto com os trabalhadores. É operacional...se tiver algum trabalho irregular, eu tenho que orientar o trabalhador, vou orientar ele como fazer ou então ir as partes maiores do conferente, como chefe do navio, pra que se corrija pra ficar certo, o que tá errado (...)" (JSP, 39 anos, Estivador)

O OGMO oferecia cursos de capacitação, que possibilitavam o aumento da renda dos TPAs pelo desempenho de atividades especializadas. Segundo os entrevistados, esses cursos já aconteciam antes da criação do OGMO, quando eram oferecidos pela CODESP, e significavam uma opção de evolução profissional. Nos achados de Queiróz et al. (2014b), 78,1% dos TPAs do *Porto de Santos*, interrogados em sua pesquisa, havia realizado algum tipo de curso no OGMO, principalmente os conferentes.

"Ah, isso aí (outras categorias), tem que fazer cursos pelo OGMO, tem empilhadeira e no sindicato de estivador tem o curso de tratorista, que tem esse trabalho dentro do navio de trator, tem que ter uma habilidade e uma responsabilidade maior, porque lida direto com a carga. Eu tô fazendo, do OGMO pra depois fazer guincho e empilhadeira. Depedendo do curso é de 30 a 60 dias, 45, dependendo. Se você não tiver o curso você não está habilitado, enfim, a dirigir a empilhadeira. Sim, não é só aquele trabalho de estiva. Tá pedindo um guincheiro você pode, você vai e faz aquela tarefa. Tem a empilhadeira, eu tenho a carta A/B, vou ter que mudar, tem a empilhadeira. E com o tempo, eu vou fazendo aquele trabalho, vou pegando experiência, eu vou ficar melhor." (JS, 48 anos, Estivador).

" (...) é, no tempo da CODESP eu fazia hora extra, trabalhava domingo, feriado, e fazia hora extra pra caramba pra poder suprir e de repente apareceu uma vaga lá num domingo que eu estava trabalhando. Aí eu comecei a trabalhar no domingo mesmo. Já, eu era mecânico. Quando eu entrei na CODESP eu já tirei a carta. Eu tinha 18 anos na época, já tirei a carta e... fiquei

esperando a vaga. A minha carta é bem antiga. Foi renovada (mostrou).” (OGSF, 53 anos, Capatazia)

8.3 O processo de escalação para o trabalho no *Porto de Santos*: as *Paredes* e a escala numérica do OGMO

A escalação para o trabalho era um ponto comum para todas as categorias do *Porto de Santos*. Até a promulgação da Lei 8630/93, ela era controlada pelos sindicatos e obedecia regras determinadas pelo grupo, determinadas por influência política e laços de amizade. O serviço ofertado era oferecido ou ‘cantado’ na faixa do cais do porto, e os trabalhadores o disputavam ‘no grito’ (Sarti, 1981). O termo *Paredes* vem desse período.

A Lei 8630/93 regulamentou a escalação para o serviço nos portos brasileiros e deixou a cargo do OGMO seu controle e fiscalização. Os horários de escalação foram pré-determinados, sete dias por semana, criando quatro turnos de trabalho, que eram obedecidos por todas as categorias portuárias. (Paixão e Fleury, 2008). As escalações eram realizadas nas três *Paredes* distribuídas pelos cais do porto e no sindicato dos conferentes de carga e descarga, apenas para essa categoria.

O OGMO criou um rodízio obrigatório de trabalhadores pelas *Paredes*, que regulou a escalação segundo critérios de ‘justiça’, que apresentavam características diferentes de movimento de cargas diferente, sendo percorridas pelo trabalhador no período de 40 dias (Paixão e Fleury, 2008).

“Paulo (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 rodiziam nas 3 parede.” (Diário de Campo, 2009) ³³

Apenas os trabalhadores *registrados* junto aos sindicatos possuíam numeração para concorrer na escala numérica do OGMO. Para os trabalhadores *cadastrados*, restava a possibilidade de aguardar, como exército de reserva, os serviços preteridos ou não-atendidos por aqueles. A lei regulamentou também a contratação direta, por regime celetista, de trabalhadores pelas empresas dos terminais portuários, mas estes não podiam concorrer a escalação dos TPAs. (Sarti, 1981; Paixão e Fleury, 2008).

No linguajar dos trabalhadores portuários, ser *registrado* significava possuir *carteira preta*. Esse termo remete ao período anterior à promulgação da Lei 8630/93, em que os trabalhadores que possuíam esse tipo de documento eram registrados junto ao sindicatos, tendo preferência na escalação para o serviço. Esse tipo de classificação foi aproveitada pelo OGMO, que montou uma lista de *registrados* passíveis de concorrer ao serviço. Seus números de registro integravam uma ordem numérica crescente, onde os trabalhadores com mais tempo no porto possuíam números mais baixos. A pesquisadora

³³ Queiroz MFF, Machin R. Diário de Campo. *Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2009. Processo n. 473727/2008 0Edital MTC/CNPq 14/2008.

entrevistou um dos portuários mais antigos na ativa de sua categoria, que possuía numeração de um dígito³⁴.

“Encerramos nossa conversa pois os trabalhadores foram chamados, por volta de 12:15h, para a tirada das “paredes”. Esse horário é respeitado porque o trabalho começaria no Guarujá as 13:00 e eles precisavam tomar o transporte marítimo, barco ou lancha, para atravessar para a outra margem. Fomos informadas que naquele local ocorreriam três ao mesmo tempo, todas de estiva, realizadas do lado de fora por falta de espaço físico dentro do OGMO. Continuava chovendo e ventava muito. (...)Uma aglomeração, em três grandes grupos, aproximadamente 20 a 25 homens por grupo, se formou e eles ouviam atentamente a escalação, processo que levou não mais do que 15 minutos. Aqueles que pegaram trabalho entregaram ao “mestre suas carteiras pretas e em troca receberam um pedaço de papel com a inscrição do trabalho (nome do navio e outros dados), garantia de que receberão por ele. Perguntamos à um trabalhador para onde eram levadas suas carteiras, ele explicou que para o prédio do OGMO para digitalização no terminal pelo “mestre”.. (Diário de Campo, 2009³⁵)

Os entrevistados explicaram em detalhes como funcionava a escalação do OGMO.

“Não, meu nome tá na escala de trabalho, tá direito, tá na minha turma, aí no caso minha turma tem 60 trabalhadores, aí, aí eu venho aqui, vou ali naquela máquina ali, vejo quantos trabalhadores vai pegar no meu período. Vai pegar 20, aí eu venho pra parede, pra pegar 20. Parou no, um exemplo, parou no número 20. Nem todo mundo vem, no caso, trabalhar. Então por isso eu venho. Posso trabalhar pegando 20, como eu não posso trabalhar, entendeu? É meio que relativo. Tipo assim, pegou 10 trabalhador, 15 trabalhador, já aconteceu de eu

³⁴ A entrevista do trabalhador não foi exposta pela facilidade de identificação em sua categoria.

³⁵ Queiroz MFF, Machin R. Diário de Campo. *Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2009. Processo n. 473727/2008 0Edital MTC/CNPq 14/2008.

vir aqui 15 trabalhador, a parede virou, ficou faltando o trabalhador pra completar os 15.” (MGB, 31 anos, Capatazia).

Outros descreveram como acontecia a escalação para os cadastrado.

“Então, o pessoal agora ali, vai pegar, vai sair trabalho, vai sair a lista de trabalho, e vai começar uma chamada. Distribui trabalho para as pessoas que já são sócios, o trabalho. Depois de distribuir o trabalho pra essas pessoas que já são sócios vem o trabalhador eventual, são as pessoas que no meu caso que ainda é senha.” (HM, 35 anos, Bloco)

“Não, não, não. Eu tava afastado porque assim, quando chega dezembro; assim quando entra janeiro o trabalho já começa a dar aquela enfraquecida, cair né, os açúcar, os açúcar já vai embora, aí... E o associado, ele tem privilégio de sair na nossa frente né, nós pega o que sobra. aí quer dizer, nós tem que bem dizer esperar a safra, chegar a safra pra fila voltar a trabalhar. . Aí foi que eu parei né. Não vou ficar vindo aqui gastando dinheiro, né, sem ter... Porque nós vem, mas não pega pra trabalhar. Nós vem, mas não pega pra trabalhar. nós estamos até esperando uma revisão que tem porque eles têm que ter essa mudança do cadastro pro registro. E nós estamos esperando o nosso presidente aí da estiva fazer essa chamada pra ver se ta anunciando o pessoal que tem né; que tem vaga aí que tá pra complementar o quadro dos associados, que é nós. Estamos esperando a boa vontade deles. associado, entendeu? (...) Nós disputa no grito e os associados não, associados é por número. no grito é assim, eles ficam um trabalho na parede ali, aí tem três ternos de açúcar. Cada terno é 10 homens. É oito homens pra baixo. Aí vai tirar esses homens. No caso aí quando sobrar; quando associado não quiser ir, o matriculado é que tem que completar essas vagas aí. Aí ele vem... Aí quando o cara fala assim: “olha, virou, pode pegar à vontade”. Aí pega nós que somos matriculados. A todo mundo disputa ali, fica gritando, pa... Aí ele vai selecionando ali, pega quem ele quiser ali, o mestre.” (LAS, 36 anos, Estivador)

O último relato elucida a histórica escolha para o trabalho ‘*pelo grito*’, ou seja, pela influência junto aos escaladores, como no período anterior à promulgação da Lei 8630/93 (Sarti, 1981). Um dos entrevistados explicou como era o processo de passagem de *cadastrado* para *registrado*, via OGMO.

“Você passa por um processo seletivo, fica aguardando a chamada no noticiário no jornal. Depois sai seu nome, você responde à estiva, aí você vira um estivador do Porto de Santos. Por enquanto, tem cara que diz que é estivador, mas ele não é ainda. Ele só é, quando ele se torna, depois de 3.000 hora. Tem que trabalhar em açúcar, tem que trabalhar em todo trabalho, parafuso, anel, agulha, linha. Depois que ele vira um portuário. Aí ele é classificado e o nome dele sai no edital.” (EEA, 40 anos, Estivador)

Os entrevistados tinham conhecimento da regulamentação do trabalho celetista nos terminais portuários e do bloqueio na escalação do OGMO nessa circunstância (Goularti Filho, 2008; Queiróz e Geraldo; 2014;). Contudo, trabalhadores nessa situação circulavam pelas *Paredes* no momento da escalação. Acredita-se que tentassem pegar trabalho extra, de forma irregular, burlando a fiscalização do OGMO.

“ (...) é o seguinte, a gente é avulso, é... quando a gente ta vinculado a uma empresa nosso registro é bloqueado, entendeu? ele passa a ser bloqueado pra tu não correr na roda, se ele é filiado lá. A mesma coisa se eu to numa antecipada lá naquele mesmo horário não pode correr meu nome aqui. Eu achei que valia a pena, fui convidado a trabalhar lá, eu aceitei. Aí o que acontece, nesse período que eu to vinculado lá o meu registro aqui ta bloqueado. Eu não posso sair da empresa e vir aqui na parede. Só que ele não ta perdido, ele ta bloqueado pra rodar no resto do avulso. (JR, 53 anos, Capatazia)

“Não, tenho 2 (parentes) que trabalham em áreas coligadas. Um trabalha no terminal, na ALEMOA, e o outro trabalha numa firma de exportação.” (OMN, 55 anos, Vigia de Bordo)

Por outro lado, os entrevistados explicaram que apenas empresas de terminais portuários de grande movimento de cargas acabam por contratar por essa modalidade, e que era comum encontrar TPAs realizando serviços eventuais nos terminais, sem qualquer proteção ou regulamentação trabalhista.

“A gente chama de... como é que é... quando o cara não ta põe o cavalo né. chamava-se cavalo. Na gíria. permaneço com vínculo aqui. Porque é o seguinte o trabalho no porto é um trabalho sazonal, entendeu? Tem muita empresa no porto que ele não tem um quadro de mão de obra fixo, não compensa financeiramente pra ela. Tipo assim, açúcar, o açúcar é determinados meses vai. é seis meses no ano. Como ela vai contratar um cara pra ficar seis meses? Depois o cara vai ficar no ócio. Então ela não contrata. Ela pega trabalhador aqui e faz trabalho lá avulso como um jeito de vincular. Só que é o seguinte, ela paga o cara por dia. Trabalhou, te paga, tchau. Então ela não tem essa despesa. Dificilmente o cara é vinculado. Agora numa empresa de container, vai, que nem a Libra, que nem a AcetilBrasil(?), que nem a Rodeimar(?), que tem trabalho o ano inteiro porque o container né... é outro tipo de carga, eles tem um quadro fixo. Mas mesmo assim eles não têm um... vai... um quadro completo, vamos dizer assim, todo mundo vai. Dentro desse (...)ela não tem um quadro... as empresas, elas não querem ter um quadro completo de funcionários. Porque ela sabe que a demanda é variada. Entendeu como é que é?” (JR, 53anos, Capatazia)

Um dos entrevistados, que era *registrado*, revelou que naquele momento estava trabalhando por vínculo celetista para uma empresa do terminal portuário. Permaneceu a dúvida acerca de sua presença no momento da escalação na *Parede*, uma vez que a prática de ‘passar o serviço para outro era comum entre os portuários; supôs-se que lá estivesse para ‘pegar serviço extra’, de forma irregular.

“(...) Ele fica parado (celetista). Ele fica bloqueado aqui no OGMO, 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).

Além das possibilidades contempladas pela legislação em vigor, os entrevistados relataram que era comum o emprego irregular de jovens, que desejavam adentrar a carreira portuária. Era uma permanência do *Closed shop*³⁶ e da história desse grupo de trabalhadores no *Porto de Santos*, prática que significava um ‘estágio’.

No momento da pesquisa, esses jovens candidatavam-se de forma paralela à escalação, para execução de serviços no lugar dos TPAs escalados, que emprestavam suas ‘carteiras pretas’ para isso. Eram chamados de *bagrinhos* na gíria portuária, e eram utilizados principalmente para atividades que exigiam vigor físico. Seu interesse era acumular experiência para conseguir o *cadastro, registro* ou até mesmo vinculação celetista nos terminais. Para a função da estiva, que exige menor capacitação, essa realidade era recorrente.

“Sim, primeiro não registrado, que chama bagrinho, depois registrado como estivador. É como e fosse um estágio, porque você tem que fazer um certo número de horas pra ser chamado pra esse quadro. Tenho um sobrinho e meu cunhado que já é aposentado. O meu

³⁶ Controle do mercado de trabalho pelos próprios portuários, com o fortalecimento dos sindicatos.

sobrinho é não registrado, que chama bagrinho. Ele começou a pouco tempo, 3, 4 anos. (...) , é porque são pessoas jovem, é, muito vigor físico, dá pra fazer. Na nossa época, quando a gente era bagrinho, a gente trabalhava de manhã, de tarde, de noite. Saia de casa 5:30 da manhã, chegava 2:30 da manhã. Ia dormir 2 e pouco pra 5:30 estar acordado de novo. Quando o tempo permitia e você conseguia ser escalado no trabalho era 2 ou 3 por dia. Você tinha que fazer aquele banco de horas que eu te falei pra poder (...)" (JS, 48 anos, Estivador).

Os entrevistados explicaram que a escalação numérica modificou drasticamente a seleção dos trabalhadores, que antes era organizada pelos sindicatos Além disso, os portuários perderam a possibilidade de escolha de colegas para a montagem dos *ternos*³⁷. Segundo os achados de Queiróz e Geraldo (2014) e Queiróz et al. (2014b), a nova organização da escalação acabava por esvaziar o sentido coletivo do trabalho no *Porto de Santos*.

"Ninguém falou que na escala, era escala do sindicato. Aqui quem trabalhava era quem tinha influência, quem trabalhava de manhã, à tarde e à noite. Eu não trabalhei à tarde, eu vou ficar aqui bebendo, gastando 58, 60 real até à noite pra me embriagar. Antigamente, eu trabalhava de manhã, à tarde eu não trabalhava, trabalhava à noite. E assim... entendeu?" (EEA, 40 anos, Estivador)

O texto da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 mostrou-se contraditório quanto ao estabelecimento do descanso entre os turnos de trabalho dos TPAS, deixando esse aspecto a cargo da demanda portuária (Paixão e Fleury, 2008). Por isso, era realidade no *Porto de Santos* o trabalho excessivo, em turnos consecutivos que foi relatado por todos os entrevistados (Paixão e Fleury, 2008).

³⁷ *Ternos* eram os grupos de trabalho formados pelos TPAS e estabelecidos pelo terminal portuário..

“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).

“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)

O trabalho excessivo foi justificado pelos portuários como necessário para garantia de sua subsistência, tendo em vista a diminuição da remuneração por serviço, as imposições do rodízio pelas *Paredes* associado ao caráter sazonal do trabalho no *Porto de Santos* (Machin, et al., 2009; Queiróz e Geraldo, 2014).

“(...) desde novembro. É... entre safra. Porque a gente trabalha por produção né, quando tem safra tem bastante trabalho. Aí 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. Aí tem muito trabalho. Aí a gente pode trabalhar seis horas por dia como pode trabalhar 24hs, de manhã, de tarde, de noite e de madrugada, aí só vai embora quando parar de pedir, de chamar teu número.” (OFRJ, 32 anos, Estivador)

“ (...) 18, 40 (horas)... depende da época do ano. Tem época que você trabalha o dia todo, tem outras épocas... como eu sou eventual eu não trabalho todo dia. Então eu trabalho em torno de... 24, 36 (horas) (...)é. Agora tem

época do ano que você trabalha o dia todo e a semana inteirinha né, seguida.” (HM, 35 anos, Bloco)

“(…) 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)

Um dos entrevistado explicou como era seu ritmo de trabalho, totalmente controlado pelo o movimento de cargas do *Porto de Santos*. A dificuldade em garantir renda mínima mensal foi uma queixa de todos, principalmente dos *cadastrados* (Machin et al., 2009; Machin e Bastos, 2014;).

“(…) é quando tem muito trabalho posso trabalhar todos os dias como posso trabalhar os quatro períodos, de manhã, à tarde, de noite e madrugada. é, conta 24 horas, quem não dobra aí... que nem sexta-feira. Sexta-feira eu tava aí de manhã, trabalhei à noite, até as 19 horas e trabalhei de madrugada. Fiz três trabalhos, aí fiquei sábado, domingo e segunda sem trabalhar. Ontem foi, que ontem foi minha folga ontem. Fiquei sábado, domingo e segunda sem trabalhar porque tinha pouca gente.” (OFRJ, 32 anos, Estivador)

Os portuários acabavam por perder a noção da carga horária de trabalho semanal ou mensal. Como recebiam por serviço, essa era a ‘unidade’ utilizada como referência.

“(...) por semana? Às vezes trabalha 12, às vezes trabalha 6. Depende do trabalho. Se é um trabalho fechado... São várias modalidades de trabalho que nós temos. Às vezes pega um navio agora de manhã, aí volta aqui na parede pra pegar o trabalho de retaguarda que não espera as 12 horas. Quando eu pego só um trabalho no navio são seis horas, se pegar dois trabalhos são 12. O sindicato faz pra nós uma escala antecipada, tem um contrato com a firma tal, então a gente ta escalado de segunda a domingo. aí a gente faz o trabalho lá... seis horas assim né. Sai de lá vem na parede às vezes. Pega um trabalho na parede.” (OGSF, 53 anos, Capatazia)

“(...) é a base de seis horas por dia, seis vezes sete... quando dá pra trabalhar os sete dias porque cada semana é uma coisa, às vezes fica sem trabalhar, então põe assim de... 36 a 42 horas, que daria de seis a sete vezes na semana.” (HLS, 66 anos, Vigia de Bordo)

Até mesmo para os conferentes de carga e descarga, atividade portuária com as melhores remunerações em relação do grupo, contavam suas jornadas de trabalho por serviço. O trecho abaixo foi extraído da entrevista de um dos conferente mais antigo na ativa.

“Eu trabalho todo o dia, se tiver, eu trabalho todo o dia. Eu trabalho dia e noite.” (WAB, 75 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Somada à sazonalidade do trabalho, estava a incerteza de conseguir serviço através da escalação do OGMO (Machin, et al., 2009). Nos achados de Queiróz et al. (2014b), 58,7% dos TPAs do *Porto de Santos* entrevistados compartilhavam um sentimento de ansiedade em relação à incerteza na escalação do OGMO para o trabalho.

“ (...) sou o terceiro trabalho hoje. Hoje tirando dois caras ou tirando quatro caras, ou tirando 16, 28, 30 caras eu trabalho de qualquer jeito hoje. Agora se tirar negativo

eu não trabalho hoje. negativo é quando não tira trabalho nenhum.” (OFRJ, 32 anos, Estivador)

“(...) 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)

Os entrevistados foram interrogados a respeito do exercício de outras atividades remuneradas, paralelamente ao trabalho no *Porto de Santos*, e muitos deles afirmaram que dependiam delas para complementar a renda mensal.

“(...) meu trabalho principal é esse, mas trabalho também com manutenção de computador e faço também pão de mel, bolo pra festa, essas coisas... confeitiro né, trabalho como confeitiro também.” (HM, 35 anos, Bloco)

“Sim, desde 89 eu sou também funcionário da Prefeitura Municipal de Santos. Trabalho no serviço administrativo na prefeitura e a noite, usualmente, eu trabalho como vigia.” (OMN, 55 anos, Vigia de Bordo)

9. Saúde do trabalhador no *Porto de Santos* e as transformações da Lei 8630/93 sobre um tipo de organização do trabalho construída historicamente

Neste capítulo serão abordados os aspectos relativos à saúde dos trabalhadores portuários do *Porto de Santos*, com enfoque nas mudanças que a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 impingiu sobre a organização do trabalho e suas repercussões sobre o cuidado desses trabalhadores.

9.1 A questão da escalção numérica do OGMO

A análise da organização do trabalho no *Porto de Santos* teve início a partir do estudo da inserção dos sujeitos de pesquisa nesse ambiente. Os trabalhadores estavam divididos em categorias de trabalho, historicamente definidas, apesar da obrigação de unificação em categoria única, de TPA, pela Lei 8630/93

No momento da pesquisa, era possível separá-los em 6 ‘categorias’ principais de: *Estivadores* (arrumam e retiram as mercadorias no convés e nos porões dos navios), *Conferentes de carga e descarga* (verificam, anotam e fiscalizam toda carga embarcada e desembarcada dos navios), *Consertadores de carga e descarga* (consertam as cargas avariadas nas operações de embarque e desembarque para que haja continuidade nas operações), *Vigias portuários* (cuidam da segurança das embarcações e das cargas), *Trabalhadores de bloco* (arrumam e amarram as cargas, descem os contêineres e limpam a embarcação) e *Capatazia* (atividade de movimentação de cargas e mercadorias nas instalações portuárias em geral). (Sarti, 1981; Diéguez, 2007b). Ainda,

na função da *Capatazia*, existiam outras ‘subcategorias’, identificadas durante o campo de pesquisa, como: operador de guindaste e manobreiro de trator.

“ 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)

Para os entrevistados, o primeiro elemento de mudança trazido para o *Porto de Santos* pela promulgação da Lei 8630/93 foi a criação do OGMO, que acabou com o *Closed Shop* e controle dos sindicatos (representantes legítimos dos trabalhadores) sobre a mão de obra (Diéguez, 2007a).

“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)

Nos relatos, ficou claro que o OGMO estava incorporado ao contexto de trabalho do *Porto de Santos*, como órgão regulador. A escalação numérica e o rodízio obrigatório pelas *Paredes* representaram elementos de mudança drástica na organização do trabalho praticada no local, até a promulgação da Lei 8630/93.

“(...) 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)

Essa nova lógica de escalação acabou com o privilegiamento, que acontecia historicamente na escolha do serviço nos sindicatos (Sarti, 1981; Queiróz e Geraldo, 2014). Anulou totalmente a participação ou controle desses trabalhadores sobre a escolha dos serviços, fator que associado à diminuição das remunerações pelas novas regras tarifárias, à sazonalidade do movimento do porto e aos turnos alternados, precarizou o exercício das atividades laborativas no *Porto de Santos* (Monié e Vidal, 2006; Gomes e Junqueira, 2008; Queiróz, et al., 2014b).

“Antigamente já era o mesmo padrão, era o mesmo sistema de trabalho, mas hoje em dia mudou o sistema, mudou o sistema, diminuiu o ganho, diminuiu o pagamento e diminuiu a forma de trabalho. Porque hoje em dia devido, mediante a tecnologia, né! A modernização dos portos só veio favorecer o patrão (...) o patrão. É o mesmo sistema, [para pegar trabalho] é o mesmo sistema, antigamente você fazia uma fê, você é...trabalhava assim... mediante a amizade, né! Isso e aquilo, hoje em dia não, hoje em dia tem um número, tem um cadastro, né! Hoje tô! Na contribuição de contra mestre. Infelizmente o mestre é obrigado a ser responsável [pelo terno] porque tiraram o contra mestre geral, quando é uma responsabilidade da Marinha Mercante do Brasil que sempre teve contra mestre geral na estiva, e hoje em dia o famigerado patrão tirou o contra mestre geral.” (AMC, 73 anos, Estivador)

“Como que era? O container antigamente era [por] tonelada que a gente ganhava. Hoje é a unidade. Antigamente, um container, só pra ter uma base vai, ele vinha com 8 toneladas. Hoje, que ele é unidade, ele vem com 32 toneladas. Aí, tu vê a diferença já disso aí, tu vê disso aí qual a diferença do ganho. Entendeu? Tu ganhava assim vai 1,00 real no container hoje. Antigamente tu ganhava 10,00 reais no container. Só isso ao você já vê que é uma perca muito, muito grande.” (OLO, 37 anos, Capatazia)

Os entrevistados relataram alteração no regime de jornadas de trabalho e o sujeitamento à ‘dobra de períodos’, ou seja, o trabalho em turnos alternados e consecutivos, pela necessidade de garantir um nível mínimo de remuneração mensal, nesse cenário desfavorável que se estabeleceu no *Porto de Santos* (Queiróz e Geraldo, 2014).

“Se quiser dobrar você pode dobrar (...) Se tá faltando cara e você quer dobrar pode dobrar. Tu pode dobrar em outra letra. Eu num gosto muito de dobrar, eu já dobrei umas duas vezes (...) Mas num gosto! É meu ritmo, eu num vou se matar e num vou voltar letra pra matar o outro. Eu tenho meu limite, assim (...) eu trabalho mais eu num vou

matar outro pessoal pra...eles que ganhar dinheiro eles ganha, eu já ganhei o meu, entendeu?” (DAP, 41 anos, Capatazia)

“Como era antes? Antigamente se ganhava mais e o trabalhador tinha mais condição, eu vou frisar bem isso aí, o trabalhador tinha mais condição de vida e condição de manter seus filhos numa faculdade, num colégio, dar uma condição de vida melhor pra família. E hoje em dia não se tem essa condição, por causa do ganho que caiu muito, graças ao seu Fernando Henrique Cardoso e seu...e seu...Mário Covas que graças a Deus já tá num mundo superior ao nosso.” (AMC, 73 anos, Estivador)

Ratificando as estatísticas encontradas na literatura de referência, os entrevistados explicaram que o número de trabalhadores avulsos no *Porto de Santos* vinha diminuindo ao longo dos anos, sem reposição (Goularti Filho, 2008; Paixão e Fleury; 2008; Machin e Bastos, 2014). Com isso, a demanda de trabalho só aumentava, pelo crescimento econômico do porto, que refletia grande movimento de cargas, principalmente nas épocas de safra. De acordo com os achados de Queiróz et al (2014b), para os TPAs da estiva e bloco do *Porto de Santos*, o número de trabalhadores em suas categorias já era insuficiente.

“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)

Nesse sentido, a Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 alterou o ritmo de trabalho no local, anteriormente estabelecido pelos próprios trabalhadores, representados pelos sindicatos (Machin e Bastos, 2014). Os portuários explicaram que o número de trabalhadores na formação dos ternos também havia diminuído, aumentando sua carga de trabalho por serviço, e que as regras da escalação numérica do OGMO impossibilitavam a escolha dos componentes do terno, fatores que dificultavam a execução das atividades de movimento de cargas (Queiróz e Geraldo, 2014; Queiróz et al., 2014a).

“(...) 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 e através das guerras jurídica que eles têm nos âmbitos federais, estaduais, jurídicos. Perdemos muito. Mas ainda é um serviço que mantém a família. Mas em realidade se perdeu muito, principalmente em relação à saúde.”
(CRD, 61 anos, Estivador)

“Na prática mudou muito porque todo esse processo de, de, de escala era todo do sindicato, então aí quando veio o OGMO, essa parte ficou deles, né? A escala são feitas toda por eles. Aí 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 OGMO, a capitania, trabalhava em capitania juntos, né, então passou tudo pra eles. Então é totalmente

diferente. A relação com o OGMO 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)

Quanto as modalidades de vínculo empregatício com o OGMO, os *registrados* continuaram a possuir o privilégio da escolha do trabalho, uma vez que integravam oficialmente a escalação numérica. Os *cadastrados* continuavam como ‘exército de reserva’ atendendo aos serviços que sobravam (Paixã e Fleury, 2008). Em contraposição ao período em que os sindicatos controlavam a mão de obra, e o *cadastro* era um dos estágios para alcançar o *registro*, no caso da promulgação da Lei 8630/93, esse processo não garantido. Os *cadastrados* eram reféns das regras do OGMO para garantir trabalho

“Como eu não tenho hora, eu tô no corredor até hoje. Se eu tivesse hora eu ia pra parede pegar trabalho melhor de container, de sacaria de açúcar, entendeu? (...) E eles tão como registro [colegas de trabalho]. [E você não pegou registro?] Porque eu não tenho hora. Entendeu? Porque eu fiquei seis anos na empresa, seis anos. Esses seis anos se eu tivesse no corredor, eu já tinha minhas horas e tava como registro, aí esses seis anos que fiquei na firma, que num conta hora no teu crachá, né! Aí eu tive que vir pro corredor, fui lá no sindicato e eles me jogaram no corredor. Aí eu tô aqui até hoje! O OGMO libera, vê se tu tá legal, se sua ficha tá legal, se não tem alguma coisa, né? Se tu num tá devendo, sei lá, alguma coisa pro OGMO lá. Mas eles consultam se você quer pro corredor, ou eles diz não(...) mas eles perguntam se (...) quem é que tá interessado em ir pra lá, quem num tá ou eles chegam e diz ‘oh, tá tendo trabalho...tem que ir pra lá?’ Se tá faltando trabalhador eles falam: ‘Oh, vai ter lugar tal, pra você ir.’ Como você não tem hora, se você é registro você ia pra parede, né?” (DAP, 41 anos, Capatazia)

9.2 Saúde e cuidado dos TPAs do *Porto de Santos*: profissão de risco

Durante o período da pesquisa de campo, foi possível depreender pelas observações etnográficas, que o trabalho no *Porto de Santos* oferecia de riscos à saúde de suas trabalhadoras, elemento que ficou explícito nas entrevistas (Machin et al., 2009; Nakamura e Moreira; 2014; Queiróz e Geraldo, 2014).

“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)

“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 deslize, 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)

A temática dos acidentes de trabalho foi introduzida nos relatos pelos próprios entrevistados, como consequência da explicação dos riscos inerentes à execução de seu ofício. Apesar da inacessibilidade aos dados do OGMO, os entrevistados explicaram que ‘pequenos’ acidentes eram recorrentes no cotidiano de seu trabalho, e que os acidentes fatais aconteciam com mais frequência que divulgado pelo órgão. Segundo Medeiros et al (2014), o número de acidente de trabalho com afastamento entre os TPAs do *Porto de Santos*, entre os anos de 2005 e 2008, superou o número daqueles que não

necessitaram de afastamento. Dessa forma, esses autores acreditam que não tratavam-se de ocorrências leves.

“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)

“[Sofreu acidentes de trabalho?] Não, vi sim, vi um, com fatal, morte, fatal. Totalmente arriscado porque a gente sobe a bordo, os navios todos sujos, de graxa, óleo jogado no convés. Eu mesmo já escorreguei, felizmente não aconteceu nada mas, poderia acontecer.” (HRGC, 58 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Um dos entrevistados detalhou como era o procedimento adotado no *Porto de Santos* em caso de acidente fatal, denunciando a problemática da subnotificação depois da criação do OGMO.

“O OGMO, ele está um pouco mais pro lado do empresário do que do trabalhador. O pessoal hoje em dia, há quanto tempo que não tem um aumento real da diária do trabalhador? O trabalhador ele passa por perigo aí, se for ver, você esta vendo sobre saúde, todo trabalhador que morre no navio, ele (...) não morre trabalhador a bordo do navio. Você pode procurar a 20 anos aí, todas essas pessoas que morreram no cais, não têm um trabalhador que morreu a bordo do navio. Não tem, pode procurar. Pode procurar todas as pessoas que morreram, que tem registro de acidente e de vítima, no cais, nenhuma morreu a bordo do navio, porque o seguro de bordo do navio, ele paga uma indenização alta ao trabalhador. Então o cara pode cair um contêiner em cima dele, ele pode sair numa pá de lixo, mas ele não morre, nenhum medico assina que ele morreu a bordo do navio, morre fora do navio. É dado como o cara saiu vivo, nunca é dado como o cara morreu a bordo do navio. Só tem cara que morreu fora. Então, eu acho que falta um pouco desse

peçoal aí, desse cuidado com o trabalhador.” (HM, 35 anos, Bloco)

Em concordância com os achados de Medeiros et al (2014), apesar dos relatos explicitarem que os entrevistados consideravam seu trabalho arriscado, era incomum buscarem o afastamento médico ou comunicação formal dessas ocorrências. Acredita-se que isso decorra, principalmente da diminuição de remuneração do trabalhador nesses casos. Ainda, os atributos de gênero, relacionados ao exercício das masculinidades, que serão explorados no próximo capítulos, também aparecem como explicação para a resistência ao afastamento e procura por tratamento médico (Laurenti et al, 1998; Couto e Machin, 2014;).

“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, Estiva, 48 anos)

Os entrevistados que sofreram algum tipo de afastamento do trabalho haviam sofrido acidentes graves, que os impossibilitou de exercer sua atividade laborativa. Os estudos de Medeiros et al. (2014) reforçam o dado encontrado nos relatos dos entrevistados desta pesquisa, em que os afastamentos só aconteceram em virtude de trauma que impossibilitava totalmente a execução do trabalho. Em todos os casos, relataram que receberam suporte suficiente da instituição responsável – Sindicato, antes da 1993, e OGM, após a promulgação da Lei 8630/1993 - e que não tiveram dificuldade no retorno ao trabalho. Os entrevistados que passaram pelo afastamento

descreveram sua experiência com detalhes. Foram selecionados dois trechos que apontam a situação na vigência dos sindicatos e do OGMO.

“Eu quebrei uma clavícula numa aula de natação e tive que me afastar por 1 mês. E, uma vez eu tive uma queda num navio e eu tive que me afastar, alguns dias, 1 semana e pouco, que eu machuquei muito a boca. Não, nessa época ainda não existia OGMO. Pelo INSS, CODESP não, eu nunca tive nenhuma ligação com a CODESP, eu sou trabalhador avulso e quando o trabalhador avulso se machucava no serviço um conferente, naquela época era o conferente chefe que preenchia uma guia, o conferente chefe ou o conferente ajudante. Preenchia uma guia de acidente que a gente tinha no material nosso, fornecido pela, naquela época chamava Agência Marítima hoje é operador portuário. A gente tinha nosso material a guia própria pra afastamento pelo INSS e a gente mesmo que confeccionava, com testemunhas e tudo, assinavam. As testemunhas podiam ser tanto conferentes ou de outra classe de trabalhador que estivessem presenciado o acidente. “ (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

“(...) eu prendi esse dedinho aqui, eu fui arrumar o container. Era tirado na parede 6 homens, aí os operadores portuários chamaram o sindicato para uma conversa, que era tudo automatizado, que não ia precisar, que ia tirar 3. Você não pode fazer nada, você ia ficar olhando. Só que o Porto de Santos não é automatizado. Porque você sobe no navio, você vai trabalhar com o contâiner, o bloco do contâiner, um vai em cima do outro. Têm navios automatizados, aí você não vai fazer esses trabalho manual. Ele trava e destrava o container. A maioria dos navios você não vai ter isso, tem trabalho manual de destravar 1 por 1. Eles falaram que esse trabalho era totalmente automatizado. Da ponta do dedo, o cara colocou o container lá em cima, com um pega container manual. E ficou preso lá, porque tem uma pecinha que você gira e põem um tamanquinho de madeira, ter jogo e soltar e não causar acidente no pessoal que está trabalhando. Travou, eu subi pra destravar na escada, que não é permitido, pra soltar. Quando eu ia soltar o navio deu um balanço e prensou meu dedo. E aí amassou o dedo todinho, machucou bastante, não teve fratura, estorou aqui de fora a fora. A ambulância já veio, já me levou para a Santa Casa e lá e eu fui dispensado. Fui lá na doutora do OGMO e fiquei

afastado. Eu fiquei 45 dias afastado. Eu fiz uma pequena cirurgia (explicou que o dedo ficou recuperado mas amortecido). Eu fiz cirurgia porque a unha estava pulando pra fora... não dói. Eu fiquei 45 dias afastado. O OGMO que faz, que gerencia todo esse trabalho (do afastamento). Passei em perícia, a médica me deu 30 dias. Me deu 45, porque 15 foram do empregador. Porque o sindicato, o sindicato, não resolve essa parte. Honestamente falando, nessa parte o OGMO que resolveu tudo, o sindicato não faz nada. Não tenho queixa dessa parte (do OGMO). Em suma, foi um acidente de trabalho, tem um protocolo todo. Tive alta porque quando você fica em afastamento por alguma enfermidade ou acidente de trabalho, o seu número não consta naquela rotatividade que eu te falei. Fica tarjado, seu número não é chamado lá. Aí, você tem que pegar o papel e levar lá no OGMO para poder dar baixa, pra você de manhã, a tarde, ou a noite, você voltar ao trabalho.”(JS, 48 anos, Estivador)

Para Medeiros et al. (2014), havia no *Porto de Santos*, após a promulgação da Lei 8630/93, uma realidade de subnotificação dos acidentes de trabalho pelas empresas dos terminais portuários, tendo em vista a discrepância de dados entre o OGMO e aqueles registrados no Relatório Estatístico de Acidentes de Trabalho do Ministério da Previdência Social, entre os anos de 2006 e 2008. Os entrevistados relataram facilidade no retorno ao trabalho, com boa aceitação das instituição e colegas.

“ Só não podia fazer sacaria de açúcar, sabe, que ainda doia um pouquinho. (...) O pessoal, não vou dizer todos, porque todo lugar tem gente boa e gente ruim, sempre tem um cara legal, um bom parceiro, sempre tem. No meu caso também eu me senti bem, quando me senti bem para trabalhar. Quando uma pessoa tem acidente grave, está um pouco debilitada, eu mesmo, eu ajudo, têm pessoas também que ajudam, não é que tem o coração que não pensa no próximo. A maioria ajuda.” (JS, 48 anos, Estivador)

“ Retornei normalmente, nunca me causou problema nenhum na parte profissional.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Os portuários entrevistados entendiam que seu trabalho era fonte de adoecimento e que muitos de seus agravos à saúde eram provenientes, ou foram piorados, pelo trabalho no *Porto de Santos* (Cavalcanti et al., 2005; Lima e Cremer; 2014; Nakamura e Moreira, 2014). Os relatos dos Conferentes de Carga e Descarga e dos Vigias Portuários retrataram um entendimento de alto grau de insalubridade e risco no exercício da atividade laborativa.

“Tem, eu atualmente a médica disse pra mim por chapas que foram tiradas que eu tenho bico de papagaio e isso é motivado pela estadia de horas muito longas de pé. Ficava no navio, saía do navio e dobrava o serviço antes de se aposentar. E hoje não, nós temo uma, um na lei da medicina do trabalho nos amparou com um artigo que dá cadeira, fica disponível no portão lá na entrada que nos favorece. Então evita que você fique de pé, muito bom.”
(ASS, 62 anos, Vigia de Bordo)

“Veja bem, a gente convive numa poluição, a bordo do navio. Existem tipos que expelem um gás, após 5 minutos você não sente mais ele, parece que sumiu. Isso aí, eu passei mal um dia, não cheguei a necessidade de uma ambulância, só comuniquei, fiz um relatório. Tive uma chamada antecipada ao OGMO, na área da medicina, expliquei o que houve, fizeram exames de sangue pra ver se eu estava com leucopenia. Todo esse cheiro que você é obrigado, dependendo do vento, é obrigado a aspirar. Você pode até usar uma máscara, mas só alivia, pode pegar uma blusa e se afastar. Eu estou no local que é meu setor de trabalho. Nem pense que vão te fornecer uma máscara, alguém vai te perguntar se o cheiro está muito forte, você leva por sua conta. E, outros produtos, vai pra uma Ilha Barnabé, pra uma ALEMOA, tudo o que é química, álcool, gasolina, tudo aquilo, não tem como conter, aquilo escapa. Então, a gente procura leite, alguma coisa, evitar de estar tão próximo pra não te acontecer nada. A única coisa foi, quando eu fiz um relato ao que havia, e foi constatado que eu tinha razão, em seguida me chamaram e até hoje me submetem a exames

pra ver, que diz que a possibilidade desse produto, sendo um gás, você aspirando, de causar leucopenia, leucemia, outras doenças. Até o momento nada manifestou, pode ser que lá na frente.” (R, 56 anos, Vigia de Bordo)

Outras categorias de trabalhadores entrevistados relataram também a percepção dessa realidade no ambiente de trabalho. Diferentemente do esperado para as categorias de estivadores e capatazia, cujas tarefas exigiam uso de força física, sua preocupação com a saúde estava direcionada à inalação de produtos tóxicos e do estresse como fatores de adoecimento (Machin et al., 2009; Lima e Cremer, 2014; Nakamura e Moreira, 2014;).

“Geralmente a maioria das pessoas tem porque a gente é estressado com o trabalho. Ai, pelo Amor de Deus! A gente fica estressado assim do dia a dia, da conversação, de uma escala errada.” (JBS, 51 anos, Capatazia)

“Já, já. Hoje com o estresse, que o trabalho aqui é muito estressante. Que vc tem que buscar, como vc não tem um salário fixo, vc tem que buscar todos os dias uma melhora, como a gente fala, matar um leão a cada dia. Isso é estressante e tem gente que não aguenta isso.” (JE, 33 anos, Capatazia)

Não houve associação diferenciada entre categoria e risco de acidente/exposição, tratando-se de uma construção subjetiva do grupo, dado encontrado também no estudos de Goularti Filho (2008). Para esse autor, a associação entre risco de acidente e grau de escolaridade não foi perpetuada. Para ele, os trabalhadores mais velhos tinham uma melhor percepção acerca dos riscos atribuídos ao trabalho no porto, elemento referendado nesta pesquisa.

A utilização de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), exigidos pelos OGMO, foi apontada como ponto positivo pelos entrevistados. Para eles, a utilização

dos EPIs havia melhorado as condições de trabalho no *Porto de Santos* (Goularti Filho, 2008; Nakamura e Moreira, 2014).

“O OGMO que dá, é o OGMO 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 OGMO 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)

“Com certeza! Ele tem que ter, antigamente a gente trabalhava de qualquer jeito, sem bota, sem capacete, sem luva, depois de uns anos pra cá começaram a ter um cobrança de EPI. Até que é bom pra gente. Uso, uso, tem que usar. Porque aqui tem muito cara que perdeu a audição, é muito barulho, é muita loucura. Tem gente que trabalhou em outro lugar e vem trabalhar no Porto, e não aguenta. A gente conhece gente que trabalha vinculado as firmas que não aguenta, porque é outra... não é todo mundo que aguenta não.” (JE, Capatazia, 33 anos)

Contudo, outros entrevistados levantaram as problemáticas da adequação dos EPIs às situações exigidas nas atividades portuárias. Durante as observações etnográficas, alguns trabalhadores relataram que impossível utilizar os EPIs em todo tipo de serviço. Por exemplo, era prática recorrente que os estivadores fizessem o acondicionamento do açúcar dentro dos navios desnudos. Sua justificativa era que as partículas formavam uma camada entre a roupa e a pele, que causava fricção e machucava.

Além disso, os EPIs nem sempre eram fornecidos pelo OGMO, que passava a responsabilidade para os terminais portuários. Na prática, os trabalhadores acabavam utilizando arbitrariamente, de acordo com um entendimento próprio de necessidade. De acordo com os relatos, o OGMO não conseguia fazer uma fiscalização efetiva do uso dentro dos navios (Cavalcante et al., 2005).

“OGMO veio mais assim pra esclarecer o trabalhado mas tem terminais, que eles mais assim, não dão esses aparelhos pra nós porque eles falam que cabe ao OGMO estar dando esse aparelho. E, muitas vezes, muitos aparelhos, devido ao nosso sistema de trabalho, a gente acabamos não trazendo devido a circunstancia de molhar, de sujar, de você estar numa situação difícil quando o próprio terminal devia estar dando esses aparelhos todinhos pra você. É, não é que seja gerado conflito. Gerado conflito. É que fica assim, o terminal não tem uma disposição de estar nos servindo esse tipo de material fica a responsabilidade pro OGMO. Então, o OGMO tinha que ser um pouco mais eficaz de estar trazendo esse material em todo o terminal, em todo o período desde a parte da manhã até a madrugada, que o Porto não pára dessa maneira.” (RGT, 39 anos Estivador)

Os trabalhadores portuários valorizaram sua participação na Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), cargo de prestígio e reconhecimento no grupo, já que era conquistado por eleição direta entre eles. Esse parecia como aspecto de resistência e combatividade frente à subordinação ao OGMO.

“Sou da Cipa porque todo o sindicato, anualmente, o OGMO faz uma eleição para que tenha um representante para as reuniões mensais. Esse ano eu fui eleito pelo meu grupo. São 2 anos de exercício, nós comparecemos e levamos a conhecimento geral dos outros pares, dos outros sindicatos, os problemas da minha categoria e nós ouvimos a categoria deles e tentamos, no grupo, irmos nos operadores portuários, com os problemas, higiene para o portuário e os cuidados que deve ter do EPI,

capacete, bota, macacão, sempre para que o TPAs possa trabalhar direito.” (RS, Vigia de Bordo, 65 anos)

Os entrevistados reconheciam os riscos a que estavam expostos durante o trabalho no *Porto de Santos* e percebiam adoecimento relacionado a ele. Contudo, o cuidado em saúde estava restrito aos exames periódicos exigidos pelo OGMO (Nakamura e Moreira, 2014). De acordo com Lima e Cremer (2014), em geral os TPAs não conseguem explicar o tipo, a utilidade e as implicações dos exames realizados.

“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)

Havia uma percepção do grupo de que esses exames eram pouco para a preservação de sua saúde, e de que o OGMO era um tanto negligente nesse ponto (Cavalcanti et al, 2005). Muitos dos entrevistados relataram que recorriam por iniciativa própria à saúde suplementar, buscando cuidar da saúde.

9.3 O embate entre os sindicatos e o OGMO

A criação do OGMO pela Lei 8630/1993 acabou por neutralizar a atuação dos sindicatos no controle da mão de obra dos trabalhadores portuários. (Machin et al., 2009). Contudo, foi possível depreender que os sindicatos ainda possuíam valor político frente aos portuários, já que a regulamentação da unificação não era obedecida, e cada categoria mantinha sua sede e representantes em plena atividade. Representavam ponto de encontro e amparo relativo aos trabalhadores; locais onde se cultivava sua história e ‘noção de ofício’. Para a categoria dos Conferentes de Carga e Descarga, esse elemento era mais evidente porque faziam a escalação para o trabalho na sede do sindicato.

“O papel do sindicato é de muita importância. Ele é quem negocia valores de folha de trabalho. São tarefas de trabalho. E ele não negocia sozinho; ele leva tudo nas assembléias pra categoria aprovar ou não. A Rodemar(?) vai oferecer R\$120,00 por período, se a categoria achar que não, não! Nós queremos R\$160,00. Aí vai negociar até chegar a um denominador que... e isso eu digo, diariamente; aí tem o adicional noturno, tem tudo... e nós recebemos férias e décimo terceiro todo dia, sabia? Porque eu sou avulso, está incluído no meu salário tudo isso.” (JR, 53 anos, Capatazia)

O valor atribuído aos sindicatos foi ressaltado nos relatos através da exaltação dos cargos ocupados pelos entrevistados, que empoderavam politicamente o trabalhador frente ao grupo.

“Sempre na função de conferente e como diretor do sindicato. Pela única forma legal, que eu fui eleito em uma das gestões que foi de 1988 a 1991, eu fui eleito pra ser o primeiro secretário. E no ano de 2003, outra eleição que conseguiram me convencer a participar, e eu fui tesoureiro de 2003 a 2006.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

As concepções dos entrevistados sobre o papel dos sindicatos frente à promulgação da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93 estavam divididas. Alguns criticavam sua perda de poder e combatividade frente ao OGMO, enquanto outros ressaltavam sua importância no processo de implementação da legislação.

“[sindicato] Tá uma merda. Num vou falar mais nada. Para morrer, muda de assunto. Tô falando a realidade. O sindicato não vale nada.” (SCF, 45 anos, Estivador)

“Do sindicato? Eu vou falar a verdade pra ti, cara. O sindicato em si...não sei, o sindicato em si eu vou falar pra tu, eu não acho bom não, o sindicato. Não acho bom por quê? O sindicato em si ele pode querer tá com o pensamento positivo em querer ajudar o trabalhador portuário, só que a mentalidade do pessoal que tá no comando do, do sindicato hoje...é uma mentalidade que é o seguinte: eles faz a parte dele...parece que só pensa neles. O portuário em si, o trabalhador que é vinculado a eles, é que paga o salário deles que tão lá dentro, às vezes eles deveriam dar importância maior pra gente, sabia? Ouvir mais o trabalhador entendeu? A única queixa que eu tenho do sindicato é essa: eles teria que ouvir.” (MGB, 31 anos, Capatazia)

“Entre empregado e empregador. Hoje já é mais difícil, hoje o empresário é mais, já é mais rígido. Agora a gente não pode brigar tão abertamente como fazia antes. Antes, qualquer coisa a gente fazia uma greve, pressionava, tal. Hoje não. Como é que vou fazer uma greve ali, eu sou avulso, entendeu? Então eu não posso. Tenho que aceitar os que eles me der. Não, não tem como a gente fazer greve com eles. Eles requisitam a gente aqui, se a gente não for, pior pra nós, entendeu?” (MAO, 41 anos, Capatazia)

Apesar dos elogios feitos ao OGMO quanto à melhoria relativa de aspectos de segurança no trabalho pela implantação dos EPIs, a atuação do órgão junto aos trabalhadores foi muito criticada, fundamentalmente na remuneração por serviço (Machin et al., 2009).

“entrou o OGMO. Fez diferença, mudou muita coisa. Ah, mudou muita coisa, acho que fez uma diferença do caramba porque o sindicato tinha o banco da gente e tudo, era mais, eu acho que era mais organizado. Era mais organizado em termos de, nesses termos aí. Entendeu? Fazer o pagamento do pessoal e tudo. Mas passou tudo pro OGMO, qualquer negocinho é só o OGMO que resolve. Dizem que resolve né. Mas na real não resolve nada. É o seguinte, favoreceu mais o patronato que levou tudo. O cara botou as máquinas, colocou as máquinas quer ver o lucro das máquinas meu amigo!” (JVMF, 52 anos, Estivador)

“Pior ainda. O OGMO me deve quase quinhentos mil real. Enquanto não me pagar, tem que me engolir. O OGMO é uma empresa que ninguém sabe, pouco sabe. O OGMO é uma empresa do governo. Veio pra cá pra modernizar o porto e fuder nós. Só que eles estão por aqui, estão devendo pra nós. Então eles tem que engolir nós. Num vai acontecer. Daqui mais cinco, seis anos, o OGMO vai falir. Vai falir porque não tem como pagar nós. É tipo uma cabine. O OGMO veio para montar uma cabine de emprego. Você vem pra cá, ganha mil e não faz nada. Aí diz eu nós estamos errado. ‘Ah, o estivador não faz nada! Ah, e o OGMO faz o quê? Não faz nada. Tira o trabalho, dá na nossa mão, nós vai e tira. Depois, vai embora.” (SCF, 45 anos, estivador)

9.4 Aposentadoria: existe vida na *Cidade*?

Para fechar o capítulo referente a saúde dos trabalhadores portuários do *Porto de Santos* foi escolhida a questão da aposentadoria, justificada sua importância na trajetória de vida dos indivíduos das sociedades capitalistas como um título de merecimento aos serviços prestados. Era perceptível, durante as observações etnográficas, o grande número de trabalhadores idosos em plena atividade nas *Paredes*, muito maior até que o de jovens. A força de trabalho do *Porto de Santos* havia envelhecido, sem reposição, e o movimento de cargas aumentava progressivamente.

Quando os entrevistados foram arguidos a respeito do tema, após certo espanto, começavam suas respostas explicando a extinção da aposentadoria especial, com 25 anos de trabalho, durante o governo Fernando Henrique Cardoso. Segundo suas concepções, o aumento do tempo de trabalho era uma injustiça e esperavam a reversão desse quadro, prometida pelo Governo Lula (Goularti Filho, 2008; Queiróz et al., , 2014a).

“A aposentadoria especial ela foi extinguida na época da gestão de Fernando Henrique, né? Então muitos trabalhadores infelizmente, acabaram, não tiveram outra solução a não ser continuar no porto. O porto era caracterizado antes da lei, antiga lei a Fernando Henrique, o porto era caracterizado com uma função especial. 25 anos na atividade, daria o direito de aposentadoria especial. Naquela época [fala incompreensível]do muitos funcionários não ficavam, hoje muitos trabalhadores penam com isso no INSS quando eles vão dar entrada, porque só conta até o ano de 97, o tempo de especial dele. De 97 pra cá, aquele que está trabalhando não conta, ele tem que justificar esse tempo na justiça e tem que comprovar que a área é de insalubridade. Então quer dizer, só mediante a justiça ele

vai ter que provar que trabalhou em área especial. Toda área do porto é especial. A maioria, a maioria devido a esse fator previdenciário do governo, né? Que ele estipula a expectativa de vida maior que, prejudica o cara que tá tentando sair fora e não consegue.”(HLS, 66 anos, Vigia de Bordo)

Os portuários referiram-se à inserção social promovida pelo trabalho e a remuneração como os fatores que os faziam continuar trabalhando (Gomes e Junqueira, 2008; Velásquez, 2009) .

“Eu penso. Eu já sou aposentado e continuo trabalhando. Porque, não só porque a profissão é quase um vício, a gente sente falta do convívio, dos amigos, da atualização que a gente só exerce se estiver praticando a profissão. Que a nossa aposentadoria não deixa o padrão igual de vida que a gente tem. Então, pra gente poder manter o que nós acostumamos a família da gente usufruir, o nosso trabalho, a gente continua trabalhando um pouco menos.”(JRS, 62 anos, Conferente de Carga e Descarga)

“Olha, parar todo mundo sabe que algum dia vai ter que parar. Eu tenho um amor muito grande aqui por essa casa e não sinto vontade de parar, esses 40 anos que eu estou trabalhando, eu sou uma pessoa que não tem muita habilidade manual e tudo, Eu não sei o que fazer se eu parar de trabalhar aqui. Se eu parar de trabalhar aqui eu tenho medo de ficar ruim da cabeça, como o meu trabalho não existe muito fisicamente, pelo menos em material de esforço muscular, enquanto eu tiver cabeça eu pretendo continuar trabalhando. Assim, eu não vou lavar louça m casa, virar chofer da minha esposa, eu vou continuar sendo um trabalhador.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

“Realmente não me passa pela cabeça aposentadoria, por uma série de razões. Primeiro porque eu entendo que a aposentadoria, ela traz um impacto muito grande ao trabalhador, seja de que área for, e que o trabalhador precisa se preparar pra isso. Não é só a questão econômica, a queda do poder aquisitivo, principalmente o trabalhador do setor privado onde a aposentadoria fica limitada pelos 10 salários, quando ele ganha mais que

isso realmente se torno um problema sério, até para o trabalhador enquanto pessoa humana porque depois de trabalhar tanto, durante tantos anos, exercendo um tipo de atividade ele não se sente capaz, ele não se sente capaz de buscar outras coisas ou de fazer novas coisas. Então, até eu vejo como um cuidado que a gente deveria ter, até de estar preparando aqueles que estão em via de se aposentar pra retornar para a vida normal, a vida em que ele vai ter que procurar novos meios de convivência, por que? Porque ele vai deixar de pertencer a um meio de convivência que tomava a maior parte do tempo diário, como ele vai preencher aquilo? Isso deveria ser uma preocupação, deveria estar na linha de frente, desde os órgãos que cuidam da assistência governamental, com os sindicatos, com as empresas, porque tudo isso demanda custa então entendo que deva ser, pelo menos, em parte, subsidiado pelas empresas que empregam essas pessoas.”
(OOE, 60 anos, Conferente de Carga e Descarga)

A aposentadoria não apareceu nos relatos como possibilidade, nem como plano para esses homens.

10. O exercício das masculinidades no *Porto de Santos*: ‘um trabalho de homens’

A dimensão de gênero perpassou toda pesquisa e evidenciou-se desde o primeiro momento de reconhecimento do campo, pela visão da massa masculina em escalação para o trabalho. Os sujeitos de pesquisa, trabalhadores portuários do *Porto de Santos*, atribuíram significados e concepções acerca de seu trabalho e cuidado em saúde, a partir dos referenciais de masculinidades, que foram construídos e compartilhados historicamente pelo grupo (Diéguez, 2010; Lima e Cremer, 2014;). Este capítulo apresenta o desafio da leitura desses significados implícitos, que permearam o conjunto da análise, buscando o papel das concepções de gênero e masculinidades para o contexto da identidade e trabalho do grupo³⁸.

A imagem representativa do trabalho nos portos apresenta contornos nítidos no imaginário popular pela figura do estivador, homem forte, rude, viril, que transporta sacas em seus ombros. Ela remete à época em que essas qualidades eram necessárias para o trabalho nos portos, ambiente que oferecia riscos para saúde física e moral (Gitahy, 1992; Silva F., 2003).

No caso do *Porto de Santos*, a identidade do grupo de trabalhadores portuários que lá se estabeleceu foi forjada com base nessa imagem, já que sua gênese ocorreu em meio aos trapiches e lodo, onde o trabalho de estivagem acontecia dessa maneira, dependente de homens, que trabalhavam como animais de carga. Quando foi assumido, no final do século XIX, em concessão pela Cia Docas, esse panorama começou a se transformar e o crescimento em estrutura física desse porto acabou transferindo poder

³⁸ A pesquisadora optou por utilizar alguns trechos de relatos já utilizados em capítulos anteriores para reforçar o caráter relacional entre as temáticas.

para seus trabalhadores, que garantiram o movimento de cargas na ‘maior praça do café do século XX (Gitahy, 1992; Silva M., 2003).

O *Porto de Santos* mostrou-se um ambiente favorável para o desenvolvimento de uma massa trabalhadora masculina e identificada com os atributos culturais tradicionais do exercício das masculinidades, principalmente espelhada na *Masculinidade Hegemônica* (Couto, Machin, 2014). Dessa forma, o primeiro elemento identificado como constitutivo da identidade desse grupo, que se relaciona com os atributos culturalmente definidos como masculinos, é a posição central do trabalho na vida desses homens (Connell, 1995; 1997; 2005; Burin, 2009; Velásquez, 2009).

Para os homens, e especialmente os portuários santistas desta pesquisa, o trabalho é colocado como elemento indispensável para a construção de sua identidade. A entrada no mundo do trabalho representa o afastamento da família e a passagem para o mundo adulto. O trabalho garante a independência econômica necessária para a formação de uma nova família, onde o homem ocupará o ‘papel de provedor’ (Nascimento, 2005; Burin, 2009; Velásquez, 2009). Nos relatos dos entrevistados, foi notório o reconhecimento de que o trabalho no *Porto de Santos* possibilitou a aquisição desse status em relação à família, reafirmado por todos os entrevistados

“ Na verdade eu sou divorciado, mas... eu moro com uma companheira... Bom, posição é o chefe da família (...)”
(CR, 47 anos, Estivador)

“Na verdade, eu não escolhi [o trabalho no porto], né. Na época, 94, eles estavam recrutando pessoal pra participar da força supletivo e eu escutei esse comentário na rua e, 97 OGM assumiu e todos nós que estávamos na força passamos para o OGM automaticamente. Ao meu modo de ver é tudo! Daqui que eu tiro o meu sustento, da minha família.” (JE, 33 anos, capatazia)

Um dos entrevistados explicitou claramente em suas concepções a responsabilidade relativa de ‘provedor’ na família e a importância central do *Porto de Santos* no exercício desse atributo masculino, pelo excelente retorno econômico que conseguia com seu trabalho, principalmente antes da promulgação da Lei 8630/93 (Nascimento, 2005; Velásquez, 2009). Essas concepções apareceram nas falas de outros TPAs também, motivo que os mantinha nesse trabalho.

“ É, foi uma profissão que me deu condições que eu posso chamar de excelentes de dar todo o conforto pra minha casa, tanto pra primeira esposa, quanto pra segunda esposa. Tudo o que eu tenho na minha vida eu ganhei como conferente de carga e descarga. (...) Quando eu entrei de conferente eu já estava de casamento marcado. Entrei em agosto e eu casei em setembro, metade da lua de mel eu fui passear, a outra metade eu fui ver o que era o cais do Porto porque eu não sabia, vim pra experimentar. E os 15 dias que eu trabalhei naquela época eu ganhei o dobro do que eu ganhava mensal na refinaria, que já era considerado um dos bons empregos da Baixada na década de 60. Aí eu me apaixonei por isso aqui, tomei a decisão, quando foi fevereiro de 70 eu comecei a trabalhar exclusivo no cais, desde fevereiro de 70. E o melhor de tudo aqui é que já houve uma época que nós ganhávamos muito bem, principalmente levando em conta os padrões de salário aqui no Brasil, que são péssimos. Então, nós ganhávamos um dinheiro muito bom, honesto.” , nossa categoria sempre teve fama de que ganhava muito e que trabalhava o quanto quisesse mas não era assim. Ao par disso nós sempre fomos considerados a categoria, até isso você comprovar mais tarde, a categoria mais honesta do cais. Nós sempre trabalhamos pra que o trabalho, nós que fazíamos o Porto de Santos parar ou trabalhar, porque nós éramos os chefes operacionais daquela época. Devo tudo o que eu tenho a essa casa aqui, Graças a Deus eu acho que a minha vida é ótima, excelente. Por isso que digo pra vc que eu não penso em parar aqui, porque se eu parar aqui e encontrar uma outra atividade, que seria difícil eu encontrar, jamais iria aturar patrão. Porque eu não tenho patrão há 40 anos, o meu patrão sou eu, eu trabalho quanto eu quero, as vezes eu até quero trabalhar e não

tem, mas isso faz parte da profissão. A gente, as vezes quer trabalhar e não tem trabalho. Então, o ritmo de trabalho no Porto de Santos, ele é bastante oscilante, isso é próprio comércio exterior. Tem vezes que tem muita importação, exportação, e tem vezes que a coisa pára um pouco. Na prática eu posso dizer que eu sempre trabalhar quando eu quis, quanto eu precisei, quando a gente precisa um pouco mais de dinheiro a gente trabalha mais, quando não precisa, a gente descansa um pouco, mas, tira férias quando bem entender porque a gente não deve satisfação a ninguém, a gente somos trabalhador avulso, pra mim é o melhor emprego do mundo.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

A característica de virilidade, atribuída culturalmente aos homens, foi expressa pelos entrevistados através das muitas uniões heterossexuais e filhos delas provenientes. Segundo Velásquez (2009), a entrada no mundo do trabalho acaba por substituir essa característica pelo ‘papel de provedor’. No caso dos portuários entrevistados, eles faziam questão de referendar os dois atributos simultaneamente, em aproximação com a *Masculinidade Hegemônica* (Connell, 1997; 2005).

“eu moro com a minha mulher, uma filha que eu tenho, só. Os outros dois filhos, que eu tenho três filhos, os outros dois já tomaram caminho. Tem sua vida definida né.” (WBS, 62 anos, Vigia de Bordo)

“(então o senhor é o chefe da família?) Sou de duas. Pago pensão pra uma.(sua esposa trabalha também?) Não, ela terminou um curso, então ... (o dinheiro da casa é só do senhor?) É! (OGSF, 53 anos, Capatazia)

A ‘noção de ofício’ atrelada ao trabalho portuário revelou um tipo de reserva de mercado, que existia no *Porto de Santos* antes da promulgação da Lei 8630/93, que assegurava às famílias portuárias a inserção dos homens mais jovens nesse ‘ofício’, por transmissão geracional, laços de amizade e compadrio (Burin, 2009; Couto e Machin;

2014) Essa lógica perpetuava o ‘papel de provedor’ dos homens em suas famílias, mantendo o controle do grupo entre eles.

“É, meu pai foi estivador da década de 60 a 87, que ele se aposentou. Os meus tios também foram estivador da mesma época.” (RGT, 39 anos, Estivador)

“(...) Esse trabalho é de emprego de pai pra filho, querido. Não entrava qualquer maloqueiro aqui para trabalhar não (...)Aí tinha os cara do bloco, era... é um trabalho que é de pai pra filho. Era pessoa especializada, que sabia trabalhar com o negócio. Não era qualquer um que entrava aqui não. Aí o que aconteceu? Agora é essa vagabundagem aí. (...)Claro, meu vô, meu pai, todo mundo era estivador. Eu sou a 4ª geração. (EEA, 40 anos, Estivador).

Havia uma hierarquização do grupo de portuários em dois sentidos, uma da divisão em categorias de trabalho e outra, intrínseca à cada uma dela, pautada nos valores de reconhecimento e tempo de serviço (Couto e Machin, 2014; Queiróz et al.,2014a). Esse dado é representativo do exercício das masculinidades e de acordo com os estudos de Connell (1997; 2005), a identidade masculina é representada a partir da pluralidade e hierarquização em diversas ‘masculinidades’, cada uma com seu grau de empoderamento no grupo e alternância entre momentos de disputa e dominância (Badinter, 1993). Os entrevistados ressaltaram seu entendimento de pertencimento à uma categoria de trabalho específica, incluída no grupo de portuários do *Porto de Santos*, e sua importância perante esse grupo, pela diferenciação entre as atividades executadas.

“Não, comecei como conferente de carga e descarga, tem um leque de opções dentro da categoria. Diversas funções na categoria e a gente exerce todas elas, mais de 20, 28.” (JRS, 62 anos, Conferente de Carga e Descarga)

“(...) às vez nós fazemo lingada de açúcar pra mandar pro navio. E às vez nos carregamos, às vez não, ultimamente nós tamó carregando vagões de farrelo, que é bater marreta e na pá. No corredor de exportação, nós descarrega vagão.” (DAP, 41 anos, Capatazia)

Os trabalhadores não reconheciam como integrantes do grupo os homens contratados pelos terminais portuários, uma vez que não haviam passado pelo processo de ‘seleção’ e treinamento do grupo, nem não carregavam os atributos de pertencimento necessários, como a ‘noção de ofício’.

“Eu poderia dizer, é um trabalho gostoso. Infelizmente o governo federal, os empresários estão acabando com a nossa categoria mas é um trabalho gostoso. Exatamente, a lei, estão colocando pessoal sem experiência pra no trabalho lá no cais. O pessoal mais novos, sem entender do trabalho e vão acabando com a categoria.” (HRGC, 58 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Contudo, em prol da garantia de boas remunerações, aceitavam que os colegas trabalhassem para os mesmos terminais portuários. Nos dois casos em que relataram essa modalidade, não ficou claro se os TPAs que trabalhavam sobre o benefício da modalidade celetista, continuavam concorrendo na escalação dos avulsos, com a proteção dos colegas, que ‘passavam’ trabalho.

“(...) Ele fica parado (celetista). Ele fica bloqueado aqui no OGMO, como eu tenho vínculo empregatício lá na Libra, eu saíu 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.” (AGBN, 37 anos, Capatazia)

“Ela pega trabalhador aqui (a empresa do Terminal Portuário) e faz trabalho lá avulso como um jeito de vincular. Só que é o seguinte, ela paga o cara por dia. Trabalhou, te paga, tchau. Então ela não tem essa despesa. Dificilmente o cara é vinculado.” (JR, 53 anos, Capatazia)

Quanto a hierarquia interna às categorias, o aspecto geracional e o tempo de serviço no *Porto de Santos* foram extremamente ressaltados nos relatos. O prestígio perante o grupo estava relacionado com o desempenho de funções políticas nos sindicatos. Para os entrevistados, em referência aos atributos do masculino, esses elementos representavam sucesso, força e poder perante o grupo, características esperadas socialmente desses homens e reconhecidas por seus pares (Korin, 2001; Connell, 2005; Velásquez, 2009; Couto e Machin, 2014;)

“São 2 anos de exercício, nós comparecemos e levamos a conhecimento geral dos outros pares, dos outros sindicatos, os problemas da minha categoria e nós ouvimos a categoria deles e tentamos, no grupo, irmos nos operadores portuários, com os problemas, higiene para o portuário e os cuidados que deve ter (...)” (RS, 65 anos, Vigia de Bordo)

“Sempre na função de conferente e como diretor do sindicato. Pela única forma legal, que eu fui eleito em uma das gestões que foi de 1988 a 1991, eu fui eleito pra ser o primeiro secretário. E no ano de 2003, outra eleição que conseguiram me convencer a participar, e eu fui tesoureiro de 2003 a 2006.” (JCM, 65 anos, Conferente de Carga e Descarga)

A Lei 8630/93 instituiu novas regras tarifárias nos portos brasileiros com o objetivo de torná-los mais competitivos no cenário mundial. Esse elemento impactou diretamente nas remunerações dos portuários, que relataram seu descontentamento e sentiam-se ameaçados em seu ‘papel de provedor’ da família (Couto e Machin, 2014; Querióz e Geraldo, 2014).

“é... olha atualmente, aqui caiu muito devido a uma série de retaliações que teve aí porque nós, tem um pessoal nosso registrado aqui que trabalha que foram concursado; então, agora nessas últimas entraram um

pessoal que não foram concursado. Então, isso daí a fatia do bolo diminuiu. Eu já cheguei a ganhar aqui entre quatro, cinco mil reais. Atualmente, mil e setecentos, mil e quinhentos reais por mês.”(WBS, 62 anos, Vigia de Bordo)

A promulgação da Lei 8630/93 promoveu uma ruptura com os padrões de transmissão geracional da ‘noção de ofício’ por causa das mudanças na organização do trabalho por ela impostas (Couto e Machin, 2014; Queiróz e Geraldo, 2014). Com a perda do controle sobre as regras do porto, os entrevistados não queriam que seus filhos (do sexo masculino) perpetuassem a história geracional desse trabalho. Esses homens imaginavam para seus filhos uma melhor colocação profissional e remuneração maiores que a dos pais no momento da pesquisa. Sob a ótica das masculinidades, essa vontade representava o desejo da manutenção do status social dos homens na posição de ‘provedores’. Para as filhas, o trabalho no *Porto de Santos* nem aparecia como opção.

“Querida, aí que está o negócio. Hoje eu também não queria os meus filhos no cais. Tanto que meus filhos estão formados, são dois rapazes. Um deles é instrumentador cirúrgico, e agora ele está fazendo mestrado.” (RS, 51 anos, estivador)

De acordo com os entrevistados, o trabalho no *Porto de Santos* sempre foi perigoso e arriscado, sendo que antes da Lei 8630/93 esses fatores estavam mais associados à violência. Com sua promulgação, os entrevistados os relacionaram aos acidentes de trabalho e adoecimento (Nakamura e Moreira; 2014).

“Alguns anos atrás, quando a gente enfrentava pirataria, essas coisas, a gente e precisava andar até armado,

embora não pudesse oficialmente. Muita coisa a gente passou aqui, perigo de vida. As condições também insalubres de toda a maneira, tentativa de assalto, violência física. Mas agora a situação está bem mais tranqüila mas a gente sempre tem que ter atenção no trabalho e não permite que aconteça certas coisas com os outros que a gente toma conta.” (OMN, 55 anos, Vigia de Bordo)

“Digamos assim, perigoso e periculoso [o trabalho no porto], que são duas coisas diferentes. Porque a gente se expõem, trabalhamos no tempo, com cargas explosivas, inflamáveis, é, de toda a sorte, que a gente movimenta todo o tipo de carga, insalubre, tal, mas a exposição que a gente sofre não tirou a saúde de ninguém porque a gente tem material de proteção, que nos é fornecido e a gente tenta seguir.” (JRS, 62 anos, Conferente de Carga e Descarga)

A violência é descrita como uma das formas de sociabilização masculina, assim como a valorização da exposição a riscos, atributos naturalizados pelos entrevistados no exercício de sua atividade laborativa (Laurenti et al., 1998; Connell, 2005; Schraiber et al., 2005; Albuquerque et al., 2013). A exposição constante dos homens a riscos está associada ao descuido com a própria saúde, representa um elo no reconhecimento e exercício da própria masculinidade, amplamente descrita pela literatura (Laurenti et al., 1998; Schraiber et al., 2005; Albuquerque et al., 2013). Apesar de apresentarem adoecimento em decorrência do trabalho no porto, e entenderem o nexos causal entre as partes, os entrevistados evitavam procurar os serviços de saúde e afastamento do trabalho, minimizando o valor suas queixas (Laurenti et al., 1998; Korin, 2001; Schraiber et al., 2005; Albuquerque et al., 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 cai 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)

As concepções dos homens sobre o processo saúde-adoecimento e cuidado são norteadas pela noção de invulnerabilidade, que dificulta sua procura por assistência médica (Couto et al, 2010). Quando procuram atendimento, os homens chegam até pronto socorros, farmácias e ambulatórios dos sindicatos, apresentando estágios mais avançados das doenças, necessitando de tratamentos mais agressivos e tempo mais prolongado de internação (Laurenti et al, 1998; Schraiber et al., 2005; Couto et al., 2010). Em contrapartida, os serviços de saúde estariam menos organizados para suas demandas e os profissionais de saúde menos atentos e dispostos a atender o público masculino (Couto et al., 2010).

Explorando o campo das concepções dos entrevistados acerca da expressão de suas masculinidades no exercício do trabalho, a pesquisadora ousou adentrar a esfera relacional com o feminino. Perguntou aos entrevistados sobre o trabalho feminino no *Porto de Santos*.

“ Praticamente era uma área 100% masculino. Agora com os terminais, os terminais usam muita mão de obra feminina, o escritórios dentro dos terminais, trator, tem mulheres que é conferentes. É um campo que não se abriu

totalmente mas tem uma boa porcentagem de mulheres no Porto, não da área... da área terrestre. Burocrática, não dentro do navio, estivador, consertador, esse pessoal do bloco... E também um pouco de resistência, porque o homem não vai dizer que é racista, nem machista mas no fundo...” (JS, 48 anos, Estivador)

“ Não tenho preconceito, não. Se bem que o trabalho do estivador é ergométrico, é pesado. Tem outros que é bem mais ameno. Poderia facilmente encaixar uma mulher lá, dirigir um guincho, uma empiladeira, dirigir trator. O problema seria na rotatividade do trabalho, teria que pegar um trabalho que tem que bater picareta e fazer sacaria de açúcar. Nessa outra atividade ela não se encaixaria. Eu não tenho preconceito nenhum de trabalhar com mulher.” (WBS, 62 anos, Vigia de Bordo)

“Olha, é porque na realidade é um trabalho um pouco pesado, ainda. Se vc 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 deslize, 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)

A inserção efetiva de mulheres entre os TPAs do *Porto de Santos* ainda não havia acontecido de maneira, apesar da informação de que havia 3 mulheres na categoria de conferente de carga e descarga, que não foram encontradas para as entrevistas. Apesar dos atributos da masculinidade não serem mais exigidos para o trabalho nesse local, em decorrência do processo de modernização, em concordância com a literatura de referência, os entrevistados insistiam na inaptidão das mulheres para o desempenho do trabalho no *Porto de Santos*, justificada pelo modelo biológico de diferenciação entre os sexos. Pelos entrevistados, poderiam ser delegados às mulheres trabalhos monótonos, afastados da faixa do cais e dos domínios masculinos, em escritórios dos terminais portuários. Ainda, é possível depreender uma supervalorização

atribuída culturalmente aos trabalhos realizados por homens, em comparação aos das mulheres (Bourdieu, 2002; Diéguez, 2010; Pinheiro et al., 2011).

Foi possível abstrair durante pesquisa que a identidade do grupo e seus referenciais de masculinidade estava, em processo de (re)significação, devido às imposições da Lei 8630/93. Seu papel e status social estavam em xeque, e suas ambições para o futuro dependiam de adaptação à nova realidade da organização do trabalho.

“Ah, isso é muito importante! Porque eu peguei gerações acima de mim, gerações novas e peguei a mudança do Porto, eu peguei duas vezes a mudança do Porto. Antes nós tínhamos um certo conceito, nós éramos muito respeitados. Hoje no Porto, todas as categorias então sem força.” (WAB, 75 anos, Conferente de Carga e Descarga)

Por outro lado, quando arguídos a respeito do significado do trabalho *Porto de Santos* para a construção de sua identidade, esses homens avaliaram sua trajetória de forma positiva. Por isso, numa análise ambiciosa e otimista, eles possuíam uma percepção de efetivo alcance dos atributos do masculino, tendo como espelho a *Masculinidade Hegemônica*, através do exercício de seu trabalho e da convivência com seus pares no grupo dos portuários, que repunha suas expectativas e que os fazia continuar em um ambiente hostil, criado pela promulgação da Lei 8630/93.

“ É muito grande! É muito representativo! (o significado de ser conferente).Eu que tive oportunidade de exercer várias atividades, não só aqui na cidade, como também um tempo em São Paulo, empresariei, trabalhei nos mais diversos ramos de atividades. A profissão de conferente, nos moldes em que nos encontramos, como trabalhador avulso, é diferenciada. Não só a do conferente como das outras atividades que envolvem o trabalhador avulso, ela é diferenciada porque ela contém uma série de fatores que

são estimulantes, que são desafiadores porque vc acorda desempregado. Vc corre atrás do seu trabalho diariamente, é fascinante. É fascinante! Vc corre, vc vai atrás do seu sustento e se vc chega 10 segundos, não tem essa coisa de tudo bem, desconta 1 hora vc perdeu o direito a executar o seu trabalho aquele dia. Vc já perdeu, vai ter que esperar uma outra oportunidade. 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.” (OOE, 60 anos, Conferente de Carga e Descarga)

“É, dá a você muita possibilidade de ter contato com outras culturas, com outras línguas, ter conhecimento de muita coisa que acontece pelo mundo. É uma coisa que deixa a gente valorizado. Principalmente o reconhecimento de certas tripulações quanto a nossa função, embora os brasileitos não tenham esse pensamento.” (OMN, 55 anos, Vigia de Bordo)

“Olha, é um trabalho muito diferenciado porque vc não tem uma certeza de ganho quando não há navio, Vc não tem uma empresa que te dá certeza de ganho mensal. Então, vc tem que comparecer todos os dias ao trabalho. Aquele dia que vc não vem, aquele dia vc não ganha. Então, você é, tem que se dedicar porque é um abnegado para a família e o porto, você precisa que você venha.” (RS, 65 anos, Vigia de Bordo)

“Eu amo o que faço, eu gosto muito. É divertido, as pessoas são animadas. Gosto mais de estar aqui do que em casa. A gente acaba acostumando, também.” (ME, 31 anos, Capatazia)

11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A área de conhecimento da Saúde Coletiva foi o espaço de intersecção de saberes que permitiu o mergulho no universo simbólico dos trabalhadores portuários do *Porto de Santos*, para o estudo de suas concepções acerca das masculinidades, saúde e cuidado. O diálogo entre saberes que ela possibilita promove a ampliação da dimensão analítica dos estudos, que deixa o conforto das áreas de origem, para encontrar um novo sentido. Nesta tese, a Saúde Coletiva mediou o encontro bem-sucedido entre a Saúde do Trabalhador e as Ciências Sociais, na construção de conhecimento novo.

O *Porto de Santos* mostrou-se um ambiente ‘fechado’, com muitos obstáculos durante a trajetória do campo de pesquisa. Sua disposição geográfica, símbolos e significados funcionaram, em primeira instância, como uma barreira contra intrusos, de um universo que não queira ser tocado, nem desvendado. A pesquisadora era o ‘estrangeiro’, e os TPAS, os ‘nativos’.

O ambiente do *Porto de Santos* estava permeado por permanências e mudanças em relação as imposições da Lei de Modernização dos Portos Brasileiros 8630/93. Essa lei neutralizou o *Closed Shop*, diminuindo a importância dos sindicatos para a escalção, fator que impactou drasticamente na lógica de transmissão geracional do trabalho. No momento da pesquisa, os entrevistados desencorajavam seus filhos e amigos a seguir na profissão. Por outro lado, a importância dos sindicatos mantinha-se viva, como elemento de representatividade e proteção desses portuários, ressaltada nos relatos pelo orgulho em ocupar seus cargos.

Os trabalhadores portuários aceitavam, burocraticamente, a nomenclatura de TPAs, que representava uma forma de subordinação ao OGMO. Contudo, apresentavam resistência às normatizações da Lei 8630/93, principalmente através da negação do exercício da multifuncionalidade e manutenção dos sindicatos por categoria de trabalho. A divisão dos portuários por categorias de trabalho estava alicerçada no caráter histórico da ‘noção de ofício’, e era extremamente valorizada pelo grupo de portuários: representava elemento constitutivo de sua identidade, do qual não abriam mão. O grupo respeitava cada trabalhador em seu ofício, e essa divisão aparecia como uma necessidade, tendo em vista a diversidade de atividades para a manutenção do movimento de cargas no *Porto de Santos*.

Ainda sobre a divisão do trabalho, os tipos de modalidades de vínculo com o OGMO foram ressaltadas pelos entrevistados, em suas diferenças e caracterizavam uma das formas de hierarquia. Os *registrados* (integrantes da escala numérica) possuíam acesso privilegiado ao serviço, em relação aos *cadastrados*. Esse aspecto da organização do trabalho no *Porto de Santos* era uma permanência do padrão de escalação que vigorava no período em que os sindicatos controlavam a mão de obra. O OGMO não havia conseguido, até o momento da pesquisa, mudar esse sistema. Além disso, havia sido incluída a possibilidade de vínculo celetista diretamente com os terminais portuários, fosse pelos TPAs ou por trabalhadores externos. Essa modalidade representava novidade, não havia sido totalmente incorporada pela categoria, nem exercidos todos os seus impactos sobre a organização do trabalho dos TPAs no *Porto de Santos*. Era vista com desconfiança por alguns dos entrevistados, que percebiam um processo de substituição de sua mão de obra. Por outro lado, outros TPAs utilizavam essa modalidade como garantia de trabalho, aceitando o processo de modernização.

O tipo de escalção imposta pelo OGMO foi descrito em detalhes pelos TPAS, que apesar de sua incorporação à organização do trabalho, à associavam com incerteza em ‘pegar serviço’ e menores remunerações que no período anterior à promulgação da Lei 8630/93. Esse aspecto da organização do trabalho impunha o exercício de jornadas consecutivas, em turnos alternados, em resposta ao caráter sazonal do movimento de cargas no *Porto de Santos*. Apesar da regulamentação dos períodos de descanso entre as jornadas de trabalho, a Lei 8630/93 previa e permitia essa situação de atendimento ininterrupto dos TPAs à demanda de movimento de cargas.

O grupo de portuários estudado representava uma força de trabalho envelhecida e em diminuição numérica para todas as categorias. A demanda do *Porto de Santos* estava em crescimento, e por isso a ‘dobra de turnos’ era recorrente. Os entrevistados explicaram que essa prática já era comum antes da criação do OGMO, contudo era controlada pelos sindicatos e seus trabalhadores, e não pelo órgão, que a tornava uma obrigação. A constante de ‘dobra de turnos’ evidenciava as baixas remunerações por serviço, e em muitos casos os TPAs procuravam ‘bicos’ fora do porto para complementar a renda doméstica. Nesse contexto, a aposentadoria não era uma alternativa para esses homens.

Os TPAs avaliaram seu ambiente de trabalho como arriscado e perigoso, no tocante à acidentes de trabalho, principalmente no momento do movimento das cargas. Denunciaram que existia subnotificação de acidentes no *Porto de Santos*, principalmente os fatais, dados reforçados pela literatura. Mencionaram uma grande incidência de ‘pequenos acidentes’, para os quais não procuravam atendimento médico, e dessa forma não tinham afastamento do trabalho.

Para os entrevistados, a fiscalização do OGMO e o fornecimento de EPIs eram fatores de proteção no exercício de suas atividades laborativas. Reconheciam que seu

trabalho era fonte de adoecimento, e que carregavam as marcas do tempo de trabalho no *Porto de Santos* em seus corpos. Elencaram principalmente traumas, doenças osteomusculares, doenças por exposição à produtos químicos e estresse.

A característica masculina desse grupo mostrou relação com outros portos brasileiros e evidenciou um tipo de divisão sexual do trabalho, baseada na noção de atributos biológicos referentes aos sexos masculino e feminino. No *Porto de Santos*, um dos maiores do mundo em movimento de cargas, essa divisão sexual do trabalho criava um tipo de reserva de mercado, construída historicamente, que garantia a transmissão geracional do trabalho. Numa lógica de manutenção do atributos culturais das masculinidades, ressaltando a *Masculinidade Hegemônica* como espelho para os homens ocidentais, esse método de seleção para o trabalho garantia a manutenção das regras intrínsecas ao grupo de portuários, da mesma forma que os mantinha na posição de ‘provedores’ em suas famílias. Nesse contexto, os TPAs do *Porto de Santos* barravam o ingresso de mulheres na composição das categorias, realidade que mantinha-se após a promulgação da Lei 8630/93.

Uma vez que o trabalho ocupava posição central na vida desses homens, a aposentadoria não apareceu nos relatos como uma conquista ou reconhecimento social pelo trabalho dedicado ao *Porto de Santos*. Para os TPAs, era uma questão não resolvida, pela perda da aposentadoria especial, e uma sombra que se aproximava desses trabalhadores, envelhecidos, que encontravam no porto um local de convivência com seus pares, um reforço à identidade de ‘homens de bem’ e ‘provedores’.

As concepções dos TPAs acerca de acidentes, adoecimento e cuidado em saúde estavam atreladas às características culturalmente atribuídas às masculinidades nas sociedades ocidentais, principalmente à *Masculinidade Hegemônica*, na forma da recusa a tratamento médicos, ou afastamentos do trabalho, e uma supervalorização de seu

estado de saúde, depositando nos exames periódicos exigidos pelo OGMO a responsabilidade por diagnósticos.

Apesar da melancolia impressa nos relatos dos TPAs do *Porto de Santos*, classe de trabalhadores que teve tantas perdas após a promulgação da Lei 8630/93,, um sentimento de otimismo fechou o estudo. Esses homens encontraram realização pessoal no exercício de suas masculinidades e no entendimento de sua importância para a sociedade e família. Seus feitos enquanto ‘operários sem patrão’ grupo ficaram registrados na história do país..

12. ANEXOS

ANEXO A - ARTIGOS 254 A 292 da CLT.

SEÇÃO IX – DOS SERVIÇOS DE CAPATAZIAS NOS PORTOS

Artigos 285 à 292 (EMPREGARIBEIRÃO, 2012)

Art. 285 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993:

Texto original: A mão de obra do serviço de capatazias nos portos organizados será remunerado por unidade (tonelagem, ou cubagens ou quantidades de volumes), na conformidade do disposto nesta Seção.

Parágrafo único. Considera-se serviço de capatazias nos portos o realizado com a movimentação de mercadorias por pessoal da administração do porto, compreendendo: I

– Com relação à importação:

- a) a descarga para o cais, das mercadorias tomadas no convés das embarcações;
- b) o transporte dessas mercadorias até ao armazem ou local designado pela administração do porto, para seu depósito, inclusive o necessário empilhamento;
- c) abertura dos volumes e manipulação das mercadorias para a conferência aduaneira, inclusive o reacondicionamento, no caso da mercadoria importada do estrangeiro.
- d) o desempilhamento, transporte e entrega das mercadorias nas portas, ou portões dos armazéns, alpendres ou pátios, onde estiverem sido depositadas ou junto dos vagões em que tenham de ser carregadas, nas linhas do porto. II – Com relação à exportação:

a) o recebimento das mercadorias nas portas ou portões dos armazéns, alpendres ou pátios da faixa interna do cais designada pela administração do porto, ou junto a vagões que as tenham transportado nas linhas do mesmo porto, até essa faixa interna do cais;

b) transporte das mercadorias desde o local do seu recebimento até junto da embarcação em que tiverem de ser carregadas;

c) o carregamento das mercadorias, desde o cais, até o convés da embarcação; III – Com relação ao serviço: (Inciso incluído pela Lei nº 2.196, de 1º.4.1954)

a) quando não houver o pessoal da administração a que se refere o parágrafo único, o serviço enunciado nos itens I e II poderá ser contratado com o Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias;

b) os trabalhadores do atual Sindicato dos Trabalhadores no Comércio Armazenador passam a denominar-se “arrumadores”, adaptando-se a esta nova designação o nome do sindicato;

c) ao sindicato definido na letra “b” anterior, compete:

1) contratar os serviços definidos no art. 285, da Consolidação das Leis do Trabalho, com a Administração do Porto, quando não houver pessoal próprio, de porto organizado;

2) exercer a atividade definida no citado art. 285, itens I e II e respectivas alíneas, nos portos não organizados e nos armazéns, depósitos, trapiches, veículos de tração animal ou mecânica, vagões, etc., em quaisquer locais em que as mercadorias tenham sido recebidas, entregues, arrumadas ou beneficiadas, e, bem assim, lingar ou deslingar as que necessitarem de auxílio de guindastes ou de outros aparelhos mecânicos, nas

empresas, firmas, sociedades ou companhias particulares;

d) consideram-se serviços acessórios da mesma atividade profissional:

1) o beneficiamento das mercadorias que dependam de despejo, escolha, reembarque, costura, etc.;

2) empilhação, desempilhação, remoção e arrumação das mercadorias;

e) o exercício da profissão dos trabalhadores definidos neste item III será fiscalizado pela Delegacia do Trabalho Marítimo, onde houver, e pelo Departamento Nacional do Trabalho do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio;

f) aplica-se à mão de obra dos trabalhos no movimento de mercadorias o disposto na Seção IX do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho. Art. 286 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993: Texto original: A remuneração dos serviços de capatazias nos portos, salvo as exceções constantes dos §§ 2º e 3º do art. 280 será feita por meio de taxas, estabelecidas na base de tonelagem, cubagem ou unidades de mercadorias e aprovadas, para cada porto, pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, mediante proposta do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. As taxas deverão atender à espécie, peso ou volume e acondicionamento das mercadorias de acordo com o “manifesto”, do qual será remetido, pelos concessionários dos portos organizados, uma via ao Sindicato dos Trabalhadores que realizarem os serviços na localidade. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 6.353, de 20.3.1944)

Art. 287 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993:

Texto original: As tabelas de taxas fixarão a quantidade dos trabalhadores, motoristas, feitores e conferentes, que comporão cada terno ou turma empregada na execução do

serviço, distinguidos os casos de trabalhar um ou mais guindastes, por porão de navio, ou uma ou mais portas de armazém.

Parágrafo único. Quando condições especiais do serviço exigirem o aumento do número de trabalhadores fixados para compor as turmas, este aumento será feito, a critério das administrações dos portos, e a sua remuneração será idêntica à que couber aos trabalhadores componentes normais das turmas. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 6.353, de 20.3.1944)

Art. 288 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993:

Texto original: As taxas aprovadas para retribuir a mão de obra serão aplicadas à quantidade de mercadorias movimentada por cada turma e o produto será dividido na razão de uma quota para cada trabalhador, uma para cada motorista interno do armazém, uma e meia para o feitor, uma e um quarto para o ajudante do feitor, uma e meia para cada motorista do guindaste do cais, uma e meia para cada conferente

. § 1º Estas quotas poderão ser modificadas de sorte a melhor se adaptarem à composição dos ternos ou turmas, ora vigentes nos portos

. § 2º Quando o serviço de capatazias não começar na hora para que tenham sido escalados os operários, ou quando for interrompido por motivo de chuvas ou , ainda, quando obrigar a espera e delongas, devidas à agitação das águas, os operários escalados perceberão pelo tempo de paralisação ou de espera a metade dos salários que estiverem em vigor

. § 3º Quando o serviço de capatazias não começar à hora ou for paralisado por mais de 20 minutos consecutivos, por falta estranha aos operários e da responsabilidade de terceiros, os operários escalados perceberão o tempo que ficarem paralisados, na base

dos salários vigentes, cabendo às administrações dos portos, se não forem elas as responsáveis, o direito de cobrar a quantia paga pela inatividade à entidade que motivar a paralisação

. § 4º Quando a quantidade de mercadorias a manipular por uma turma for tão pequena que não assegure, para cada um dos operários e empregados escalados, o provento do meio dia de salário, ao menos, os operários e empregados perceberão a remuneração correspondente ao meio dia de salário vigente

. § 5º Se o trabalho a que se refere o parágrafo anterior exceder em duração a meio dia de trabalho e, em quantidade, a 30 toneladas, os operários perceberão a remuneração por salário, correspondente ao número de horas da efetiva duração do serviço

. § 6º Os operários mensalistas e os diaristas que, à data do decreto-lei nº 3.844, de 20 de novembro de 1941, tinham direito a determinada remuneração mínima mensal, continuarão com este direito assegurado e, sempre que no decurso do mês perceberem remuneração por unidade inferior à remuneração mínima anteriormente assegurada, deverão ser pagos da diferença pelos concessionários do porto.

Art. 289 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993: Texto original: As operações componetes do serviço de capatazias, como abertura de volumes para conferência, reacondicionamento de mercadorias conferidas e outras, que não digam com a presteza da carga e descarga das embarcações, e assim também os serviços conexos com os de capatazias, como limpeza de armazém, beneficiamento de mercadorias e outros, poderão ser remunerados na base dos salários em vigor.

Art. 290 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993: Texto original: Os operários escalados são obrigados a trabalhar durante as horas normais do serviço diurno e

noturna e nas prorrogações aqui previstas, em um ou mais armazens, vagões ou embarcações.

Art. 291 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993: Texto original: O horário de trabalho do porto deverá ser o mesmo para a fiscalização aduaneira, o serviço de capatazias e o de estiva e será fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo. O dia ou a noite de trabalho terá a duração de oito horas de sessenta minutos e será dividido em dois turnos de quatro horas, separados pelo intervalo de uma a uma e meio hora, para refeição e repouso

. § 1º O concessionário do porto poderá prorrogar os turnos de trabalho por duas horas, remunerando o trabalho pelas taxas ou salários constantes das tabelas aprovadas, com um acréscimo de 20% para cada hora suplementar

. § 2º Para ultimar a carga ou descarga dos grandes paquetes ou dos navios que estejam na iminência de perder a maré, e para não interromper o trabalho dos navios frigoríficos, o concessionário do porto poderá executar o serviço de capatazias durante as horas destinadas às refeições dos operários, pagando-lhes, porém, como suplemento de remuneração, o dobro do salário correspondente à duração da refeição

. § 3º O trabalho à noite e aos domingos e feriados será considerado extraordinário e, como tal, pago com um acréscimo de 25% sobre o salário mensal.

Art. 292 – Revogado pela Lei nº 8.630, de 25.2.1993: Texto original: As taxas de capatazias serão da responsabilidade dos donos das mercadorias, os dispêndios extraordinários, porém, que por esse serviço pagar o concessionário do porto na forma do § 2º do art. 288, e do § 2º do art. 291 serão debitados aos armadores que houverem requisitado o serviço, acrescida de 10% (dez por cento) à despesa.

ANEXO B – COMPOSIÇÃO E ATRIBUIÇÕES DO OGMO (de acordo os artigos 18 e 19 da Lei 8630/1993, Paixão e Fleury, 2008, p. 26-27)

“Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador avulso portuário;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V- estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário avulso;

VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos a remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários;

Parágrafo único: No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I – aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive, no caso de transgressão disciplinar as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
- c) cancelamento do registro;

II – promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV – arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no portuário avulso;

VI – submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto;

& 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou terceiros;

& 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso;

& 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição dos trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.”

ANEXO C – CONVENÇÃO 137 DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO

(Süssekind, 1998)

I — Aprovada na 58ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho (Genebra — 1973), entrou em vigor no plano internacional em 24.6.75. II — Dados referentes ao Brasil: a) aprovação = Decreto Legislativo n. 29, de 22.12.93, do Governo Nacional; b) ratificação = 12 de agosto de 1994; c) promulgação = Decreto n. 1.574, de 31.6.95; d) vigência nacional = 12 de agosto de 1995. “A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, Convocada pelo Conselho Administrativo da Repartição Internacional do Trabalho em Genebra, onde se reuniu a 6 de junho de 1973, em sua quinquagésima oitava sessão; Considerando que os métodos de processamento de carga nos portos se modificaram e continuam a se modificar — por exemplo, a adoção de unidades de carga, a introdução de técnicas de transbordo horizontal (roll on roll off), o aumento da mecanização e automatização enquanto que novas tendências aparecem no fluxo das mercadorias, e que semelhantes modificações deverão ser ainda mais acentuadas no futuro; Considerando que essas mudanças, ao acelerarem o transporte da carga, e reduzirem o tempo passado pelos navios nos portos e os custos dos transportes, podem beneficiar a economia do país interessado, em geral, e contribuir para elevar o nível de vida; Considerando que essas mudanças têm também repercussões consideráveis sobre o nível de emprego nos portos e sobre as condições de trabalho e vida dos portuários e que medidas deveriam ser adotadas para evitar ou reduzir os problemas que decorrem das mesmas; Considerando que os portuários deveriam beneficiar-se das vantagens que representam os novos métodos de

processamento de carga e que, por conseguinte, o estudo e a introdução desses métodos deveriam ser acompanhados da elaboração e da adoção de disposições tendo por finalidade a melhoria duradoura de suas situação, por meios tais como a regularização do emprego, a estabilização da renda e por outras medidas relativas às condições de vida e de trabalho dos interessados e à segurança e higiene do trabalho portuário; Depois de ter resolvido adotar diversas moções relativas às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos, que constituem o quinto item da agenda da sessão; Depois de ter resolvido que essas moções tomariam a forma de uma Convenção Internacional, adota, neste vigésimo quinto dia de junho de mil e novecentos e setenta e três, a Convenção abaixo que será denominada ‘Convenção sobre o Trabalho Portuário, de 1973’.

Art. 1 — 1. A Convenção se aplica às pessoas que trabalham de modo regular como portuários, e cuja principal fonte de renda anual provém desse trabalho. 2. Para os fins da presente Convenção, as expressões ‘portuários’ e ‘trabalho portuário’ designam pessoas e atividades definidas como tais pela legislação ou a prática nacional. As organizações de empregadores e de trabalhadores interessadas devem ser consultadas por ocasião da elaboração e da revisão dessas definições ou serem a ela associadas de qualquer outra maneira; deverão, outrossim, ser levados em conta os novos métodos de processamento de carga e suas repercussões sobre as diversas tarefas dos portuários.

Art. 2 — 1. Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular. 2. Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.

Art. 3 — 1. Registros serão estabelecidos e mantidos em dia, para todas as categorias profissionais de portuários na forma determinada pela

legislação ou a prática nacional. 2. Os portuários matriculados terão prioridade para a obtenção de trabalho nos portos. 3. Os portuários matriculados deverão estar prontos para trabalhar de acordo com o que for determinado pela legislação ou as práticas nacionais. Art. 4 — 1. Os efeitos dos registros serão periodicamente revistos, a fim de fixá-los num nível que corresponda às necessidades do porto. 2. Quanto uma redução dos efetivos de um registro se tornar necessária, todas as medidas úteis serão tomadas, com a finalidade de prevenir ou atenuar os efeitos prejudiciais aos portuários. Art. 5 — Para obter dos novos métodos de processamento de carga o máximo de vantagens sociais, incumbe à política nacional estimular os empregadores ou suas organizações, por um lado, e as organizações de trabalhadores, por outro, a cooperarem para a melhoria da eficiência do trabalho nos portos, com a participação, se for o caso, das autoridades competentes. Art. 6 — Os Membros farão com que as regras adequadas, referentes à segurança, higiene, bem-estar e formação profissional dos trabalhadores, sejam aplicadas aos portuários. Art. 7 — Exceto nos casos em que forem implementadas mediante convênios coletivos, sentenças arbitrais ou qualquer outro modo conforme a prática nacional, as disposições da presente Convenção deverão ser aplicadas pela legislação nacional. Art. 8 — As ratificações formais da presente Convenção serão transmitidas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas. Art. 9 — 1. A presente Convenção obrigará somente os Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas pelo Diretor-Geral. 2. Entrará em vigor doze meses após serem registradas pelo Diretor-Geral, as ratificações por parte de dois Membros. 3. Posteriormente esta Convenção entrará em vigor, para cada Membro, doze meses após a data de registro de sua ratificação. Art. 10 — 1. Todo Membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá denunciá-la ao expirar o prazo de dez anos, contados da data inicial da vigência

da Convenção, por meio de um ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia somente se tornará efetiva um ano após haver sido registrada. 2. Todo Membro que tenha ratificado a presente Convenção e que no prazo de um ano após o termo do período de dez anos, mencionado no parágrafo precedente, não houver feito uso da faculdade de denúncia prevista pelo presente artigo, ficará ligado por um novo período de dez anos e, posteriormente, poderá denunciar a presente Convenção ao termo de cada período de dez anos, nas condições previstas no presente artigo. Art. 11 — 1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias que lhe forem transmitidas pelos Membros da Organização. 2. Ao notificar aos Membros da Organização o registro da segunda ratificação que lhe tenha sido transmitida, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data na qual a presente Convenção entrará em vigor. Art. 12 — O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho transmitirá ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para fins de registro de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, informações completas a respeito de todas as ratificações, declarações, e atos de denúncia que tenha registrado de acordo com os artigos precedentes. Art. 13 — Ao termo de cada período de dez anos, contados da entrada em vigor da presente Convenção, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho deverá apresentar à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção e decidirá da conveniência de ser inscrita na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial. Art. 14 — 1. Caso a Conferência adotar uma nova Convenção que implique revisão total ou parcial da presente Convenção e a menos que a nova Convenção não disponha de outro modo: a) a ratificação, por parte de um Membro, da nova Convenção revista acarretará

de pleno direito, não obstante o artigo 16 acima, denúncia imediata da presente Convenção desde que a nova Convenção revista tenha entrado em vigor; b) a partir da data da entrada em vigor da nova Convenção revista, a presente Convenção cessará de estar aberta à ratificação por parte dos Membros. 2. A presente Convenção permanecerá, entretanto, em vigor na sua forma e teor para os Membros que a houverem ratificado e que não ratificarem a Convenção revista. Art. 15 — As versões francesa e inglesa do texto da presente Convenção são igualmente autênticas.”

ANEXO D – ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO ETNOGRÁFICA

- **Descrição física;**
- **Sociabilidade entre trabalhadores;**
- **(Possível) Relação de poder na parede (equipes não são sempre as mesmas);**
- **(Possível) Relação de poder entre trabalhadores da parede e entre trabalhadores e Ogmo;**
- **Questão geracional;**
- **O que trabalhadores fazem enquanto esperam por trabalho;**
- **O que faz quem não pega trabalho (vai p/ casa, fica no bar);**
- **Como está a oferta de trabalho;**
- **Que tipo de trabalho é exigido (atentar p/ a diversidade do trabalho);**
- **Quando o trabalhador não dá conta do trabalho no período o que acontece, dobra;**
- **Tipo de pagamento (fixo? Por trabalho? Ex.: conexo é fixo e paga pouco);**
- **Aproximar-se das equipes quando elas se formam na parede (atentar p/ desavenças, alegrias, enfim, sensações originadas após a formação, se a equipe formada agradou ou não aos trabalhadores);**

**ANEXO E – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS TRABALHADORES
PORTUÁRIOS (Ampliado) - baseado no utilizado no *Subprojeto 2***

- **Identificação, dados pessoais, dados sócio-econômicos: nome, idade, escolaridade, estado civil, endereço, etc.;**
- **Trabalho: categoria profissional, tempo de trabalho como portuário, exercício de outras funções no Porto de Santos, número de horas semanais trabalhadas, outro tipo de trabalho fora do Porto de Santos;**
- **Família: questionamento sobre fazer parte de família de portuários, outros parentes ou filhos portuários;**
- **Organização do trabalho: riscos, relações sociais, autonomia, etc., razões que levaram a escolher essa profissão, significado do trabalho;**
- **Aspectos relacionados a modernização do Porto de Santos e o trabalho nesse contexto;**
- **Saúde, adoecimento e cuidado: agravos de saúde relacionados ao trabalho no Porto, atendimento no Porto em caso de acidente, atendimento dos órgãos competentes (OGMO e Sindicatos) ao trabalhador, saúde complementar.**

ANEXO F – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TLC)**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO****PARA TRABALHADORES PORTUÁRIOS (ENTREVISTAS)****Subprojetos 1 e 2****PROJETO: Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde
e no adoecimento dos trabalhadores**

Prezado Trabalhador,

Você está recebendo nesse momento informações sobre a pesquisa “Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores.” A pesquisa objetiva compreender as repercussões do processo de modernização nas formas de organização do trabalho portuária e na configuração de diferentes experiências de saúde, adoecimento e cuidado dos trabalhadores portuários avulsos.

Solicito autorização para entrevistar e gravar depoimentos a serem utilizados nesse estudo. A duração estimada da entrevista é de 40 minutos e ela trata de questões relativas ao seu trabalho (função, tempo de trabalho, organização da atividade) e sobre saúde e adoecimento.

Sua participação neste estudo é voluntária e mesmo que decida participar, você tem plena liberdade para solicitar, a qualquer momento, a interrupção, a interrupção da

entrevista ou retirar seu consentimento.

Você pode e deve fazer todas as perguntas que julgar necessárias antes de concordar em participar do estudo, assim como a qualquer momento durante a nossa conversa.

Seu nome será mantido em segredo e as informações que você nos fornecerá não serão identificadas como suas. As informações obtidas serão analisadas em conjunto com outros trabalhadores, não sendo divulgada a identificação de nenhum trabalhador. Os registros, entretanto, estarão disponíveis para uso da pesquisa e para a produção de artigos científicos.

Você será mantido atualizado sobre os resultados que sejam do conhecimento das pesquisadoras.

Não há despesas pessoais para o participante em qualquer fase do estudo.

Também não há compensação financeira relacionada à sua participação.

O estudo não apresente riscos aos participantes. Não há benefício direto para o participante. Em qualquer etapa do estudo, você terá acesso a profissional responsável pela pesquisa para esclarecimento de eventuais dúvidas. A pesquisadora Maria de Fátima Ferreira Queiróz pode ser encontrada na UNIFESP – Departamento Saúde, Educação e Sociedade – Campus Baixada Santista – Avenida Saldanha da Gama, 89 Ponta da Praia – Santos – tel. 13. 3261.3320/3222.2048. Se você tiver alguma consideração ou dúvida sobre a ética da pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) – Rua Botucatu, 572, cj. 14, São Paulo/SP tel. 11.5576.4564.

Acredito ter sido suficientemente informado a respeito das informações que li ou que foram lidas para mim, descrevendo o estudo “Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores.”

Eu discuti com a pesquisadora Maria de Fátima Queiróz sobre minha decisão em participar nesse estudo. Ficaram claros para mim quais são os propósitos do estudo, os procedimentos a serem utilizados, seus desconfortos e riscos, as garantias de confidencialidade e de esclarecimentos permanentes. Ficou claro também que minha participação é isenta de despesas. Concordo voluntariamente em participar deste estudo e poderei retirar o meu consentimento a qualquer momento, antes ou durante o mesmo.

Nome do entrevistado

Assinatura

Data

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste entrevistado para a participação neste estudo.

Nome da pesquisadora

Assinatura

Data

ANEXO G – TERMO APROVAÇÃO COMITÊ DE ÉTICA DA UNIFESP

COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO/HOSPITAL SÃO PAULO

Data: 23-06-2009 19:18:57
Página 1/2
Id = 1549

São Paulo, 19 de Junho de 2009
CEP 0769/09

Ilmo(s). Sr(a).

Pesquisador(a) Maria de Fátima Ferreira Queiróz

Co-Investigadores: Profa Dra Maria de Fátima Ferreira Queiróz; Profa Dra Eunice Nakamura; Profa Dra Márcia Thereza Couto Falcão;
Profa Dra Rosana Machin; Profa Dra Pola Maria Poli de Araújo; Profa Dra Patrícia Rios Polletto;
Disciplina/Departamento Saúde Educação Sociedade da
Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo
Patrocinador Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico-CNPq

CARTA DE APROVAÇÃO E PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA INSTITUCIONAL

Ref: Projeto de pesquisa intitulado:

'Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores'

ÁREA TEMÁTICA ESPECIAL: Não há necessidade de envio à CONEP

CARACTERÍSTICA DO ESTUDO: Estudo clínico observacional, populacional e epidemiológico

RISCO PACIENTE: Sem risco, nenhum procedimento invasivo

OBJETIVOS: Analisar as repercussões do processo de modernização do Porto de Santos nas formas de organização do trabalho portuário e na configuração de diferentes experiências de saúde e adoecimento dos Trabalhadores Portuários Avulsos.

RESUMO: A consecução do objetivo geral e específicos do estudo se dará através do desenvolvimento de subprojetos, considerando o olhar interdisciplinar sobre um mesmo objeto (o trabalhador portuário sob determinada organização do trabalho), de modo a garantir análises mais detalhadas sobre os temas; fadiga generalizada, distúrbios musculoesqueléticos, acidentes de trabalho, perspectiva geracional e de gênero, representações sociais de saúde e adoecimento. O estudo será realizado em trabalhadores portuários avulsos (TPAs) registrados, pois estes representam a força ativa do porto de Santos e do sexo masculino por ser o representativo da categoria, com tempo de serviço à pelo menos um ano de trabalho. Estão previstas etapas comuns aos SUBPROJETOS 1: analisar o processo de trabalho aprofundando o olhar sobre a organização do trabalho e as implicações sobre a saúde e o adoecimento dos trabalhadores do porto, pela avaliação: a) da sensação de fadiga, utilizando a Escala de Fadiga e análise do discurso, b) avaliação dos distúrbios musculoesqueléticos, utilizando Questionário Nórdico de Sintomas Osteomusculares- QNSO, c) avaliação da lombalgia, avaliação postural - Questionário Oswestry, avaliação de movimento lombar e de quadril através de Eletro goniômetro flexível e registro fotográfico da condição funcional da coluna lombar, d) avaliação dos acidentes de trabalho em membros superiores e mãos; SUBPROJETO 2, analisar, sob a perspectiva geracional e de gênero, as transformações do trabalho portuário em decorrência do processo de modernização e suas implicações nas experiências simbólicas de saúde, adoecimento e sofrimento, pela avaliação: a) etnográfica do contexto do cais; b) entrevistas em profundidade de TPAs (percepção das mudanças ocorridas, aspectos relacionados ao trabalho relacionados ao trabalho realizado, relação e divergências entre diferentes gerações de trabalhadores, valores e hábitos do trabalho masculino, concepções sobre saúde, adoecimento e sofrimento, estratégias de cuidado).

FUNDAMENTAÇÃO RACIONAL: Os dois subprojetos interagem uma vez que as análises têm como ponto de convergência a estruturação do trabalho portuário em Santos e as atividades de trabalho e vida dos trabalhadores, sob o olhar da saúde

MATERIAL E METODO: Descritos e apresentados os instrumentos que serão utilizados nas entrevistas

TCLE: Apresentados adequadamente, de acordo com cada subprojeto

DETALHAMENTO FINANCEIRA: CNPq

CRONOGRAMA: 22 meses

OBJETIVO ACADÊMICO: Não envolve obtenção de título acadêmico

PRIMEIRO RELATÓRIO PREVISTO PARA: 24/06/2010, os demais relatórios deverão ser entregues ao CEP anualmente até o término do estudo

Rua Botucatu, 572 - 1º andar - conj 14. CEP 04023-062 - São Paulo / Brasil
Tel.: (011) 5571-1062 - 5539 - 7162

COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO/HOSPITAL SÃO PAULO

Data: 23-06-2009 19:18:57
Página 2/2
Id = 1549

O Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo ANALISOU e APROVOU o projeto de pesquisa referenciado.

1. Comunicar toda e qualquer alteração do projeto e termo de consentimento livre e esclarecido. Nestas circunstâncias a inclusão de pacientes deve ser temporariamente interrompida até a resposta do Comitê.
2. Comunicar imediatamente ao Comitê qualquer evento adverso ocorrido durante o desenvolvimento do estudo.
3. Os dados individuais de todas as etapas da pesquisa devem ser mantidos em local seguro por 5 anos para possível auditoria dos órgãos competentes.

Atenciosamente,

Prof. Dr. José Osmar Medina Pestana
Coordenador do Comitê de Ética em Pesquisa da
Universidade Federal de São Paulo/Hospital São Paulo

ANEXO H – TERMO APROVAÇÃO CAPPESQ

O Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, em sessão de **15.09.10**, **APROVOU** o Protocolo de Pesquisa nº **250/10** intitulado: "Masculinidades, trabalho e cuidado em saúde: representações de trabalhadores no contexto da modernização do Porto de Santos - SP" e seus anexos, apresentado pelo Departamento de **Medicina Preventiva**.

Cabe ao pesquisador elaborar e apresentar ao CEP-FMUSP, os relatórios parciais e final sobre a pesquisa .

Pesquisador (a) Responsável: Márcia Thereza Couto Falcão

Pesquisador (a) Executante: Anna Carolina Arena Siqueira

CEP-FMUSP, 15 de setembro de 2010.

HERACLITO BARBOSA DE CARVALHO
Coordenador do Programa de Pós-Graduação do
Depto. de Medicina Preventiva (Suplente)

Prof. Dr. Eduardo Massad
Coordenador
Comitê de Ética em Pesquisa

Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo Rua Ovídio Pires de Campos, 225, 5º andar - CEP 05403 010 - São Paulo - SP Fone: 011 3069 6442 Fax: 011 3069 6492 e-mail: cep.fmusp@hcnet.usp.br

Quadro 2 - Características dos TPAs entrevistados

Sigla	Idade (anos)	Atividade Portuária	Tipo de Vinculação	Tempo porto (anos)	Naturalidade	Estado Civil	Escolaridade
WBS	62	Vigia de Bordo	Registrado	30	Guarujá	Casado: esposa e filha	Superior Completo
JVMF	52	Estivador	Registrado	30	Guarujá	Casado: esposa e 3 filhos	Educação Básica Completa
OFRJ	32	Estivador	Cadastrado	13	Santos	União estável	Educação Básica Incompleta
OGSF	53	Capatazia	Registrado	32	Santos	Viúvo/ União estável (2 filhos)	Educação Básica Incompleta
EEA	40	Estivador	Registrado	19	Santos	Casado: esposa e 2 filhos	Educação Básica Completa
HLS	66	Vigia de Bordo	Registrado	27	Santa Catarina	Casado	Superior Completo
JR	53	Capatazia	Registrado	33	Santos	Casado: esposa e 2 filhos	Ensino Fundamental Completo
HM	35	Estivador/Bloco	Cadastrado	18	Santos	Solteiro: mora com a família	Educação Básica Completa
AFS	35	Capatazia	Cadastrado	13	Santos	União estável: esposa e filho	Ensino Fundamental Completo
AGBN	37	Capatazia	Registrado	16	Santos	Casado: esposa e 2 filhos	Educação Básica Completa
AMC	73	Estivador	Registrado	57	Santos	Viúvo: 2 filhos	Ensino Fundamental
CR	47	Estivador	Registrado	27	Santos	Divorciado/União estável: filha	Ensino Fundamental Completo
DAP	41	Capatazia	Cadastrado	13	Alagoas	Solteiro	
ECS	55	Estivador	Registrado	22	São Paulo	Separado: filha	
CRD	61	Estivador	Registrado	22	Santos	Casado: esposa e 3 filhos	Superior Incompleto.
LAS	36	Estivador	Cadastrado	20	Guarujá	União estável: esposa e 2 filhos	Ensino Fundamental Incompleto
OLO	37	Capatazia	Cadastrado	12	Guarujá	Casado: esposa e 2 filhos	Ensino Fundamental Incompleto
PEFA	53	Estivador	Registrado	30	Santos	União estável: esposa e 4 filhos	
SCF	45	Estivador	Registrado	18	Santos	Solteiro: 4 filhos	Ensino Fundamental Incompleto
JSP	39	Estivador	Registrado	18	Santos	Casado: esposa e filhos	Ensino Fundamental Incompleto
MAO	41	Capatazia	Registrado	16	Santos	Casado: esposa e 5 filhos	Educação Básica Completa
MGB	31	Capatazia	Cadastrado	13	Guarujá	Casado: esposa e 2 filhos	Ensino Fundamental Incompleto
RS	51	Estivador	Registrado	30	Manaus	Casado: esposa e 3 filhos	Educação Básica Completa
SCR	54	Consertador	Cadastrado	31	Santos	Casado: esposa e 2 filhos	Ensino Técnico
JS	48	Estivador	Registrado	20	Santos	Casado: esposa e 2 filhas	Educação Básica Completa
RS	65	Vigia de Bordo	Registrado	32	Santos	Casado	
RGT	39	Estivador	Registrado	20	Santos	Casado	Ensino Fundamental Completo
JE	33	Capatazia	Registrado	15	Santos	Casado	Educação Básica Completa
JRS	62	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	30	Santos	Divorciado	superior completo
HRGC	58	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	37	Santos	Casado	Educação Básica Completa
JCM	65	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	41	Santos	Casado	Ensino técnico
WAB	75	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	54	Santos	Casado: esposa e 2 filhos	
JCLA	67	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	40	Santos	Casado	Superior Completo
OOE	60	Conferente de Carga e Descarga	Registrado	37	Santos	União estável	Superior Completo
ASS	68	Vigia de Bordo	Registrado	48	Santos	Viúvo	
OMN	55	Vigia de Bordo	Registrado	27	Santos	Casado	Superior Completo
R	56	Vigia de Bordo	Registrado	35	Santos	Solteiro	
JBS	51	Capatazia	Registrado	30	Santos	Solteiro	Educação Básica Completa
ME	31	Capatazia	Registrado	13	Santos	Solteiro	Educação Básica Completa

13. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albuquerque,FP, Barros CRS, Schraiber LB.. Violência e sofrimento mental em homens na atenção primária à saúde. *Rev. Saúde Pública*. 2013; 47(3),: 531-9.

Antunes R. Mesa Redonda - mercado informal, empregabilidade e cooperativismo: as transformações das relações de trabalho no mundo contemporâneo. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*. 1999; 2 (1): 55-72.

Antunes, R. *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo; 2001.

Antunes, R. *O continente do labor*. São Paulo: Boitempo, 2011.

Antunes, R.; Alves G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. *Educ. Soc*, Campinas, v. 25, n. 87, p. 335-51, 2004.

AURÉLIO – Dicionário [online]. [citado em 3 out. 2014]. Disponível em <http://www.dicionariodoaurelio.com>

Ayres JRCM. Para compreender el sentido práctico de las acciones de la salud: contribuciones de la Hermenéutica Filosófica. *Salud colectiva* [online]. 2008; 4 (2): 159-172.

Badinter E. *XY La identidade masculina*. Madrid: Ed. Alianza Editorial. Espanha; 1993.

Bourdieu P. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand. Brasil; 2002.

Brito JC e DAcri V. Referencial de análise para o estudo da relação trabalho, mulher e saúde. *Cad. Saúde Pública*. 1991; 7(2): 201-14.

Brito JC. Enfoque de gênero e relação saúde/trabalho no contexto de reestruturação produtiva e precarização do trabalho. *Cad. Saúde Pública*. 2000; 16(1): 195-204.

- Burin M. Género masculino, trabajo y subjetividade. *La Manzana*. 2009; 4 (7).
- Butler J. *Problemas de Género: Feminismo e subversão da identidade*. Ed. Civilização; 2003.
- Cavalcante FF, Gomes ACN, Nogueira FRA, Farias JLM, Pinheiro JMR, Albuquerque EV . Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto de Mucuripe em Fortaleza. *Cienc. saúde coletiva*. 2005;10 (supl. 0): 101-10.
- Camara. [online]. [citado em 14 ago. 2014]. Disponível: <http://www2.camara.leg.br>.
- Connell, RW. Políticas da masculinidade. *Educação e realidade*. 1995; 20(2): 185-206.
- Connell, RW. La organización de la masculinidade. *Isis Internacional*. 1997; Ediciones de las Mujeres (24).
- Connell, RW. Hegemonic Masculinity: Rethinking the concept. *Gender & Society*. 2005; 19 (6): 829-59.
- Costa AO, Bruschini C, organizadores. *Uma questão de gênero*. Rio de Janeiro: Rosa dos tempos / São Paulo: Fundação Carlos Chagas; 1992.
- Costa, MCL. Teorias médicas e gestão urbana: a seca de 1877-79 em Fortaleza. *História, Ciência e Saúde – Manguinhos*. 2004; 11 (1): 57-74.
- Coutinho MC, Krawulski E. Identidade e trabalho na contemporaneidade: repensando articulações possíveis. *Psicologia e Sociedade*. 2007; 19 (ed. especial): 29-37.
- Coutinho, MC. Sentidos do trabalho contemporâneo: as trajetórias identitárias como estratégia de investigação. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*. 2009; 12 (2): 189-202.
- Couto MT. *Pluralismo religioso em famílias populares: poder, gênero e reprodução*. Recife: 2001.

Couto MT, Schraiber LB. Homens, saúde e violência: novas questões de gênero no campo da saúde coletiva. In: Minayo MC, Coimbra Jr (org). *Críticas e atuantes – Ciências Sociais e humanas em saúde na América Latina*. Rio de Janeiro: ed. Fiocruz; 2005.p. 687-06.

Couto MT, Pinheiro TF, Valença O, Machin R, Silva GSN, Gomes R et al.. O homem na atenção primária à saúde: discutindo (in)visibilidade a partir da perspectiva de gênero. *Interface*. 2010; 14(33): 257-70. ,

Couto MT, Machin R. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014. 261p. (no prelo)

Dias, EC, organizador. *Doenças relacionadas ao trabalho: manual de procedimentos para serviços de saúde*. Brasília: 2001.

Diéguez CRMA. Sistema de closed-shop e a cultura do trabalho. *Portogente*, Santos [online].[citado em 16 ago. 2014]. [publicado 2007a]. Disponível: <http://portogente.com.br/colunistas/carla-dieguez/o-sistema-de-closed-shop-e-a-cultura-do-trabalho-14857>

Diéguez CRMA. *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*. [dissertação]. São Paulo(SP): Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Sociologia, Universidade de São Paulo; 2007b.

.Diéguez CRMA. A masculinidade do trabalhador portuário: novas questões em tempos de automação. In: *Fazendo gênero 9: Diásporas, Diversidades, Deslocamentos*; 2010.

Duarte R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. *Cad. Pesq*. 2002; (115): 139-54.

Empregaribeirao [online]. [citado 13/06/2012]. Disponível:
<http://www.empregaribeirao.com.br>.

Ferreira de Aguiar MP, Junqueira LAP, Freddo ACM. O sindicato dos estivadores de Porto de Santos e o processo de modernização Portuária. *Rev Adm*. 2006; 40, (6): 997-1017.

Gitahy MLC. *Ventos do mar: trabalhadores do Porto, movimento operário e cultura urbana em Santos 1889 – 1914*. São Paulo: Ed. Universidade Estadual Paulista; 1992.

Gomes JC, Junqueira LA. Cultura e transformação no Porto de Santos. *Rev Adm Pública* [online] . 2008; v. 42, n. 06 1095-1119.

Goularti Filho A. Melhoramento, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Econ e Soc*. 2007; 16 (3): 455-89.

Goularti Filho A. O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense. *Nov Econ* [online]. 2008; 18 (01): 91-118.

Guimarães NA. Gênero e trabalho. *Estudos Feministas*. 2004; 12 (2) : 145-46.

IOT [online]. [citado 13/06/2012]. Disponível: <http://www.oit.org.br/node/491>

Junqueira LAP. *Desafios da modernização portuária*. São Paulo: Ed. Aduaneiras Ltda; 2002.

Keijzer B. 2003 Hasta donde el cuerpo aguante: género, cuerpo y salud masculina. In C Cáceres, M Cueto, M Ramos & S Vallens, coordenadores. *La salud como derecho ciudadano: perspectivas y propuestas desde América Latina*. Lima: Facultad de Salud Pública y Administración de la Universidad Peruana Cayetano Herida, 2003. pp. 137-152.

Kimmel M 1997. Homofobia, temor, verguenza y silencio en la identidad masculina. *Isis Internacional – Ediciones de las Mujeres*. 1997; (24):49-62.

Korin D.. Novas perspectivas de gênero em saúde. *Adolescência Latino-Americana*. 2001; 2(2):1-16.

Lafargue, P. *O direito à preguiça*. eBooksBrasil.org, 1999.

Lanna ALD. *Uma cidade na transição Santos: 1870 – 1913*. São Paulo: Ed. Hucitec; 1996.

Laurenti R, Jorge MHPM, Gotlieg SLD. Perfil epidemiológico da morbi-mortalidade masculina. *Ciencia & Saúde Coletiva*. 2005; 10 (1): 35-46.

LDB [online]. [citado em 01/10/2012]. Disponível: <http://portal.mec.gov.br>.

Lima G, Cremer, MJ. O meio ambiente do trabalho portuário: estudo de caso dos estivadores do porto de São Francisco do Sul (SC). *Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI*, 2014; 9(1).

Lobo ES. O trabalho como linguagem: o gênero do trabalho. In: Costa AO, Bruschin C (org) *Uma questão de gênero*. São Paulo: Ed. Rosa dos Tempos; 1992. p. 252-65.

Machin R, Couto MT, Rossi, C. Representações de trabalhadores portuários de Santos-SP sobre a relação trabalho-saúde. *Saude soc*. 2009; 18 (4): 639-51.

Machin R, Bastos, MFV. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014. 261p. (no prelo)

Martins HHTS. Metodologia qualitativa de pesquisa. *Educ. Pesq*. 2004; 30 (2): 289-300.

Matos P. *Santos Libertária! - Imprensa e História da Barcelona Brasileira/1879-1927*. Santos: 2005.

Méda D. *O trabalho: um valor em vias de extinção*. Lisboa: Ed. Margens; 1999.

- Medeiros MAT, Araújo PMP, Barreiro RG, Queiróz MFF. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014. 261p. (no prelo)
- Minayo MC. *O desafio do conhecimento*. 8 Ed. São Paulo: Ed. Hucitec; 2004.
- Minayo MC. Métodos, técnicas e relações em triangulação. In: Minayo MC, Assis SG, Souza ER. *Avaliação por triangulação de métodos: abordagens de programas sociais (org)*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz; 2005.p. 53-70.
- Minayo MC, Souza ER., Constantino P, Santos NC. Métodos, técnicas e relações em triangulação. In: Minayo MC, Assis SG, Souza ER. *Avaliação por triangulação de métodos: abordagens de programas sociais (org)*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz; 2005.p. 71-104.
- Monié F, Vidal SMDSC. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Rev Adm Pública* [online]. 2006; 40 (6): 975-995.
- Montmollin M, Darses F. *A ergonomia*. 2Ed. Instituto Piaget; 2011.
- Museu do Porto [online]. [citado 13 de março de 2011].Disponível: http://www.portogente.com.br/museudoporto/arte/historia_porto.php
- Nakamura E, Moreira K. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014. 261p. (no prelo)
- Nascimento P. Homens e saúde: diversos sentidos em campo. *Cienc e saude coletiva*. , 2005; 10(1): 18-34.
- Navarro VI, Padilha V. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. *Psicologia & Sociedade*. 2007; 19: 14-20.
- Oliveira RC. *O trabalho do Antropólogo*. 2 Ed. Brasília: Unesp, 2000.

Paixão C, Fleury, RF. *Trabalho Portuário: a modernização dos Portos e as relações de trabalho no Brasil*. 2 Ed. São Paulo: Método, 2008.

Pinheiro TF, Couto MT, Silva GSN. Questões de sexualidade masculina na atenção primária à saúde: gênero e medicalização. *Interface comun. saúde educ*. 2011; 15 (38): 845-58.

Pinto CRJ. Feminismo, história e poder. *Rev. Sociol. Polit* [online]. 2012; 18(36): 15-23.

Queiroz MFF, Machin R. Relatório Final CNPQ: Processo de Modernização Portuária em Santos: Implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores. Santos: UNIFESP Campus Baixada Santista; 2011. Processo n. 473727/2008 0Edital MTC/CNPq 14/2008.

Queiróz MFF, Geraldo JV. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014. 261p. (no prelo)

Queiróz MFF, Melo CL, Medeiros MAT. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014b. 261p. (no prelo)

Queiróz MFF, Vezzà FMG, Maciel RH. In: Queiróz MFF, Machin R, Couto MT organizadores.. *Porto de Santos: saúde e trabalho em tempos de modernização*. São Paulo: Editora Fap-UNIFESP; 2014a. 261p. (no prelo)

Rossi CCS. *Representações de trabalhadores portuários de Santos – SP sobre saúde, saúde mental e uso de serviços*. Santos: UNIFESP – Campus Baixada Santista; 2007.

Saffioti H. Rearticulando Gênero e Classe Social. In: Costa AO, Bruschini C (org) *Uma questão de gênero*. São Paulo: Ed. Rosa dos Tempos; 1992. p. 183-21.

Santos [online]. [citado em 08 fev. 2011]. Disponível:

<http://www.santos.sp.gov.br/comunicacao/historia/comeco.php>

Sarti I. *Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Ed Paz e Terra; 1981.

Schraiber LB. O trabalho médico: questões acerca da autonomia profissional. *Cad. Saúde Pública*. 1995 a; 11 (1): 57-64.

Schraiber LB. Pesquisa qualitativa em saúde: reflexões metodológicas do relato oral e produção de narrativas em estudo sobre a profissão médica. *Rev. Saúde Pública*. 1995 b; 29 (1): 63-74.

Schraiber LB, Gomes R, Couto MT. Homens e saúde na pauta da Saúde Coletiva. *Ciênc. saúde coletiva*. 2005; 10(1): 7-17.

Scott, RP. O homem na matrifocalidade: gênero, percepção e experiências do domínio doméstico. *Cad. Pesqu*. 1990; (73): 38-47.

Sicardi L. Trabajo e subjetividade masculina. *La Manzana*. 2009; 4 (7).

Silva FT. *Operários sem patrão: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Ed. Unicamp; 2003.

Silva M. *As brigadas sanitárias e a febre amarela na cidade de Santos: 1903-38*. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública; 2003.

Siqueira ACA. *Os significados atribuídos as LER/DORT na relação médico-paciente: um estudo entre médicos peritos previdenciários do INSS e paciente portadores de LER/DORT usuários do CEREST/SP*. São Paulo: FMUSP; 2007.

Soares JS, Cezar-Vaz MR, Mendoza-Sassi A, Almeida TL, Muccillo-Baish AL, Soares MCF et al. Percepção dos trabalhadores avulsos sobre os riscos ocupacionais no porto de Rio Grande . *Cad Saúde Pública*. 2008;04 (6): 1251-59.

Süssekind A. *Convenções da OIT*. 2 Ed. Ed. LTR, 1998. p. 338.

Telarolli Júnior, R.. *Poder e Saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde*. São Paulo: Ed. Universidade Estadual Paulista; 1996.

Toni M. Visões sobre o trabalho em transformação (dossiê). *Sociologias* [online]. 2003; 5 (9): 246-86.

Turato ER. Métodos qualitativos e quantitativos na área da saúde: definições, diferenças e seus objetos de pesquisa. *Rev. Saúde Pública*. 2005; 39 (3): 507-14.

Universidade de São Paulo. Faculdade de Medicina. Divisão de Biblioteca e Documentação. *Guia de apresentação de dissertações, teses e monografias*. Elaborado por Anneliese Carneiro da Cunha, Maria Julia de A. L. Freddi, Maria F. Crestana, Marinalva de Souza Aragão, Suely Campos Cardoso, Valéria Vilhena. 3a ed. São Paulo: Divisão de Biblioteca e Documentação; 2011.

Velásquez, AS. Ser proveedor no es suficiente: reconstrucción de la identidad en los varones. *Las Manzanas*. 2009; 4 (7).

Velho G. Observando o familiar. In: Nunes EO (org.). *A aventura sociológica: Objetividade, paixão, , e método na pesquisa social*. Rio de Janeiro: Ed. Zahas; 1978.

Wood T. Fordismo, Taylorismo e Volvismo: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido. *Revista de Administração de Empresas*. 1992; 32 (4): 6-18.