



Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da UFPI

III SINESPP

20 a 24
OUTUBRO
2020

SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE ESTADO, SOCIEDADE E POLÍTICAS PÚBLICAS
Democracia, desigualdades sociais e políticas públicas no capitalismo contemporâneo

EIXO TEMÁTICO 2 | TRABALHO, QUESTÃO SOCIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS

FLEXIBILIZAÇÃO NAS RELAÇÕES DE TRABALHO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS – TPA’S: uma análise nos Portos Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís – MA

SE FLEXIBILIZATION IN WORK RELATIONSHIPS OF AVULSOS PORT WORKERS - TPA’S:
an analysis at the Itaqui and Ponta da Madeira Ports in São Luís – MA

Ingrid Laiane Veras Cruz¹

Maysa Barbosa Moreira²

RESUMO

A sociedade está em constante modificação, o que implica também em mudanças nas relações de trabalho a partir da reestruturação do capitalismo global. Nesse sentido, esta pesquisa em processo de maturação pretende dialogar acerca das dinâmicas ocorridas nas relações de trabalho que envolvem o Trabalhador Portuário Avulso – TPA inseridos nos terminais portuários Itaqui e Ponta da Madeira localizados em São Luís – MA. Para tanto, foi realizada pesquisa exploratória e 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. Os resultados apontam as diversas transformações no mundo do trabalho, ressignificando as relações de trabalho que colocam os TPA’S como uma modalidade de trabalhador precarizado.

Palavras-Chaves: Trabalho. Capitalismo. Flexibilização. TPA’s. Precarização.

ABSTRACT

¹ Pós-graduanda 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.

Society is constantly changing, which also implies changes in labor relations from the restructuring of global capitalism. In this sense, this research in the maturation process intends to dialogue about the dynamics that occurred in the work relationships that involve the Single Port Worker - TPA inserted in the Itaqui and Ponta da Madeira port terminals located in São Luís - MA. To this end, exploratory and bibliographic research was carried out that emphasizes the changes that have occurred in the world of work, as well as modifying the forms of social organization, implying a diversity of worker profiles in the most varied sectors of daily life, reflecting the various transformations arising from the way capitalist production. The results show the various transformations in the world of work, giving new meaning to the work relationships that place TPA's as a precarious worker.

KEYWORDS: Job. Capitalism. Flexibilization. TPA's. Precariousness.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é apresentar uma discussão teórica em fase de maturação que envolve a situação de trabalhadores portuários avulsos – TPA's inseridos nos Portos Itaqui e Ponta da Madeira na cidade de São Luís – MA. As flexibilizações ocorridas no mundo do trabalho propõem novas formas de organização social, onde nem sempre os trabalhadores possuem direitos assegurados. Nesse sentido, o trabalhador portuário avulso se difere dos trabalhadores vinculados, por não possuir vínculo empregatício e desenvolver funções temporárias, geralmente por órgãos terceirizados, onde a cada contratação, aperfeiçoa-se uma nova relação com o respectivo tomador de serviços, independente da anterior.

A reestruturação organizacional dos portos, a dinâmica tecnológica e um quadro de privatização crescente, desde os anos 1990, criaram um novo referencial para o trabalho, mudando relações técnicas e sociais de categorias históricas. Logo, tais tendências já vêm se desenvolvendo há vários anos, sem que a política de conciliação de classes promovida pelas lideranças sindicais e pelos governos de recorte social-liberal mostre-se capaz de reverter a degradação das condições de vida e de trabalho dos “novos proletários” (ANTUNES, 2018).

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”.

Isto posto, o trabalho possui como prerrogativa enfatizar o debate que envolve a flexibilização nas relações de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos inseridos no Portos Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís – MA, ressaltando que a natureza dos dois portos são distintas, ao passo em que um é de natureza pública e o outro, privada. É apresentado um percurso metodológico que envolve pesquisa exploratória e bibliográfica. 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.

2 TRANSFORMAÇÕES CAPITALISTAS E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

O primordial intuito que decorre do modo de produção capitalista é a posse dos meios de produção, ou seja, a terra, a matéria-prima, a tecnologia, o conhecimento, o capital, as forças produtivas, dentre outros, necessários para a produção de mercadorias, são apropriados por uma classe que detém o monopólio sobre os mesmos. Dessa essência que move a sociedade do capital surge um efeito oposto, que, logicamente, são os indivíduos não detentores desses meios, restando para os mesmos vender ou alugar a sua força de trabalho como meio de sobrevivência.

Em relação aos que vendem ou alugam a sua força de trabalho, Catani (2011) cita o exemplo do artesão que era dono tanto de seu trabalho como de seus meios de produção, se tratando até então de um produtor independente, que vendia seu produto e não sua força de trabalho, porém com expansão capitalista foi liquidado pelas fabricas sempre crescentes e, ao final, com suas dívidas perderam os seus meios de produção e nada lhes restou para vender senão a sua força de trabalho. No mesmo norte Catani (2011) estabelece sobre o capitalismo:

Para que exista capitalismo faz-se necessário a concentração da propriedade dos meios de produção em mãos de uma classe social e a presença de uma outra única fonte de subsistência. Estes requisitos Marx demonstrou terem sido estabelecidos através de um processo histórico que transformou as antigas relações econômicas dominantes no feudalismo, destruindo-as ao mesmo tempo que se construía o capitalismo. (CATANI, 2011)

Outra característica do modo de produção capitalista é uma feroz luta concorrencial entre os proprietários dos meios de produção, podendo nomeá-los como capitalistas, pois esses que obtém a concentração de lucro, procurando produzir a maior quantidade possível de mercadorias e vende-las ao menor preço. Assim, forma-se uma luta desigual, de certa feita que as pequenas e medias empresas são derrubadas pelas grandes. Marx denomina esse fenômeno de centralização do capital (MARX, 1979).

De acordo com Antunes (2018), as transformações ocorridas no capitalismo recente no Brasil, marcadamente na década de 1990, impulsionadas pela nova divisão internacional do trabalho, foram de grande intensidade sobretudo no mundo do trabalho. O Brasil se estruturava, então, com base em um desenho produtivo bifronte: de um lado, voltado para a produção de bens de consumo duráveis, como automóveis, eletrodomésticos etc., visando um mercado interno restrito e seletivo.

Por outro, dada sua condição de dependência em relação ao capitalismo avançado, desenvolvia a produção direcionada à exportação, tanto de produtos primários quanto de produtos industrializados. Internamente, a dinâmica do padrão de acumulação capitalista se baseava na vigência de um processo de superexploração da força de trabalho, caracterizado por baixos salários, ritmos de produção intensificados, jornadas prolongadas, combinando uma extração tanto do mais-valor absoluto quanto do mais-valor relativo (ANTUNES, 2018).

Oriundos desse processo de expansão do capitalismo, passa a coexistir a flexibilização nas relações de trabalho, onde ainda que a globalização não seja absoluta na realidade das nações, a mundialização do capital marca de forma diferenciada a atividade do trabalho. Nesse contexto, a globalização tem sido um processo de expansão e hegemonia do sistema capitalista, da transformação do Estado de bem-estar social nos países desenvolvidos, da reestruturação produtiva marcada pela flexibilidade e inovações organizacionais, a partir de setores econômicos chave, da disseminação da tecnologia da informação, levando ao encolhimento da participação do trabalho na produção de riqueza (ARAÚJO, 2013).

Isto posto, uma vez desestruturada, a relação de emprego padrão, onde prevalece o trabalhador assalariado formal, o trabalho remunerado que garante reconhecimento social entrou em convulsão com as renovadas crises da acumulação. À existência múltipla e coetânea do trabalho parcial, por tempo determinado, sem contrato, em domicílio, autônomo, precário, associado, solidário, os pesquisadores procuram compreender essa diversidade decorrente dos mecanismos de rebaixamento dos custos do trabalho, de sua desregulamentação e perda de valor do trabalho na sociedade contemporânea (ARAÚJO, 2013).

Desse modo, observa-se uma drástica mudança do modo de produção capitalista e as diversas expressões de trabalho nos dias atuais tais como: aparecimento de novas modalidades de trabalho temporário, intermitente, do desemprego estrutural, entre outros, tornam-se menores as ofertas de postos de trabalhos formais, pautadas na relação clássica de emprego. Segundo a Organização Internacional do Trabalho - OIT (2015), a economia global vem perdendo a capacidade de criar novos postos de trabalho. O desemprego, em razão da crise econômica internacional, tende a crescer.

Demonstra-se, ainda, que o crescente desemprego em escala global, faz com que a tendência aos trabalhos informais e exercidos de forma autônoma aumente, abrandando-se a predominância dos modelos clássicos das relações de emprego, assim, os trabalhos nos quais o empregado possui subordinação jurídica direta ao empregador, com remuneração fixa e com jornada de trabalho regular perdem espaço no atual cenário (OIT, 2015).

De acordo com a OIT (2018) a tendência ao desemprego mundial continua alta, diante deste cenário, surge como alternativa para os governos locais a flexibilização das leis trabalhistas, pois, defende-se que o alto custo para a manutenção do empregado inviabiliza novas contratações, sendo necessário flexibilizar e reduzir direitos, barateando os custos, a fim de oportunizar o acesso de mais pessoas aos postos de trabalho.

No Brasil, a Lei nº 13.467 de julho de 2017, conhecida como “reforma trabalhista” alterou diversos artigos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), trazendo uma nova configuração para as relações de trabalho. Serão abordadas aqui as principais mudanças trazidas pela nova legislação, que abrandam a proteção e os direitos trabalhistas. Tem-se que, dentre as principais mudanças trazidas pela reforma,

estão a implementação do trabalho intermitente, a prevalência das negociações individuais de trabalho sobre o legislado, e a possibilidade de terceirização irrestrita que é exatamente o que ocorre no ramo do trabalho portuário avulso.

Essas novas normas de flexibilização trabalhista tratam-se, na verdade, de formas de precarização do trabalho, que atingem a dimensão subjetiva interpessoal e social dos trabalhadores expostos ao trabalho vulnerável, com a redução de proteção e de garantias. Como consequência, tem-se com a desvalorização dos salários e a perda da qualidade de vida em detrimento do trabalho. Ainda, o trabalhador passa a perder a sua capacidade de consumo e de fomentar, conseqüentemente o mercado. Por outro lado, os mecanismos de proteção social, como a previdência social, também acabam prejudicados, segundo a Agenda do Trabalho Decente das Américas, da OIT:

No plano social e do mercado de trabalho, os resultados das reformas da década de 1990 foram bastante decepcionantes na América Latina e no Caribe. O produto por trabalhador cresceu a uma taxa muito baixa (0,21% ao ano entre 1990 e 2005), e, ao mesmo tempo, se observou um incremento do desemprego e do emprego informal. Em alguns países (os casos mais notáveis são Argentina, Colômbia e Peru), efetuaram-se reformas que flexibilizaram a contratação e a demissão, e, em muitos casos, foram abandonados mecanismos solidários de proteção social, tanto relativos às aposentadorias e pensões como à saúde e à proteção a acidentes e enfermidades profissionais, sem que houvesse um aumento da cobertura do sistema (OIT, 2006)

Com a flexibilização da regulamentação do trabalho e a redução de direitos trabalhistas, a OIT (2015) ainda alerta para o crescimento da desigualdade de renda a nível global, pois, com o crescimento do trabalho informal, e conseqüentemente precário, os desníveis de remuneração crescem. É necessária, portanto, a promoção de políticas estatais que tenham a finalidade de proteger não apenas as relações formais de emprego, mas que proteja todas as formas de trabalho das incertezas e inseguranças promovidas pelas novas tendências de trabalho global.

Nota-se, todavia, que ocorre que embora haja uma dependência mútua entre trabalhador e empregador, o problema consiste no fato de não haver equilíbrio, pois surge uma relação de exploração já que os empregadores se apropriam do lucro produzido através do trabalho dos operários. Marx (1979) chama esse fenômeno de 'mais-valia' o trabalho que gera lucro, pois entende que o dinheiro não gera dinheiro, mas sim o trabalho gera dinheiro. Coloca que a mais-valia é o valor que é gerado através

do trabalho, mas que não é repassado ao trabalhador, mas sim a classe dominante que poderá obter bens e acumular riquezas.

À medida que a divisão do trabalho se desenvolve e a acumulação aumenta, mais se torna aguda a fragmentação. O próprio trabalho só pode subsistir sob o pressuposto dessa fragmentação. Aqui, pois, surgem dois fatos. O primeiro é que as forças produtivas aparecem como totalmente independentes e separadas dos indivíduos, como um mundo apartado ao lado deles. O que se fundamenta no fato de que os indivíduos, dos quais as forças produtivas se compõem, existem como indivíduos separados e em oposição mútua, ao passo que, por outro lado, essas forças só são forças reais no intercâmbio desses mesmos indivíduos. Por um lado, então, temos uma totalidade de forças produtivas que adquiriram como que uma forma objetiva e que, para os próprios indivíduos, não são mais suas próprias forças, mas as da propriedade privada e, por isso mesmo, são apenas as forças dos indivíduos enquanto proprietários privados. Em nenhum período anterior as forças produtivas haviam tomado essa forma indiferente para as trocas dos indivíduos enquanto indivíduos, porque suas próprias trocas eram ainda limitadas (...) O trabalho, única conexão que os indivíduos ainda mantêm com as forças produtivas e com a sua própria existência, perdeu para eles toda a aparência de atividade de si mesmos e só conserva sua vida atrofiando-a. (MARX; ENGELS, 1979).

Busca-se pelo empregador um crescente lucro decorrente de mão de obra cada vez mais barata, existe uma lógica no mundo capitalista que determina que quanto mais barata for a mão de obra, mais lucro as grandes empresas terão, o trabalhador não é tratado como fonte principal do mercado econômico, mas sim como um fonte secundária de onde se extrai apenas a força e a mão de obra, sem ser necessário muitos privilégios em troca do labor, o capitalismo não tem intenção de valorizar a força laboral como matéria essencial e insubstituível na engrenagem social ao qual estamos inseridos.

3 TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO: impasses e desafios nos Portos Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís – MA

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.

Cabe ressaltar que a pesquisa propõe uma análise em dois portos de naturezas distintas, tendo em vista que 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 Luís, 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).

Já o Terminal Marítimo de **Ponta da Madeira** 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 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).

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.

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 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, ele 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 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).

A precarização 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.

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 e intergeracionais.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A situação de crise estrutural capitalista vem se prolongando e modificando intensamente a organização do trabalho e sua participação no processo de acumulação capitalista. 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 tais como estão assegurados aos trabalhadores vinculados aos portos.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital** / Ricardo Antunes. - 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2018. (Mundo do trabalho) recurso digital.

ARAÚJO, Silvia. **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 maio. de 2020

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/l12815.htm> acesso em 05 de jun. de 2020.

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

CATANI, A.M. **O que é Capitalismo** - Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Abril Cultural / Brasiliense: 2011.

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

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 jun. de 2020

MARX, K. **O Capital** - crítica de economia política. Livro 1, vol.2. 8 ed. São Paulo: DIFEL, 1982.

OIT. **Trabalho decente nas Américas: uma agenda hemisférica 2006-2015**. in: XIV Reunião Regional Americana. Brasília, 2006. Disponível em:

https://www.ilo.org/brasil/brasilia/noticias/WCMS_615927/lang--pt/index.htm. Acesso em 05 de abril de 2020

OIT. **Perspectivas sociais e de emprego no mundo- mudança na modalidade de emprego-sumário executivo**. Geneva, 2015. 8 p. Disponível em: https://www.ilo.org/brasil/brasilia/noticias/WCMS_615927/lang--pt/index.htm . Acesso em 05 de abril de 2020

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.