

TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: impasses e desafios sobre as relações de trabalho nos Portos Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís – MA

Ingrid Laiane Veras Cruz¹
Maysa Barbosa Moreira²

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo discorrer sobre as dinâmicas nas relações de trabalho que envolvem o trabalhador portuário avulso inserido nos terminais portuários Itaqui e Ponta da Madeira localizados em São Luís – MA. Para tanto, foi realizada pesquisa bibliográfica que enfatiza as mudanças ocorridas no mundo do trabalho, bem como modifica as formas de organização social, implicando em uma diversidade de perfis de trabalhadores nos mais variados setores do cotidiano, reflexo das várias transformações oriundas do modo de produção capitalista. As reflexões evidenciam que o modo de produção vigente modifica gradativamente o mercado de trabalho, de modo que o trabalhador portuário avulso se caracteriza como uma modalidade de trabalhador precarizado, onde a precarização se configura como um processo multidimensional que altera a vida dentro e fora do trabalho.

Palavras-chave: Trabalhador portuário avulso. Relações de Trabalho. Precarização.

ABSTRACT

This article aims to discuss the dynamics in labor relations involving the single port worker inserted in the Itaqui and Ponta da Madeira port terminals located in São Luís - MA. To this end, a bibliographic research was carried out that emphasizes the changes occurred in the world of work, as well as modifies the forms of social organization, implying a diversity of workers profiles in the most varied daily sectors, reflecting the various transformations arising from the mode of production. capitalist. The reflections show that the current mode of production gradually changes the labor market, so that the single port worker is characterized as a precarious worker modality, where precariousness is configured as a multidimensional process that alters life inside and outside work.

Keywords: Single port worker. Work relationships. Precariousness.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

¹ Pós-graduada em Direito Tributário e Aduaneiro – PUC/MG. E-mail: ingrid_laiane@hotmail.com

² Mestranda em Ciências Sociais – PPGCSOC/UFMA. E-mail: maysa.moreirab@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

As modificações nas formas de organização social sempre estiveram presentes na história da humanidade, de modo que atualmente vive-se em uma sociedade cujo modo de produção é capitalista, o que implica em uma diversidade de perfis de trabalhadores nos mais variados setores do cotidiano, reflexo das várias transformações onde o poder e o capital sempre estiveram nas mãos de poucos e aos outros desfavorecidos apenas o mínimo para sobrevivência.

Deste sistema discriminatório de sociedade, surge um aumento da população sem emprego formal, desencadeando assim, difícil acesso ao mercado de trabalho, obrigando os trabalhadores a buscar novas formas de sustento, diversas no mercado, ocorrendo assim, a formalização como prestadores de serviços autônomos. As transformações do trabalho inscritas no marco da globalização neoliberal e da reestruturação produtiva nas últimas décadas podem ser sintetizadas nos processos de flexibilização, desregulamentação e precarização social, como afirmavam Marx e Engels (2007), em “A ideologia alemã”.

Conforme os autores mencionados, a sociedade é dividida em classes sociais com interesses antagônicos possuindo nos conflitos do universo trabalhista a sua manifestação, uma vez que esses são decorrentes das relações sociais de produção características do sistema capitalista. Desde os séculos XVIII e XIX, os primeiros movimentos de oposição dos trabalhadores, possuíam como inspiração a dificuldade de adaptação ao novo modelo de produção industrial. No início do século XIX, ocorreu um dos primeiros movimentos de trabalhadores contra empresários, intitulado de movimento “Ludista”, no qual os trabalhadores se dispunham a quebrar as máquinas, por acreditarem serem elas que estariam “roubando” seus empregos.

Atualmente, com o advento do desenvolvimento tecnológico houve uma progressiva exclusão da mão de obra humana, ocasionando um processo de desemprego estrutural. Segundo Ricardo Antunes (2011), “quando o trabalho vivo (trabalhadores de fato) é eliminado, o trabalhador se precariza, vira camelô, faz bico etc.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



Isto posto, nasce a figura do trabalhador portuário avulso (TPA) que é aquele que, segundo o artigo 12, inciso VI da Lei 8.212 “presta serviço a inúmeras empresas sem vínculo empregatício”. Para tanto, é necessário que eles sejam intermediados por um órgão gestor específico, denominado OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-obra) que é composto por um representante do governo para que este distribua os trabalhos disponíveis de forma organizada entre os TPA's (FUENTE, 2012).

Ressalta-se que um dos marcos na história portuária brasileira é a Lei de Modernização dos Portos de 1993 (Lei n.º 8.630/93). Desde sua aprovação, é adotado o modelo de exploração portuária, conhecido como landlordport: o Estado é responsável pela administração e investimentos na infraestrutura portuária e a operação dos terminais é cedida à iniciativa privada, que compra equipamentos, contrata mão de obra e impulsiona a produtividade. Nessa ótica, é relevante analisar que a economia mundial tem fomentado o crescimento dos portos, mas não ativado a demanda por trabalhadores. Há movimento de expansão, retração e organização da força de trabalho portuária, em diferentes conjunturas (ARAÚJO,2013).

Mesmo diante de toda a expansão portuária e modernização dos portos, os trabalhadores portuários estão incluídos em um processo de precarização que atinge quase todos os setores econômicos, conformando degradação das condições de trabalho, perda de direitos, redução de garantias e benefícios, instabilidade no emprego com indefinição do empregador, ação de mediadores, tornando vulnerável a situação dos trabalhadores.

Nesse tocante, o trabalho portuário avulso nasceu na precariedade e como trabalho manual nato atinge hoje uma situação de multifuncionalidade sem ser um trabalho vinculado. Por conseguinte, destaca-se que o fato de a legislação de modernização dos portos datar de 1993 com o controle pelo OGMO e anteceder as medidas de reforma do sistema de relações de trabalho adotadas pelo governo, na década de 1990, não justifica a instabilidade permanente do trabalho portuário.

A sua precarização precede a história recente da desregulamentação do

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



trabalho no país, haja vista que mudanças mais acentuadas configuram uma onda de dilapidação dos direitos sociais e trabalhistas e, muitos são os processos trabalhistas de portuários que reclamam aviso prévio, 13º salário, férias proporcionais, depósito FGTS. Cabe ressaltar que em meio ao modelo econômico neoliberal, as políticas do trabalho foram favoráveis à flexibilização dos contratos de trabalho, à desregulação do mercado de trabalho e à transferência de responsabilidade exclusiva para o indivíduo pela trajetória ocupacional, mediante a adoção das políticas de formação e qualificação profissional (ARAÚJO, 2013).

Destarte, é válido salientar que os dois portos em análise possuem natureza distintas, sendo o porto da Ponta da Madeira um porto privado pertencente à empresa Vale S.A., adjacente ao porto do Itaqui, e próximo à cidade de São Luís e defronte à Baía de São Marcos, no Maranhão. Destina-se principalmente à exportação de minério de ferro trazido do projeto Serra dos Carajás, no Pará.

Já no que diz respeito ao porto do Itaqui, o mesmo é um porto marítimo público localizado na Baía de São Marcos, no município de São Luís, Maranhão, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). As atividades do porto tiveram início em julho de 1974, sendo uma das principais características se refere à sua proximidade relativa com grandes centros do mercado mundial, como a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá (PEREIRA, 2018).

O trabalho portuário avulso possui características específicas que o diferenciam, dentre as quais destaca-se que a principal delas é a intermediação obrigatória pelo Órgão de Gestão de Mão de obra – OGMO, e não pelo sindicato laboral. Exposto isso, ressalta-se que o trabalhador portuário é aquele habilitado a executar atividades realizadas nas instalações de uso público ou privativo, dentro ou fora dos limites do porto organizado, nos casos previstos.

A lei estabelece duas formas de trabalho: o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo empregatício. Essa é uma inovação, pois antes não

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



era possível o trabalho com vínculo empregatício, salvo na capatazia onde eram empregados das Cias. Docas. Muitas vezes o termo trabalhador portuário designa tanto um gênero de trabalhador (aquele que labora nos portos), quanto aquele registrado no OGMO e cedido, em caráter permanente, com vínculo empregatício, a prazo indeterminado ao operador portuário (ARAÚJO, 2013).

Logo, denomina-se trabalhador portuário avulso (TPA), aquele que, inscrito no OGMO, presta serviços na área do porto organizado, sem vínculo empregatício, a vários tomadores de mão de obra. Não obstante a distinção contida no art. 18 da Lei n.º 8.630/93, os trabalhadores integrantes do registro e do cadastro são todos avulsos, situação que só se altera se o trabalhador for cedido pelo OGMO a operador portuário com vínculo empregatício a prazo indeterminado. A requisição de trabalhadores avulsos era feita pelas chamadas entidades estivadoras (armadores e seus agentes) aos sindicatos das respectivas categorias profissionais; na atualidade, são os sindicatos dos operadores portuários que negociam com os sindicatos de trabalhadores portuários as condições de trabalho. Medidas como essa acompanham a tendência mundial quanto à administração portuária, que recomenda a constituição de Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e a organização coletiva do trabalho, para desviar o corporativismo das categorias envolvidas (ARAÚJO, 2013).

Por conseguinte, é salutar a discussão que envolve as variadas formas de organização trabalhistas, onde a precarização é um processo multidimensional que altera a vida dentro e fora do trabalho. Nas empresas se expressa em formas de organização pautadas no just in time, na gestão pelo medo, nas práticas participativas forçadas, na imposição sutil de auto aceleração, na multifuncionalidade, dentre outros métodos voltados ao controle maximizado. São processos de dominação que mesclam insegurança, incerteza, sujeição, competição, proliferação da desconfiança e do individualismo, sequestro do tempo e da subjetividade. São afetadas as demais dimensões da vida social, laços familiares

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



e intergeracionais.

A compreensão da problemática deste artigo se propõe refletir sobre o processo de precarização do trabalho, a partir da experiência dos trabalhadores portuários avulsos, tomando por referência os portos do Itaqui (público) e Porto Ponta da Madeira (privado) localizados na cidade de São Luís – MA. Nesse sentido, a pesquisa se debruça sobre a compreensão do cenário de transformações capitalistas, onde a precarização do trabalho e o processo de gestão da mão de obra portuária sofre modificações e propõe novos perfis de trabalhadores no setor portuário. A situação de grandes mudanças e de crise global, apresenta a necessidade de sistematizar esse conhecimento identificador das vertentes do trabalho precário posto na ausência ou insuficiência de condições de trabalho, de benefícios sociais, insegurança do emprego, entre outras questões.

2. NOTAS SOBRE O PORTO DO ITAQUI E PONTA DA MADEIRA

O **Porto do Itaqui** é um porto marítimo, ou seja, uma área protegida localizada na beira do mar/oceano/lago destinada ao atracamento de embarcações (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014). É integrante do Complexo Portuário do Itaqui, de natureza pública que fica localizado na Baía de São Marcos no município de São Luis, Maranhão. É atualmente administrado pela EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, empresa de caráter estatal, de responsabilidade jurídica de direito privado e constituída pela Lei Estadual nº 7.225, de 31 de agosto de 1998, e alterada pelo Art. 66. Da Lei Estadual nº 7.356, de 29 de dezembro de 1998. Sediada no Porto do Itaqui e vinculada à Secretaria de Estado da Indústria e Comércio (EMAP, 2011).

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



Figura 1: Porto do Itaqui - MA



Fonte: (Google Maps, 2020).

Uma das principais características do porto é a sua localização estratégica, já que está próximo aos grandes centros do mercado mundial como a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá (LABTRANS, et al. 2012). O porto do Itaqui faz parte do Complexo Portuário do Itaqui que também é formado por mais 4 terminais administrados pela EMAP, Terminal do Cujupe, Terminal Ponta da Espera, Terminal Pesqueiros e Terminal de São José de Ribamar; além de mais dois terminais de uso privativo, Terminal da VALE de Ponta da Madeira e Terminal da ALUMAR. Conta ainda com um serviço de *ferryboat* que opera entre a Ponta da Espera e o Terminal de Cujupe (PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DO ITAQUI, 2011).

O Porto do Itaqui possui um canal de acesso extenso, largo e profundo. Ao todo, o canal possui 55 milhas (101,86 quilômetros aproximadamente) de extensão na direção sul-sudeste. A largura do canal é de 1.000 m em quase toda a extensão, porém existem trechos cuja largura mínima é de 500m. O canal possui uma profundidade mínima de 23 metros, o que possibilita o recebimento de navios de grande porte.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



O Complexo Portuário de São Luís dispõe também de uma vasta área de fundeio para os navios que se destinam aos portos do Itaqui, Ponta da Madeira (Vale) e Terminal Privativo da Alumar.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, os dez principais portos públicos em movimentação de cargas brutas, operaram aproximadamente 82,6 milhões de toneladas, o que corresponde a 86,2% da movimentação total dos 30 portos organizados que registraram movimento de cargas no quarto trimestre de 2018. Considerando o crescimento percentual da tonelagem bruta movimentada, podemos destacar, dentre os portos públicos, a movimentação no quarto trimestre de Itaqui (+36,8%), Itaguaí (+17,2%) e Rio Grande (+13,3%).

Por conseguinte, destaca-se que no segundo trimestre de 2019, os portos públicos movimentaram aproximadamente 91,6 milhões de toneladas de carga bruta, recuo de 3,1% em relação ao mesmo período do ano de 2018. Os dez principais portos públicos em movimentação, conforme listados na Tabela 1, movimentaram 78,2 milhões de toneladas, o que corresponde a 85% da movimentação total dos 29 portos públicos que registraram operação no trimestre. Os destaques no crescimento de movimentação foram Itaqui (+6,9%), Santarém (+11,9%) e Vila do Conde (+19,7%) (ANTAQ, 2019).

Com a missão de “garantir serviços portuários integrados com excelência, destacando-se pela inovação e segurança em nossas operações por meio de práticas sustentáveis”, a EMAP busca essa sustentabilidade através de operações portuárias ágeis, competitivas, seguras e confiáveis. Visam desta forma, “estar entre os dez melhores portos do mundo em competência, eficiência e competitividade até o ano de 2020” (EMAP, 2014).

No que diz respeito ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, salienta-se que o mesmo é um porto privado pertencente à Vale S/A, adjacente ao porto de Itaqui, próximo à cidade de São Luís e defronte à Baía de São Marcos, no

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



Maranhão, norte do Brasil. O Porto Ponta da madeira, destina-se principalmente à exportação de minério de ferro trazido do projeto Serra dos Carajás, no Pará. O local foi escolhido no lugar do porto de Belém, mais próximo, devido à profundidade natural da baía de São Marcos, de mais de 26m durante a maré baixa, que permitiria minimizar os custos com dragagem para a atracação de navios graneleiros de grande porte (PORTOGENTE, 2016).

Figura 2: Porto Ponta da Madeira



Fonte: (Google Maps, 2020).

O Porto da Ponta da Madeira constitui, com o Europoort de Roterdã (local de destino de boa parte dos navios carregados no Terminal), o único conjunto de portos capaz de lidar com navios de 23m de calado, se não contarmos os terminais petroleiros de alto mar (capazes de lidar com navios de até 30m de calado; o maior existente no mundo em janeiro de 2006 é um superpetroleiro de 24.6m). A vantagem oferecida pela profundidade natural da baía quase foi contrabalançada pela amplitude da maré, que gera fortes correntes e chegou a pôr a pique um navio, pouco antes da primeira atracação do cargueiro gigante Berge Stahl, encomendado especificamente para fazer a rota Ponta da Madeira-Roterdã (PORTOGENTE, 2016).

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, 4º Boletim Trimestral de 2018, o Terminal Ponta da Madeira foi um dos destaques entre os portos privados é o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, que na comparação com o quarto trimestre de 2017 teve alta de 12,9%, um incremento de aproximadamente 6,3 milhões de toneladas. Nesse terminal, 99,4% da carga se trata de minério de ferro, sendo o restante relativo a manganês (ANTAQ, 2018).

Já no boletim informativo do ano do 2º trimestre de 2019 da ANTAQ, o maior movimentador em tonelagem bruta, entre os portos privados, é o Terminal Marítimo de Ponta Madeira, que na comparação com o segundo trimestre de 2018 teve retração de 9,4%, reduzindo em cerca de 3,8 milhão de toneladas o montante movimentado. Na comparação entre primeiros trimestres de 2019/2018, destaque também para a redução na movimentação do Terminal de Tubarão (-43,97%) que, assim como Ponta da Madeira, é um terminal especializado no embarque de minério de ferro.

No que diz respeito a alta concentração de peso bruto movimentado, os 10 principais portos privados corresponderam a 2/3 do peso total de cargas operado neste tipo de instalação, equivalente a 108,1 milhões de toneladas, sendo que unicamente Ponta da Madeira representou 23,6% desse montante, fechando o trimestre com 38,6 milhões de toneladas movimentadas, 99,8% desse volume sendo de minério de ferro (ANTAQ, 2019).

Posteriormente, com relação ao minério de ferro que é o principal produto do grupamento de granéis minerais movimentado nos portos brasileiros, sendo também a mercadoria com maior tonelagem total de movimentação portuária nacional: 84,1 milhões de toneladas somente no segundo trimestre de 2019. Desse montante, 89,3% foi operado em portos privados, com destaque para o Terminal de Ponta da Madeira, com 42,8 milhões de toneladas (ANTAQ, 2019).

Deste modo, nota-se a importância da função do Porto do Itaqui e Ponta

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



da Madeira para a economia do Estado do Maranhão, a necessidade do alinhamento e convergência entre as políticas públicas para o setor, a efetividade do Plano Diretor Municipal com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos Itaqui e Ponta da madeira e demais sinergias que possam surgir a partir de um novo arranjo de governança e relacionamento institucional.

3. REFLEXÕES SOBRE O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Uma análise do cenário econômico brasileiro, mesmo que resumida, é a premissa básica para contextualizar e compreender o desempenho do setor portuário nacional em um determinado período. As variações de mercado, como flutuações de preço e do câmbio, têm impacto direto nas decisões dos atores envolvidos no comércio e na corrente logística de transportes de bens e insumos, no país e em suas vias navegáveis. Nesse sentido, compreender as relações de trabalho no interior dos Terminais portuários, tanto públicos como privados, se constitui como objeto de estudo que facilita o entendimento sobre as dinâmicas de trabalho que envolvem o trabalhador portuário avulso.

Para tanto, cabe ressaltar que quanto a evolução da história, a Revolução Industrial foi marcada, inicialmente, pela divisão de atividades, de funções e de homens: divisão não só de trabalho produtivo e improdutivo, mas também entre a indústria e os serviços, entre o tempo de trabalho “necessário” e o tempo de trabalho “livre”, entre a atividade profissional e a atividade doméstica, entre o espaço público e o espaço privado (OLIVEIRA, 2003).

Nesse contexto, destaca-se que desde a crise da sociedade fordista nos anos 1970 e das supostas “saídas” preconizadas pelas políticas neoliberais, a questão social vem assumindo importância central dada a expansão do desemprego, os altos índices de pobreza nos países e a fragilização do trabalho, dentre outros.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



Assim, a compreensão das relações de trabalho e os impactos sociais que estes causam na vida dos trabalhadores avulsos, se constitui como um objeto de pesquisa instigante, uma vez que a flexibilização das relações de trabalho diluiu a nítida linha de separação entre incluídos e excluídos.

Através da terceirização e da desregulamentação social, é produzida a desestabilização no mundo do trabalho que atingiu, inicialmente, os trabalhadores industriais e depois todos os assalariados, afetando, hoje, todos os que vivem do trabalho. Este processo histórico levou à redução do emprego “fordista” (ou seja, do trabalho como um corolário de direitos e proteção social, característico da “Era de Ouro” ou “welfare state”), com uma crescente fragilização dos trabalhadores estáveis e uma persistente produção de instáveis (HARVEY, 1992), configurando a vulnerabilidade de massa (CASTEL, 1998).

No Brasil, não é diferente a distribuição do poder, pois o capital concentra-se na pequena parcela da população, ocorrendo um desequilíbrio na sociedade, refletindo nas classes médias e baixa a falta de condições, deixando um rastro de insegurança e incertezas aos trabalhadores. Estes, com as constantes transformações, são levados a buscar alternativas para uma nova inserção na sociedade, buscando desta maneira, cursos profissionalizantes e técnicos para exercerem atividades autônomas no mercado de trabalho (CARVALHO, 2004).

Conforme já assinalado, a OGMO é responsável, dentre outras atribuições, a administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, além de manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso. Os trabalhadores portuários avulsos prestam serviços aos múltiplos requisitantes de sua mão-de-obra, sejam operadores portuários ou não, dentro da área do porto organizado sem configurar vínculo empregatício por expressa disposição legal e somente ganham seu sustento, quando têm oportunidades de trabalho.

Diferentemente dos trabalhadores empregados, cuja ocupação é permanente,

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



os TPA's vivem na incerteza, notadamente naqueles portos onde a movimentação de cargas é intermitente, variando de acordo com a sazonalidade de determinados produtos, sendo assim, pode-se afirmar que um porto sem movimentação de carga é o mesmo que desemprego para os trabalhadores portuários avulsos, uma vez que os mesmos dependem da alta movimentação de mercadorias para assim ter uma vaga de emprego (CARVALHO, 2004).

A desestabilização e a vulnerabilidade sociais conduzem à desvalorização simbólica, com a corrosão do sistema de valores, da autoimagem e das representações da inserção de cada um na estrutura social. A desestabilização no mundo do trabalho, desde a década de 1980, deu-se com demissões em massa, que reduziram drasticamente os segmentos mais estáveis de trabalhadores, ao lado da expansão de uma multiplicidade de estatutos de assalariamento, explícitos ou não, nas grandes empresas, compondo uma rede de trabalho precário. Muitos demitidos foram reintegrados sob variadas formas de terceirização e outros tipos de precarização dos vínculos contratuais, a exemplo dos contratos temporários, dos contratos em tempo parcial – configurando situações de trabalho frágeis em relação ao seu estatuto anterior, outros permaneceram no desemprego de longa duração. Assim, as abordagens foram ampliadas passando a englobar tanto os trabalhadores do núcleo estável, quanto a cascata de terceirizados, compondo uma rede de novas relações de trabalho marcadas pela crescente precarização. Para fins analíticos, pode-se distinguir algumas dimensões deste processo (FRANCO, DRUCK E SELIGMANN, 2010).

A primeira delas diz respeito aos vínculos de trabalho e às relações contratuais. Compreende o processo sociopolítico de perdas de direitos trabalhistas ou do seu usufruto no mundo do trabalho real – descanso remunerado, férias anuais remuneradas, referenciais de jornada de trabalho normal e de horas extras, dentre outros. Envolve, ainda, as perdas de benefícios indiretos – planos de saúde, transporte, alimentação, auxílio educação, dentre outros –, bem como as perdas

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



salariais, em geral, pela não adoção/cumprimento ou defasagem em relação aos acordos coletivos da categoria de trabalhadores mais “estáveis”.

Trata-se de uma dimensão do processo de precarização que leva à desestabilização dos estáveis, à perda dos referenciais de proteção social do trabalho, conduzindo “estáveis” e instáveis a metabolizarem, cotidianamente, a competição desenfreada, a insegurança e a instabilidade, terrenos em que prolifera e se move a gestão pelo medo. Druck e Franco (2007) constataram que grandes empresas industriais chegam a ter 75% de seus trabalhadores regulares sob contratos instáveis (terceirizados) e apenas 25% “estáveis”. A generalização deste processo resulta num nivelamento “por baixo” do mercado de trabalho, configurando a precarização do emprego (e do mercado de trabalho).

A segunda dimensão concerne à organização e às condições de trabalho que, em todos os setores de atividades, têm se caracterizado pelas metas inalcançáveis e pelo ritmo intenso de trabalho favorecidos pelo patamar tecnológico da microeletrônica. A forte pressão de tempo somada à intensificação do controle ou da instrumentalização do medo à demissão conduzem à intensificação do trabalho. O aumento da competitividade também contribui para esta intensificação, além de, como veremos adiante, acarretar ressonâncias negativas para a sociabilidade e para a saúde mental. A constatação de que a hiperatividade está associada ao desenvolvimento de fenômenos como a compulsividade e a auto aceleração vem revelando processos complexos que têm sido estudados sob várias perspectivas (MARZANO, 2004; DEJOURS, 2004).

A terceira dimensão, estreitamente ligada às anteriores, consiste na precarização da saúde dos trabalhadores. Esta vem incidindo de modo marcante na saúde mental, que é indissociável da saúde como um todo. Essas limitações se expressam, por exemplo, nas defasagens de treinamento e de informação sobre os riscos entre segmentos “estáveis” e terceirizados, na diluição das responsabilidades em relação a acidentes, adoecimentos e falhas na prevenção, além do predomínio

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



das medidas de proteção individual em detrimento da proteção coletiva e das políticas preventivas.

Por outro lado, observa-se que a perda de estatuto da maioria dos trabalhadores dentro das empresas – que são os terceirizados, com contratos temporários etc. – conduz a uma maior sujeição às condições aviltantes e (in)suportáveis de trabalho. Diante das metas e dos ritmos acelerados, frequentemente são utilizados “atalhos” e manobras para aumentar a produtividade e manter-se no mercado que fragilizam a segurança e a saúde no trabalho (SILVA; FRANCO, 2007).

A quarta dimensão da precarização, fundamental para a consistência do tecido social, compreende a fragilização do reconhecimento social, da valorização simbólica e do processo de construção das identidades individual e coletiva. Numa sociedade em que o trabalho ainda ocupa um espaço/tempo central na vida social e individual, sua precarização dificulta o processo de identificação e construção de si, tornando mais complexa a alienação/estranhamento do trabalho, conforme (ANTUNES, 2009).

A quinta dimensão afeta a natureza da representação e organização coletiva (sindical). O binômio terceirização/precarização, ao minar a identidade individual e coletiva, conduz à fragilização dos agentes sociais. São os efeitos propriamente políticos da terceirização que pulveriza e enfraquece os sindicatos, ameaçando sua representatividade pela divisão crescente das categorias profissionais, cada uma com o seu sindicato, com atuações competitivas entre si. Esta fragilização política conduz tanto à discriminação dos terceirizados pela empresa contratante – com espaços demarcados e áreas proibidas – quanto à discriminação entre os próprios trabalhadores – do núcleo “estável” e terceirizados (ANTUNES, 2009)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando-se em consideração o exposto, ressalta-se que a precarização

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



política, em outra perspectiva, é exposta por Castel (2009) ao analisar a fragilização da cidadania no processo de desmonte de estruturas governamentais e legislações que até os anos 1970 garantiam direitos sociais e políticas de proteção social. Esta precarização concorre para a desproteção que pode tornar-se desamparo, vivenciado na intermitência entre trabalho desregulamentado e desemprego, pelos mais pobres e desprovidos de capital social, especialmente em países nos quais esta falta corresponde, em grande parte, a carências de ordem educacional.

Assim, compreender o processo de precarização do trabalho, a partir da experiência dos trabalhadores portuários avulsos, tomando por referência os portos do Itaqui e Porto Ponta da Madeira localizados na cidade de São Luís – MA, é de fundamental importância para refletir sobre as mudanças ocorridas no mundo do trabalho.

Desse modo, nota-se que o processo de precarização atinge os setores econômicos, causando degradação das condições de trabalho, perda de direitos, redução de garantias e benefícios, instabilidade no emprego com indefinição do empregador, tornando, assim, vulnerável a situação dos trabalhadores. Ainda mais no que se refere ao trabalho portuário avulso, uma vez que o mesmo, nasceu na precariedade sendo um trabalho manual que atinge situação de multifuncionalidade, ou seja, desenvolvendo diversos serviços sem ter um vínculo empregatício que possibilite ao trabalhador comungar dos seus direitos sociais tal como estão assegurados aos trabalhadores vinculados aos portos.

REFERÊNCIAS

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários -. **BOLETIM AQUAVIÁRIO – 4º Trimestre/2018**. 2018. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/Boletim-Informativo-4%C2%BAT2018-vfinal.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2020.

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários -. **BOLETIM AQUAVIÁRIO – 2º Trimestre/2019**. 2019. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp->**MA**>

CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



content/uploads/2019/12/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-2%C2%B0-T_2019.pdf>.
Acesso em: 10 jan. 2020.

ARAÚJO, Sílvia. **Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho.** Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922013000300006> acesso em 05 de dez. de 2019

BRASIL. **Lei de Modernização dos Portos, de 1993 (Lei n.º 8.630/93).** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm> acesso em 05 de jan. de 2020.

FUENTE, Michele. **Trabalhador portuário avulso, cadastrado e registrado, distinção que fere o princípio da igualdade.** Disponível em <<http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,trabalhador-portuario-avulso-cadastrado-e-registrado-distincao-que-fere-o-principio-da-igualdade,37954.html>> acesso em 04 de jan. de 2020

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. **A ideologia alemã.** São Paulo: Boitempo, 2007

MARX, Karl. *O capital.* Lv. I, v. II. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

MEZZAROBBA, Orides. **Manual de metodologia de pesquisa no direito.** Cláudia Servilha Monteiro. 7ª ed. São Paulo. Saraiva, 2017.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** São Paulo: Hucitec/ABRASCO, 1992.

ANTUNES, Ricardo. *O Continente do Labor.* São Paulo: Boitempo Editorial, 2009.

CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social:** uma crônica do salário. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna.* São Paulo: Loyola, 1992.

FRANCO, Tânia; DRUCK, Graça; SELIGMANN-SILVA, Edith. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, [s.l.], v. 35, n. 122, p.229-248, dez. 2010. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0303-76572010000200006>. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0303-76572010000200006&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 04 jan. 2020.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA



CONFIGURAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO, TRABALHO E AÇÃO COLETIVA



DRUCK, G.; FRANCO, T. **A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização.** São Paulo: Boitempo, 2007.

MARZANO, M. **Travail compulsif et effacement de la subjectivité: l'hyperactivité comme fuite.** Travailler, Paris, v. 1, n. 11, p. 7-24, 2004. Dossier L'Hyperactivité.

DEJOURS, C. **A banalização da injustiça social.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

SILVA, S.; FRANCO, T. **Flexibilização do trabalho: vulnerabilidade da prevenção e fragilização sindical.** In: DRUCK, G.; FRANCO, T. A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização. São Paulo: Boitempo, 2007. p. 119-146.

FERNANDES, Annibal. **O trabalhador autônomo.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

OLIVEIRA, Magnae Latitia Brito dos Reis. **Relação de emprego: o elemento "subordinação" no contrato com as novas tecnologias.** Síntese trabalhista, Porto Alegre, v. 14, n. 164, p. 127-130, fev, 2003.

CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalhadores portuários avulsos e órgão gestor de mão-de-obra. Aspectos trabalhistas e previdenciárias. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 9, n. 368, 10 jul. 2004. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/5434>. Acesso em: 11 dez. 2019.

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico.** Tradução de Paulo Neves. São Paulo: Martins Fontes, 1995. (Coleção Tópicos).

PEREIRA, Danielle. **SOCIEDADE E NATUREZA: uma análise sobre o espaço socioambiental do Porto do Itaqui - São Luís - Ma, no período de 1970-2017.** Disponível em <
<http://www.ppdsr.uema.br/wpcontent/uploads/2018/08/DISSERTA%C3%87%C3%83O-FINAL-Danielle1.pdf>> Acesso em 19 de dez. de 2019.

De 21 a 24 de Janeiro de 2020 Local: CCH-UFMA

