

Representações de Trabalhadores Portuários de Santos-SP sobre a Relação Trabalho-Saúde¹

Representations of Dock Workers from Santos-SP Concerning the Relation between Work and Health

Rosana Machin

Socióloga; Doutora em Sociologia; Professora do Departamento Saúde, Educação e Sociedade da Universidade Federal de São Paulo.

Endereço: Av. Saldanha da Gama, 89, CEP 11030-400, Santos, SP, Brasil.

E-mail: rosana.machin@gmail.com

Márcia Thereza Couto

Antropóloga; Doutora em Sociologia; Professora do Departamento Saúde, Educação e Sociedade da Universidade Federal de São Paulo.

Endereço: Av. Saldanha da Gama, 89, CEP 11030-400, Santos, SP, Brasil.

E-mail: marthecouto@yahoo.com.br

Cintia Cristina Silva Rossi

Graduanda em Psicologia da Universidade Federal de São Paulo; Bolsista de Iniciação Científica CNPq.

Endereço: Av. Saldanha da Gama, 89, CEP 11030-400, Santos, SP, Brasil.

E-mail: cintiarossicris@yahoo.com.br

¹ Esta pesquisa contou com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico/CNPq por meio de bolsa de Iniciação Científica – PIBIC/CNPq.

Resumo

O trabalho analisa as representações de trabalhadores portuários avulsos do Porto de Santos-SP acerca das condições de trabalho, da relação trabalho-saúde e das estratégias adotadas para o cuidado em saúde a partir da perspectiva de gênero e das masculinidades. A pesquisa de natureza qualitativa desenvolveu-se na área de abrangência do Porto de Santos-SP. Foram entrevistados representantes de diferentes categorias de trabalhadores portuários, totalizando 13 entrevistas. O Porto é descrito pelos trabalhadores portuários como local perigoso, com grande ocorrência de acidentes. Eles atribuem esse risco à organização do trabalho e às condições muito heterogêneas sob as quais ele é realizado cotidianamente. As transformações no contexto imediato do trabalho portuário, produzidas nas últimas décadas, trazem implicações acerca dos padrões de adoecimento e sofrimento dessa população específica, ao mesmo tempo em que exigem paulatina (re)produção de valores e significados sobre ser homem e ser trabalhador portuário.

Palavras-chave: Trabalho; Processo saúde-doença; Masculinidade; Saúde no trabalho.

Abstract

This study analyses the representations of individual dock workers at the Port of Santos (state of São Paulo) concerning working conditions, the relation between work and health, and also the adopted health care strategies from the perspective of gender and masculinities. Qualitative research was developed and a total of 13 interviews were conducted with representatives from different categories of dock workers. The Port is described by the workers as a dangerous place, where accidents occur very frequently. They attribute this risk to the organization of labor and to the very heterogeneous conditions in which it is conducted on a daily basis. The transformations that happened in the past decades in the immediate context of work on the docks have implications regarding the patterns of illness and suffering of this specific population; at the same time, they demand the gradual (re)production of values and meanings concerning being a man and a dock worker.

Keywords: Work; Health-Illness Process; Masculinity; Health at Work.

Introdução

Os anos 1990 do século XX foram marcados por um processo de mudanças na produção de bens em nível mundial visando atender novas condições de competitividade. Nesse contexto, o transporte marítimo internacional passou por várias adequações, particularmente, na organização portuária, no transporte e na armazenagem de mercadorias.

Os portos brasileiros, nesse período, verificaram mudanças substantivas em razão do estabelecimento de um novo ordenamento jurídico-organizacional baseado na Lei de Modernização dos Portos (nº. 8.630) de 1993.

Historicamente o trabalho portuário santista foi exercido por diferentes categorias profissionais num sistema de trabalho ocasional, coletivo, com ritmo irregular e controle do mercado de trabalho pelos trabalhadores organizados em sindicatos. Os grupos eram marcados por relações de parentesco ou amizade, estabelecendo a característica de rede (Lautier e Pereira, 1994). Ou seja, o exercício do trabalho dependia mais de informações personalizadas, de favores, ou, ainda, pela condição política (sindicato) do que pela resposta dada pelo mercado anônimo ou empresas especializadas na contratação de mão de obra.

O processo de modernização e a nova gestão do trabalho portuário abalam profundamente essa cultura. O impacto dessas mudanças no processo e na organização do trabalho e suas implicações na saúde dos trabalhadores demandam maiores investigações. A diminuição do número de trabalhadores por equipe (ternos) a intensificar a produtividade do trabalho, a extinção de algumas funções, o trabalho em turnos menores e noturnos, as exigências de maior qualificação, ou mesmo a criação de uma nova categoria profissional (multifuncional) se manifestam nas experiências de saúde, adoecimento e acidentes de trabalho.

A importância da dimensão trabalho na conformação da identidade social e, em especial, na identidade masculina tem sido explorada a partir de diferentes enfoques, como o universo familiar (Sarti, 1996) e os processos de saúde-adoecimento (Nardi, 1998). Mais recentemente, aproximações às dimensões socioculturais da experiência dos sujeitos incorporaram a dimensão de gênero, o que implica em inovação analítica na medida em que os homens passam a ser tomados não

apenas como dotados de corpos do sexo masculino, mas como sujeitos em exercício de masculinidades (Couto e Schraiber, 2005; Schraiber e col., 2005). No contexto do trabalho portuário, essa mudança de enfoque propicia, a nosso ver, reformulações na compreensão sobre a sociabilidade e suas implicações nas relações de construção da identidade do trabalhador portuário e no exercício próprio do trabalho; nas concepções sobre saúde-adoecimento e nos comportamentos e hábitos de cuidado; nas representações sobre política, economia e mundo do trabalho e na atuação em eventos coletivos relacionados a esses domínios.

As transformações no contexto imediato do trabalho portuário, produzidas nas últimas décadas, trazem implicações acerca dos padrões de adoecimento e sofrimento dessa população específica, ao mesmo tempo em que exigem desses sujeitos paulatina (re)produção de valores e significados aos novos padrões de trabalho.

Os tradicionais valores associados ao exercício do trabalho, como força física, coragem e valentia, poderão, com as transformações ocorridas no processo de modernização do trabalho portuário, exigir (re)configurações. Essas (re)configurações, no plano simbólico da experiência, indicam a interconexão e o dinamismo entre os antigos e os novos padrões, seja no plano estrutural do mundo do trabalho, seja no plano da experiência dos que estão envolvidos no cotidiano do trabalho nesse setor.

O dinamismo entre valores e práticas dos sujeitos inseridos no contexto do trabalho portuário e as consequentes necessidades de saúde, embora determinadas pelas condições de existência, nem sempre são percebidas e formuladas como problemas de saúde (Schraiber e Mendes-Gonçalves, 2000). Portanto, sua análise requer uma aproximação à construção das representações sociais. Tomando-se a perspectiva de Moscovici (1978), as representações sociais são uma forma de conhecimento prático, socialmente construído para dar sentido à realidade da vida cotidiana. Para os trabalhadores portuários, que constroem as representações de si e do trabalho mediadas pelas relações

interpessoais e pelo contexto social mais amplo, as formulações dos problemas de saúde e dos acidentes de trabalho conjugam-se ao universo próprio das masculinidades e de seus valores dominantes. Assim, como bem aponta Sato (1996), o aporte teórico trazido pela incorporação da lógica do conhecimento prático dos sujeitos pela vertente das representações sociais é de grande importância no campo da saúde do trabalhador, especialmente quando se trata de controlar e prevenir os agravos e as condições que os geram.

Procurou-se neste trabalho investigar as representações de trabalhadores portuários acerca das relações trabalho-saúde, no contexto das mudanças decorrentes da modernização do porto, além de abordar as condições de trabalho e as estratégias que esses trabalhadores adotam no cuidado à saúde e na prevenção de doenças a partir da perspectiva de gênero e da construção das masculinidades.

Metodologia

A fim de alcançar os objetivos propostos, foi realizada pesquisa de natureza qualitativa na área de abrangência do Porto de Santos-SP, em 2007, em três espaços: na faixa do cais, no espaço de recrutamento de trabalhadores portuários avulsos, denominado 'parede' pelos trabalhadores², e na sede do serviço médico de saúde do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

Como instrumento de coleta de dados foi utilizada a técnica de entrevista em profundidade e anotações em diário de campo, estas provenientes dos períodos de observação no contexto da realização das entrevistas.

Foram entrevistados representantes das seguintes categorias: estivadores (seis), trabalhador da capatazia (um), trabalhador do bloco (um), operadores (três), conferente (um), técnico em manutenção de máquinas (um), totalizando 13 entrevistas³. Como critério de inclusão foi observado tempo de trabalho no Porto superior a dez anos e ser integrante das principais categorias profissionais em atividade portuária, visando à diversidade das categorias de trabalhadores existen-

2 As especificidades encontradas nas falas dos trabalhadores do Porto de Santos nos levam a um contexto particular de categorias nativas que situam e representam os sujeitos no universo do trabalho portuário. Assim, denominações como 'parede', 'paraquedas' e 'terno' remetem, respectivamente, ao local de recrutamento de trabalhador avulso; trabalhador avulso que não foi escalado para o trabalho na seção ('parede'), mas que tem a chance de conseguir trabalho em outra seção caso o quadro desta seção não tenha sido preenchido; e número de pessoas por equipe de trabalho.

3 Os nomes dos entrevistados foram alterados com o objetivo de guardar o anonimato dos sujeitos da pesquisa.

tes no universo portuário e dos aspectos relativos ao processo de modernização em curso. O tempo médio das entrevistas foi de 40 minutos, as quais foram gravadas e posteriormente transcritas na íntegra. O uso da entrevista em profundidade mostrou-se adequado por permitir o resgate da dimensão da subjetividade, já que a fala dos entrevistados é reveladora de sistemas de valores, crenças, normas, sendo significantes mesmo sem a intenção de significar (Bourdieu, 1999). Nesse sentido, a fala de um pode ser representativa e informar maneiras de compreender, significar, perceber e agir de grupos sociais em determinados contextos históricos, sociais e culturais.

Como limitação deste estudo pode-se referir seu caráter exploratório relativo ao processo de modernização em curso, que envolve complexas relações no âmbito das atividades portuárias. Há necessidade de realização de estudos de maior amplitude para avaliar impactos mais amplos no setor em referência⁴. Somado a esse aspecto, deve-se considerar que dada a natureza qualitativa do estudo as possibilidades de generalização estarão voltadas para o objeto estudado - as representações sobre relação trabalho-saúde entre portuários de Santos-SP - em sua singularidade histórico-social. Parte-se, portanto, do pressuposto da (re)produção de concepções e significados atribuídos pelos sujeitos pesquisados entre outros que compartilham referenciais identitários (especialmente de classe e gênero) e situam-se, no mundo da prática, no contexto do trabalho portuário em Santos-SP.

A pesquisa foi conduzida segundo os parâmetros da resolução 196/96 do Conselho Nacional de Ética em Pesquisa e foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UNIFESP, sob o número 0172/07.

Os dados provenientes das entrevistas em profundidade foram analisados considerando os seguintes procedimentos: leitura exaustiva de cada entrevista, estabelecimento de categorias temáticas, organização e análise do material segundo as categorias temáticas e cotejamento dos conteúdos das categorias com a literatura existente sobre a temática geral e com as referências teóricas que norteiam a pesquisa.

As categorias temáticas criadas e analisadas são: condições de trabalho, relação trabalho-saúde, concep-

ção sobre ser homem, concepção de saúde-adoecimento e cuidado em saúde.

As interpretações produzidas buscam articular diferentes níveis que sobressaem das falas dos trabalhadores: o concreto no cotidiano do trabalho e as representações sobre este; o particular do ofício e o contexto do trabalho portuário; as condições e vivências do trabalho e suas implicações nos processos de saúde-adoecimento e cuidado.

Resultados e Discussão

Sistema portuário e organização do trabalho

O trabalho portuário pode ser caracterizado pela arrumação e retirada das mercadorias no convés e nos porões dos navios, como também pelo trabalho na faixa de cais. A atividade portuária é marcada pela diversidade em função do tipo de carga a ser transportada, acarretando inserções distintas na composição da força de trabalho necessária para sua execução.

O trabalho da estiva ocorre exclusivamente no convés e nos porões do navio. Este envolve o embarque e desembarque das cargas, conferências destas, arrumação nos porões, conserto de cargas no interior dos navios executados pelas seguintes categorias: 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). São os chamados trabalhadores avulsos. No cais, em terra firme, é feito o deslocamento e a conferência das cargas dos armazéns, o trabalho com empilhadeiras e guindastes arrumando cargas nos armazéns/navios. Estes são desenvolvidos pelos conferentes de capatazia, operadores de guindastes e empilhadeiras, entre outros, denominados doqueiros numa alusão a Companhia Docas de Santos, empresa responsável pelo monopólio privado da exploração do Porto de Santos,

4 Atualmente desenvolvemos pesquisa sobre o processo de modernização portuária em Santos e suas implicações na saúde e adoecimento dos trabalhadores, com financiamento do CNPq e da qual participam pesquisadoras de diferentes áreas do conhecimento.

que durou 92 anos. Essa denominação caracteriza o antagonismo porto *versus* navio (Sarti, 1981; Aguiar e col., 2006; Diéguez, 2007).

A organização da atividade portuária está diretamente vinculada à base tecnológica da indústria marítima, que se baseia em três componentes fundamentais: os tipos de carga a serem transportados (diversidade de pesos, medidas e condições de acondicionamento); variedade na dimensão e no estado de conservação das embarcações e dos instrumentos de trabalho necessários para o desenvolvimento da atividade de movimentação das mercadorias. Segundo Silva (2003), as bases tecnológicas do transporte marítimo sofreram poucas alterações até o advento do contêiner, por volta dos anos 1960. Assim, durante muito tempo a base do trabalho portuário foi a força física, o que acentuava a dependência da atividade da perícia e da iniciativa dos trabalhadores.

Outra característica a se ressaltar é o caráter sazonal do trabalho exercido, que comporta muitas flutuações em razão do comércio marítimo e do período de safras.

“Nessa época do ano, por exemplo, tem dias que eu não trabalho, porque não tem, porque você não consegue trabalho, tem pouco navio. Fevereiro, março e abril é pouco trabalho.” (Clemente, conferente)

Esse caráter acaba por requerer que o trabalhador esteja de forma permanente nas proximidades do cais em busca de trabalho, o que favoreceu, no caso santista, a constituição de uma cultura urbana marcada por sólidas redes de comunicação e por verdadeiras “linhagens” de famílias portuárias (Silva, 2003; Diéguez, 2007). A formação dessas redes ocorria a partir de relações de vizinhança, parentesco e de trabalho.

Até o final de 1990, para operar no mercado da estiva o trabalhador deveria ser sindicalizado. O Sindicato era responsável pelo recrutamento e pela distribuição do trabalho de estivagem e desestivagem das mercadorias do navio⁵ aos trabalhadores avulsos, em pontos do cais denominados “parede”. O *closed-shop* (controle do processo de trabalho estivador pelos próprios trabalhadores) acabava por regular a entrada de novos membros ao mercado de trabalho. Essa reserva de mercado garantia o acesso e a sindicalização de familiares de

estivadores, o que explica, em parte, a existência de gerações de famílias de estivadores.

Como aponta Silva (2003, p. 150) em estudo histórico sobre a constituição da categoria dos trabalhadores portuários, valores como valentia e orgulho, forjados num trabalho caracterizado por noções de força física e honra, formaram a base da constituição identitária da categoria. Esses princípios estabeleciam distinções na execução das atividades de trabalho, expressas em aptidão e inabilidade, fraqueza e destreza, masculino e feminino. A própria identidade de portuário é construída tendo por referência um forte senso de masculinidade, sendo a coragem um importante valor moral a definir as relações sociais. Ainda hoje esse comportamento, a exigir virilidade e força, pode implicar no desenvolvimento de posturas de desafio a um cotidiano de risco no exercício do trabalho, excedendo, muitas vezes, limites físicos de resistência em algumas práticas nas atividades profissionais (Bourguignon e Borges, 2006).

Com a incorporação, nos anos 1960 do século XX, de tecnologia no transporte de cargas (contêineres), informatização do processo, modernização das instalações portuárias e também dos navios ocorre uma mudança na atividade de estivagem e desestivagem de mercadorias. Passa-se a requerer um menor número de trabalhadores na manipulação das mercadorias, e um trabalhador mais qualificado para a operação de equipamentos, diminuindo, assim, as demandas por atividades de estiva que requerem somente força física.

A Lei nº 8.630 de 1993 rompe com o monopólio privado da exploração do Porto de Santos e desencadeia uma série de profundas mudanças na estrutura e dinâmica portuária (Brasil, 1993). A legislação institui o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) com função legislativa sobre o porto; define a administração deste como incumbência da Companhia Docas de São Paulo (CODESP); e cria o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que elimina o controle da mão de obra avulsa portuária pelos Sindicatos dos trabalhadores portuários (Aguiar e col., 2006; Diéguez, 2007). Nesse contexto, o Estado é responsável pela infraestrutura; os terminais são arrendados a iniciativa privada, que deve investir em equipamentos, manutenção e operação das

5 Na categoria dos ‘trabalhadores avulsos’ estavam, além dos estivadores, os consertadores, vigias e conferentes (Sarti, 1981, p. 22).

cargas, ou seja, na superestrutura, no que é denominado de modelo de porto *landlord* (Oliveira, 2006).

Segundo Diéguez (2007, p. 19), a reforma portuária na maioria dos países foi feita em conjunto com uma reforma trabalhista do setor, já que o sistema de *closed-shop* era vigente em muitos portos.

Com o processo de modernização portuária, todos os trabalhadores são transferidos para o OGMO, reposicionando a relação capital-trabalho. Pode-se afirmar que essa mudança não ocorreu sem conflitos, sendo necessária a criação de um grupo executivo ligado à Presidência da República para realizar o cadastramento de todos os trabalhadores portuários avulsos no OGMO. Assim, somente em abril de 1996, três anos após a promulgação da Lei nº. 8.630 (Brasil, 1993), tem início o registro e cadastro dos trabalhadores portuários em Santos (Diéguez, 2007). Mas é somente em 2000 que todos os sindicatos de portuários avulsos perdem o direito de organizar as escalas de trabalho⁶.

As condições de trabalho segundo os portuários

O porto é descrito nas falas dos trabalhadores como local perigoso, com grande ocorrência de acidentes, alguns até fatais. Os trabalhadores atribuem esse risco à organização do trabalho, já descrita, e às condições muito heterogêneas sob as quais ele é realizado cotidianamente. Essas condições relacionam-se a dois aspectos: as equipes constituídas para a realização das atividades ('ternos') e as condições diversas e precárias de muitos navios, máquinas e equipamentos.

Sobre a constituição das equipes, os trabalhadores ressaltam o necessário entrosamento para a condução de uma atividade reconhecida como de trabalho coletivo, que pressupõe confiança nos parceiros como companheiros de equipe e segurança quanto às habilidades técnicas de cada um na atividade executada. Apontam, também, para a dimensão corporativa e legalizada para o exercício da função, alegando que muitos terminais não respeitam a lei contratando trabalhadores sem cadastro no OGMO, portanto não habilitados. Isso, segundo estes, explica grande parte dos acidentes que ocorrem em razão de desqualificação e inexperiência.

Em consonância com estudos sobre as condições de trabalho na estiva no Porto do Espírito Santo (Bour-

guignon e Borges, 2006), os entrevistados vinculados a diferentes categorias profissionais mencionaram acidentes envolvendo lesões de membros superiores e inferiores nas movimentações de cargas em contêineres; atropelamentos devido a fluxo intenso na faixa do cais por caminhões e máquinas empilhadeiras; quedas e fraturas nas atividades de arrumação e transbordo realizadas nos porões e conveses das embarcações, devido ao piso escorregadio, principalmente quando há neblina, chuva e/ou pouca visibilidade.

"Muitas vezes, quando chove, você fica seis horas encharcado com a roupa e seis horas com a bota encharcada." (Alberto, capataz)

"Contêiner é o que trabalha menos, mas só que arrisca a vida bem mais...se der uma vacilada você cai lá de cima, ai já era..." (André, estivador)

"Todo dia a gente vê acidente... é nego perdendo os dedos, machucando a perna, caindo das escadas..." (Josias, estivador)

Somada a essas condições concretas para o exercício do trabalho deve-se considerar a imprevisibilidade. Esta é exemplificada pela dificuldade de conseguir trabalho, apesar de lhes ser exigida a disponibilidade de tempo para conseguir encaixe nas equipes, ou, como eles referem, o '*vai e volta de casa para o trabalho*' pela variação de turnos (dia/noite) das jornadas, pela necessidade, para alguns, de duplicar a jornada de trabalho para aumentar os ganhos, entre outros. Esse quadro está relacionado com a ocorrência de uma série de problemas de saúde que serão abordados a seguir.

O contexto da modernização portuária também foi mencionado pelos entrevistados que, em média, trabalham no Porto de Santos há mais de 14 anos. Este elemento de temporalidade implicou em falas comparativas acerca dos dois momentos históricos: o antes e o depois da modernização dos portos (1993). Há um reconhecimento de avanços no que diz respeito ao acesso mais igualitário ao exercício do trabalho, que anteriormente era controlado e organizado pelo sindicato, e aos direitos trabalhistas correspondentes às férias, 13º salário, fundo de garantia, contribuição previdenciária, além de receberem o pagamento das diárias em até 48 horas após realizarem o serviço.

⁶ Dados recentes sobre os trabalhadores portuários avulsos indicam que há 3.917 trabalhadores registrados e 2.217 trabalhadores cadastrados, totalizando 6.134 trabalhadores vinculados ao OGMO (Diéguez, 2007).

Outros benefícios apontados advindos com a implantação do OGMO foram: o aumento das movimentações de cargas e navios, ainda que não se reflita em possibilidade de trabalho para todas as categorias; a modernização das máquinas em alguns terminais; e o fim da chamada hierarquia sindical que regulava o acesso ao trabalho.

“Acredito que melhorou, porque regularizou a situação, deu a oportunidade de mais gente trabalhar, oportunidade de giro, porque senão fica aquela coisa de camaradagem mesmo.” (Marcos, estivador)

“Antes tinha uma discriminação quanto à qualificação dos trabalhadores na escolha das máquinas para trabalhar, os mais jovens, a força supletiva das Docas, sempre ficavam com as piores máquinas, as que sobravam.” (Leopoldo, operador)

Contudo, sobressaem das falas dos trabalhadores insatisfações quanto à existência de vários terminais com equipamentos em condições precárias de operação, e a não fiscalização pelo OGMO dessas situações de exercício profissional. Mencionam também redução de renda (valor das diárias), o que acarreta tratar o trabalho portuário como fonte secundária de ganho ou estar presente na “parede” com maior frequência visando aumentar as possibilidades de obter trabalho.

É importante considerar que os ganhos por produção no trabalho portuário podem condicionar comportamentos de risco ao fazer o trabalhador ultrapassar muitos limites de segurança visando obter melhores ganhos (André apud Bourguignon e Borges, 2006, p.74).

Relação trabalho e saúde

A característica de serem trabalhadores portuários há bastante tempo e, devido a isso, a vivência de importante transformação histórica, econômica e política conformam as representações sobre a relação entre trabalho e saúde-adoecimento. A constante alternância entre valores e práticas novas/modernas e antigas/tradicionais dá sentido à experiência dos trabalhadores.

Tomando o aspecto do esforço físico, tido como inerente ao trabalho portuário por eles mesmos e pelo senso comum, vê-se a diminuição da exigência deste para a realização do trabalho o que, para muitos entrevistados, se explica pela modernização dos equipamentos e alteração substantiva nos processos de trabalho com a crescente inserção de tecnologia no manejo das

cargas, fazendo com que realizem menos esforços. Em aparente desacordo com esse argumento, os entrevistados lembram que algumas categorias (especialmente estivadores e capatazes) precisam de melhor preparo físico, já que o manuseio de mercadorias como o açúcar, batata e arroz exige esforço considerável na organização dos produtos nos navios e/ou caminhões.

“Se você não tiver uma estrutura, tanto física quanto psicológica, você não aguenta o trampo e, mesmo tendo, é difícil.” (Alberto, capataz)

“Costumo dormir bem, mas hoje eu não dormi porque eu trabalhei de madrugada... às vezes a gente não dorme muito bem porque você pega trabalho assim, de uma forma inesperada.” (Clemente, conferente)

“Ficar fraco, com sono, não é bom, pode interferir no meu trabalho. Não tem como regular o sono, tudo depende da hora que eu vou trabalhar, se eu trabalho de madrugada, eu durmo durante o dia, mas não é a mesma coisa do que a noite.” (Gilvan, operador de máquinas)

Os trabalhadores portuários referem, particularmente, problemas com relação ao sono em razão de jornadas alternadas e duplas de trabalho. Além disto, relatam que o trabalho que realizam é muito desgastante, pois exige grande concentração, força, atenção, preocupação com a tarefa, com o ambiente e, principalmente, com os demais membros da equipe.

Nesse sentido, há menção à desintegração do grupo de trabalho tradicional indicando mudanças na composição das equipes de trabalho. Referem insegurança, muitas vezes, pois não conhecem os integrantes da equipe com os quais estão escalados, o que pode comprometer um trabalho coletivo ocasionando acidentes.

“As pessoas geralmente te estressam, é uma coisa interpessoal, o estresse é mais pelas pessoas do que pelo serviço.” (Marcos, estivador)

“É difícil criar vínculos porque a equipe não é sempre a mesma.” (André, estivador)

Esse fato retrata as mudanças operadas pela modernização dos Portos, ao realizar o desmonte da atuação sindical retirando seu poder de organizar a escala do trabalho. As atividades portuárias são executadas por ternos que variam conforme a tonelagem, o tipo

de carga e as condições operacionais dos navios. A composição das equipes de trabalho varia em razão da escalação realizada pelo OGMO, considerando o número da matrícula do trabalhador e o último dia trabalhado. Anteriormente, era um trabalhador da categoria que montava as equipes de trabalho. Na avaliação dos trabalhadores, o OGMO conhece o trabalho portuário de forma superficial. Sobressai a visão do trabalho como segredo de ofício passado às gerações como fonte de orgulho e elemento de construção da identidade (Bourguignon e Borges, 2006) que está sendo transformado. Ademais, a legislação propõe a multifuncionalidade (trabalhadores portuários avulsos podem realizar as tarefas de distintas categorias) praticamente acabando com as diferentes categorias profissionais que atuam no Porto.

Os trabalhadores referem considerável desgaste mental no trabalho em razão das condições precárias em que se encontram muitos navios, máquinas e equipamentos. Essa situação exige muita concentração e é encarada como parte integrante do trabalho, conformando uma visão de sofrimento inerente a sua dinâmica coletiva. Destacam-se escadas escorregadias, pisos irregulares nos convés e porões dos navios, riscos de lesões produzidas por guinchos, cargas suspensas e cabos de aço, equipamentos com componentes danificados ou improvisados. A esse contexto somam-se as características e os riscos desse campo de trabalho identificado pela insalubridade, ruído excessivo, presença de poeira e gases, luminosidade deficiente, como também o risco relativo à característica específica das operações com produtos químicos e siderúrgicos dentre outros realizados no Porto (Bourguignon e Borges, 2006, p. 66).

“É um trabalho meio estressante, o barulho, a sujeira, poeira de caminhão...” (Aurélio, estivador)

“O calor é muito, já vi cara desmaiar lá dentro.” (Edilson, trabalhador de bloco).

Outro aspecto mencionado pelos trabalhadores na perspectiva do desgaste mental é a pressão durante a execução das tarefas, principalmente por parte das empresas em que prestam serviços para, por exemplo, embarque e desembarque de mercadorias antes da liberação da fiscalização.

Esses elementos reforçam achados sobre o trabalho portuário, riscos e acidentes de trabalho (Cavalcante e

col., 2005; Bourguignon e Borges, 2006) e sua relação com as mudanças na organização do trabalho decorrentes da implantação da Lei 8.630/93. Bourguignon e Borges (2006) indicam um aumento de acidentes de trabalho no Espírito Santo em razão do processo de modernização portuária: modificações na organização do trabalho, aumento da produtividade, diminuição do tamanho das equipes de trabalho e mudanças no nível de comando.

Ademais, a compreensão do trabalho portuário como uma atividade masculina, por excelência, a exigir força física, virilidade e coragem pode ser importante elemento a conformar atitudes dos trabalhadores de assumir riscos e desafios além de suas capacidades físico-psíquicas, colaborando com a ocorrência de acidentes de trabalho e adoecimento.

Quando o assunto é a satisfação e o envolvimento com o trabalho, sobressaem elementos característicos da atividade pautados numa identidade estabelecida tendo por referência o domínio do mercado de trabalho e a noção de pertencimento profissional vinculado ao ofício e não submissão a regras disciplinares existentes em contextos fabris ou de trabalho regular formalizado. Assim, destacam a inexistência de rotina (grande diversidade de cargas), a liberdade no exercício do trabalho (para saírem de férias ou faltarem ao trabalho), a possibilidade de poderem fazer o próprio salário. Nas palavras dos trabalhadores: *“Sou o meu próprio patrão”* (André, estivador).

A dimensão de serem “operários sem patrões” conforma uma identidade baseada na organização do trabalho portuário realizada pelos trabalhadores sindicalizados, numa situação que antecede a Lei de Modernização dos Portos (Silva, 2003). Essa identidade convive hoje com os elementos característicos do universo das transformações por que passa o Porto e, em sua maioria, são associados à dimensão da saúde ou às suas consequências em processos de adoecimento.

Nesse contexto, o trabalho é definido tendo por referência uma atividade que envolve muitos riscos, baixos salários, horários irregulares de trabalho (finais de semana e trabalho noturno), alimentação inadequada, inexistência de assistência à saúde e desvalorização da atividade exercida, seja pelos empregadores, seja por parte da população.

“O tempo é tão escasso que a gente vira um escravo do serviço.” (Alberto, capataz)

“Eu me acostumo. Gostar da vida que a gente leva, perigosa, ganhando mal, sem plano de saúde, sem ser reconhecido, sendo sempre discriminado pelos empresários, os salários baixos, ninguém deve gostar muito disso não, mas a pessoa se acostuma, tem que trabalhar em algum lugar.” (Josias, estivador)

A influência de gênero nas representações de ser homem e sobre os processos de saúde-adoecimento

Tradicionalmente, na sociedade ocidental, a masculinidade se constitui tendo como um dos principais pilares o trabalho. Diferentes autores mostram que, historicamente, o trabalho, fosse ele camponês ou industrial, envolvia o corpo masculino, que se distinguia do feminino pela força física (Nardi, 1998; Grossi, 2004). A questão que se coloca, no contexto da pesquisa com trabalhadores do setor portuário de Santos, é: como, no final do século XX e início do século XXI, este paradigma do valor do trabalho masculino é atualizado? Quais as implicações que as mudanças no mundo do trabalho (já assinaladas) trazem para as representações de saúde, adoecimento e cuidado?

A concepção de homem, na visão dos trabalhadores portuários, é fortemente calcada no modelo ocidental hegemônico de masculinidade (Connel, 2000), ou seja, ser homem é, acima de tudo, ser trabalhador, forte, ativo e saudável.

O universo do trabalho, portanto, se confunde com o ambiente portuário. Isso, sem dúvida, guarda relação com a longa permanência destes homens ‘na ativa’ no setor e, também, com a característica de uma identidade de homem-trabalhador historicamente criada na referência aos pares (familiares, amigos, vizinhos, companheiros de sindicato) que atuam neste meio. Nesse contexto, estar apto para trabalhar e ter a capacidade e a habilidade necessárias ao exercício do trabalho configuram as condições que lhes permitem assumir o “lugar social” de trabalhador portuário e serem reconhecidos como tal.

Decorre disso que a representação de saúde está intrinsecamente relacionada ao trabalho, ou seja, saúde é a própria condição de trabalho (estar bem é estar apto a trabalhar) e a doença se caracteriza como um impedimento ao trabalho. A ideia de um indivíduo saudável está ligada à força, à agilidade, à disposição e à capacidade de concentração, habilidades tidas como essenciais para a realização desse tipo de trabalho.

“É difícil eu ficar doente, tenho saúde!” (André, estivador)

“Eu nunca tenho nada, o homem é forte!” (José, técnico de manutenção de máquinas)

“O homem tem um físico mais desenvolvido, fica menos doente.” (Marcos, estivador)

As falas revelam a percepção de invulnerabilidade dos homens, mas, também, a forma com que encaram a doença. Estar doente é sinônimo de fraqueza e submissão e, conseqüentemente, traz o fantasma da desvalorização e exclusão do grupo de pertencimento. Por encararem a doença como um desvio social, muitos trabalhadores portuários camuflam suas dores e negam ou resistem o quanto podem à possibilidade de poder adoecer. Diferentes estudos que abordam as concepções dos homens e a relação que estabelecem entre saúde-adoecimento-cuidado (Nardi, 1998; Courtenay, 2000; De Keijzer, 2003; Gomes e col., 2007) confirmam tais achados.

E, como bem salienta Nardi (1998), porque o trabalho tem eficácia simbólica para garantir as atribuições sociais constitutivas da identidade masculina, o conflito de identidade se instaura quando no exercício do trabalho o homem adoecer ou sofre acidentes. Tais situações determinam uma série de limitações morais e físicas, que colocam em jogo os atributos de ser homem e trabalhador.

Nesse sentido, devemos diferenciar a atitude pessoal-subjetiva do trabalhador diante da doença e a referência social negativa que o adoecimento implica no contexto do trabalho portuário. Enquanto no plano individual da experiência da doença-sofrimento, alguns trabalhadores se colocam como preocupados em manter a saúde e vulneráveis aos riscos de acidentes decorrentes do trabalho, como na fala abaixo:

“Eu me preocupo com a saúde, eu quero saber o que vai ser embarcado aqui, se é produto perigoso fico longe...” (Edílson, trabalhador de bloco)

No plano social, traduzido pelos discursos valorativos sobre ser homem e trabalhador, sobressai a necessidade de afirmação dos atributos culturalmente associados ao trabalho portuário e a defesa do cumprimento dos mesmos.

Embora possamos afirmar que a pressão social exige dos homens o cumprimento destes atributos (como força, virilidade, coragem, invulnerabilidade), processo

que engendra a ideia de que a saúde não faz parte do repertório de identificação masculino (Figueiredo, 2008), a pesquisa com os trabalhadores portuários apontou a existência de preocupações acerca do cuidado visando à manutenção da saúde, especialmente quanto ao vigor físico e força. Referências à alimentação e ao sono foram recorrentes. Justaposta à referência da necessidade de uma boa alimentação, há o reconhecimento que esta nem sempre é possível em razão de serem poucas e precárias as opções de alimentação na zona do Porto. Seja porque na área do costado, restrita ao embarque e desembarque das mercadorias, o comércio de bebidas/alimentos é proibido, ou porque nas proximidades, onde se encontram as ruas e avenidas com grande movimentação de pessoas e caminhões, não existem locais apropriados para as refeições, mas, apenas, pequenas barracas improvisadas nas quais o que é vendido tem baixo valor nutricional e qualidade duvidosa.

“A nossa alimentação, eu acho que é a mais inadequada possível, porque a gente vive de lanche na rua, no carrinho, coisas rápidas.” (Anderson, estivador)

O mesmo se deu quanto ao sono. A irregularidade e a privação do sono também foram mencionadas pelos entrevistados em razão de o trabalho ser exercido, muitas vezes, em turnos diferentes (diurnos e noturnos) e em ocorrência de duplas jornadas de trabalho, ou seja, trabalharem 12 horas seguidas sem intervalo.

“Quando eu faço seis horas, já dói a coluna ou então, quando a gente faz 12 direto, tem vez que no outro dia a gente nem aparece, porque não é brincadeira tu movimentar 100, cento e poucos contêineres...” (Luciano, operador de máquinas)

“Saúde, saúde mesmo 100%, você trabalhando no porto há tanto tempo, ninguém tem... a gente sabe que, com o passar do tempo, noites maldormidas, produtos químicos, o próprio pó, te fazem mal.” (Alberto, capataz)

Houve menções, também, quanto aos riscos à saúde decorrentes das condições ambientais na área portuária, referente à zona do costado e ao interior dos navios (porões). Assim, a preocupação com a ocorrência de dengue, tuberculose e também quanto ao desconhecimento relativo a determinadas cargas embarcadas e desembarcadas, ou de possíveis doenças

advindas de navios estrangeiros, foi apontada pelos trabalhadores.

“Vem navio de tudo quanto é lugar do mundo e às vezes tem doença, gripe aviária, gripe não sei o que das quantas...” (Edilson, trabalhador de bloco)

“Tem muitos navios contaminados, inclusive com ratos.” (Anderson, estivador)

Analisamos a relação que os entrevistados estabelecem entre o exercício do trabalho e o processo de saúde/adoecimento a partir da perspectiva do *ethos* masculino. Esse *ethos* impõe uma negação da necessidade de cuidados na medida em que no imaginário desses trabalhadores sobressai a concepção de que afastar-se por doença ou acidente de trabalho os colocaria num lugar marginal, com risco da perda do trabalho. Nesse sentido, ao tomarmos a dimensão do cuidado em saúde, a questão não passa apenas pelo cuidado em si, quando um determinado problema se manifesta, mas, antes, pela própria referência de estar doente. Como bem apontou Figueiredo (2008), os homens, por não poderem demonstrar qualquer sinal de fragilidade, acabam criando as condições para que determinados problemas de saúde possam se manifestar ou se agravar.

No tocante ao cuidado em saúde, as falas dos entrevistados apontaram para o sentido relacional de gênero. Ou seja, tomaram a referência do feminino (a mãe, a esposa) e as diferenças de gênero nas atribuições nos domínios público (trabalho) e privado (casa) para a construção da ideia de cuidado e o seu exercício no cotidiano da família. Para eles, a mulher é mais preocupada com a saúde do que o homem, pois ela consegue dividir mais a atenção nos diversos papéis sociais que exerce: mãe, dona de casa e trabalhadora; já a atenção do homem ainda está fortemente ligada ao trabalho. Além disso, acreditam que esse maior cuidado faz parte da ‘natureza’ das mulheres. Alguns entrevistados relatam que os homens se preocupam mais com o “remediar” (curar), enquanto as mulheres com o “cuidar” (prevenir).

“Os homens geralmente estão sempre trabalhando, não têm tempo de cuidar da saúde.” (Leopoldo, operador de máquinas)

“A vida fica tão vinculada ao trabalho que você acaba não cuidando de você mesmo.” (Alberto, capataz)

“O homem é muito desleixado.” (José, técnico de manutenção de máquinas)

“A mulher cuida mais da saúde do que o homem, pois tem mais tempo para se cuidar, vai sempre ao ginecologista, faz limpeza de pele, vai ao salão de beleza, gosta de estar sempre bem, se arrumar melhor; o homem está sempre de qualquer jeito, não liga tanto para isso quanto as mulheres.” (Josias, estivador)

Alguns entrevistados demonstraram consciência de que o homem deveria cuidar da saúde tanto quanto as mulheres, mas para isso precisariam de mais tempo livre e menos trabalho.

“A mulher cuida mais da saúde porque tem tempo para isso, os homens estão sempre trabalhando, não têm tempo; somos os últimos a pensar em nós mesmos, o homem trabalha, trabalha... a gente costuma pensar primeiro na família, na mulher, nas crianças” (Clemente, conferente)

Levando-se em consideração a concepção de saúde dos trabalhadores portuários, são poucas as situações que os fazem procurar atendimento médico ou de outro profissional de saúde. Como salientam Gomes e colaboradores (2007), as marcas da masculinidade, socialmente instituída em valores como virilidade, invulnerabilidade e força, podem aprisionar os homens a amarras culturais dificultando, inclusive, a procura pelo serviço de saúde. Assim, grande parcela dos entrevistados referiu a procura por serviços de saúde apenas em caso de enfermidades graves e acidentes ou, como dizem eles próprios, quando *“ficam de cama”*. Quando são acometidos por uma *“enfermidade normal”* (gripe, dor de cabeça e outras dores), geralmente recorrem à farmácia ou aos remédios caseiros (especialmente chás). Uma parte menor dos entrevistados relatou a procura por serviço de saúde quando percebe que algo está errado (por exemplo, dor no peito, mal-estar e indisposição). Alguns trabalhadores, ainda, disseram fazer vários exames por conta própria, cuidar da alimentação e do sono e praticar atividades físicas como medidas de prevenção.

“É a prevenção, acho que é por aí, evitar a doença.” (Anderson, estivador)

Considerações Finais

O processo de modernização do trabalho portuário analisado produziu profundas alterações nos processos e na organização do trabalho, reconfigurando a cultura dos trabalhadores portuários, bem como suas experiências de saúde, adoecimento e acidentes de trabalho.

A dimensão do trabalho conforma, em grande parte, a identidade dos trabalhadores portuários, na medida em que produz valores como força física, vigor e coragem, que dão suporte ao exercício cotidiano do trabalho, bem como pela estruturação de redes de sociabilidade entre os trabalhadores. Mas as alterações estruturais e organizacionais do trabalho portuário promoveram (re)configurações no plano da experiência: novas condições exigidas para o exercício do trabalho (maior qualificação, trabalho em turnos menores e trabalho noturno) e adaptações às novas conformações das equipes de trabalhos (ternos), com pessoas nem sempre conhecidas e com a possível falta de segurança quanto às habilidades dos demais membros.

A vivência pelos entrevistados do contexto histórico da modernização portuária produziu relatos sobre avanços e insatisfações advindos com a implantação do OGMO (fim da regulação sindical no acesso ao trabalho, aumento na movimentação de cargas e navios e acesso aos direitos trabalhistas, mas, também, redução de renda, condições precárias de operação em alguns terminais e a não fiscalização do exercício profissional).

A relação entre trabalho e saúde explicita a alternância entre antigos e novos valores e práticas dos trabalhadores portuários. De um lado, a concepção de saúde está calcada na capacidade e no exercício do trabalho; de outro lado, as condições ambientais, de segurança para realização das tarefas e questões como a necessidade de boa alimentação e sono sugerem a quebra no padrão de invulnerabilidade que os homens tomam como referência à saúde.

As vivências da masculinidade dos entrevistados na relação com o trabalho portuário e seus significados e consequências para a saúde e o cuidado nos impõe a necessidade de um olhar diferenciado para a construção do *ethos* masculino entre os trabalhadores portuários. Um olhar que considere, de um lado, a dimensão da permanência dos valores tradicionais da masculinidade,

que nega a necessidade de cuidados e, ao mesmo tempo, expõe os trabalhadores a riscos de adoecimento, na medida em que, no imaginário desses trabalhadores, sobressai a concepção de que o afastamento por doença e/ou acidente de trabalho os colocaria num lugar marginal. De outro lado, a emergência de experiências concretas que (re)dimensionam os limites do corpo e da saúde física e mental, que podem potencializar novos questionamentos sobre a relação estruturante da masculinidade: homens-trabalho-saúde.

Referências

- AGUIAR, M. A. F.; JUNQUEIRA, L. P.; FREDDO, A. C. M. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 997-1017, nov./dez. 2006.
- BOURDIEU, P. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- BOURGUIGNON, D. R.; BORGES, L. H. A reestruturação produtiva nos portos e suas implicações sobre acidentes de trabalho em estivadores do Espírito Santo. *Cadernos de Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p.63-80, jan./mar. 2006.
- BRASIL. Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Diário Oficial da União de 26 de fevereiro de 1993, 002351-1, pág.2351.
- CAVALCANTE, F. F., et al. Estudo sobre os riscos da profissão de estivador no porto do Mucuripe em Fortaleza. *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 10, supl. 0, p. 101-10, set./dez. 2005.
- CONNEL, R.L. *Understanding men: gender, sociology and new international research on masculinities*. 2000. Disponível em: <http://www.europrofem.org/contri/2_04_en/research-on-masculinities.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2008.
- COURTENAY, W.H. Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health. *Social Science and Medicine*, Oxford, v. 50, n.10, p. 1385-401, May 2000.
- COUTO, M. T; SCHRAIBER, L. B. Homens, saúde e violência: novas questões de gênero no campo da saúde coletiva. In: MINAYO, M. C. S.; COIMBRA JUNIOR, C. (Orgs.). *Criticas e atuantes: ciências sociais e humanas em saúde na América Latina*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2005. p. 687-706.
- DE KEIJZER, B. Hasta donde el cuerpo aguante: género, cuerpo y salud masculina. In: CACERES, C. et al. (Coords.). *La salud como derecho ciudadano: Perspectiva y propuestas desde la América Latina*. Lima: Facultad de Salud Publica de la Universidad Peruana Cayetano Herida. 2003. p. 137-152.
- DIÉGUEZ, C. R. M. A. *De OGM0 (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGM0 (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos*. 2007. 119 p. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007.
- FIGUEIREDO, W. S. *Masculinidades e cuidado: diversidade e necessidades de saúde dos homens na atenção primária*. 2008. 295 p. Tese (Doutorado em Medicina Preventiva). Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, 2008.
- GOMES, R.; NASCIMENTO, E. F.; ARAÚJO, F. C. Por que os homens buscam menos os serviços de saúde do que as mulheres? As explicações de homens com baixa escolaridade e homens com ensino superior. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, p. 565-74, Mar. 2007.
- GROSSI, M. Masculinidades: uma revisão teórica. *Antropologia em Primeira Mão*, Florianópolis, v. 75, p. 1-37, 2004. Disponível em <<http://www.antropologia.ufsc.br/75.%20grossi.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2008.
- LAUTIER, B.; PEREIRA, J. M. Representações sociais e construção do mercado de trabalho: empregadas domésticas e operários da construção civil na América Latina. *Caderno CRH*, Salvador, v. 7, n. 21, p. 125-51, jan./mar. 1994.

MOSCOVICI, S. *A representação social da psicanálise*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

NARDI, H.C. O Ethos masculino e o adoecimento relacionado ao trabalho. In: DUARTE, L. F. D.; LEAL, O. (Orgs.) *Doença, sofrimento, perturbação: perspectivas etnográficas*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1988. p. 95-104.

OLIVEIRA, R. N. *O processo de privatização do Porto de Santos e o terceiro setor*. 2006. 142 p. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios). Universidade Católica de Santos, 2006.

SARTI, C. *A família como espelho: um estudo sobre a moral dos pobres*. Campinas: Editores Associados, 1996.

SARTI, I. *Porto vermelho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SATO, L. As implicações do conhecimento prático para a vigilância em saúde do trabalhador. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 4, p. 489-95, out./dez. 1996.

SCHRAIBER, L. B.; MENDES-GONÇALVES, R. B. Necessidades de saúde na atenção primária. In: SCHRAIBER, L. B.; NEMES, M. I. B.; MENDES-GONÇALVES, R. B. (Orgs.) *Saúde do adulto: programas e ações na unidade básica*. São Paulo: Hucitec, 2000. p. 29-47.

SCHRAIBER, L.B.; GOMES, R.; COUTO, M. T. Homens na pauta da Saúde coletiva. *Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 7-17, jan./mar. 2005.

SILVA, F. T. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

Recebido em: 11/12/2008

Reapresentado em: 27/04/2009

Aprovado em: 17/06/2009