

AS REVERBERAÇÕES DO NEOLIBERALISMO AOS PORTOS E TRABALHADORES PORTUÁRIOS NO BRASIL: REFLEXÕES PRELIMINARES¹

The reverberations of neoliberalism to ports and port workers in Brazil: preliminary reflections

Thiago Pereira de Barros

Universidade Estadual Paulista (UNESP) - FCT/Presidente Prudente
thiagobarros.evk@gmail.com

Resumo: O sistema portuário brasileiro passou por importantes transformações nas últimas três décadas, como por exemplo através da Lei nº 8.630/93 e Lei nº 12.815/2013 que iniciaram processo de mudança na gestão dos portos, promovendo a privatização e abertura de novos portos pelo país, bem como causando efeitos prejudiciais aos trabalhadores, tais como multifuncionalidade e ampliação da precarização. Este artigo, portanto, aborda as mudanças nos portos e os impactos para os trabalhadores portuários advindos do processo de acumulação do capital. O texto é constituído de aportes teóricos e dados secundários, o que nos possibilita inferir, a partir de alguns exemplos elencados, como as transformações inseriram novas formas de controle da gestão dos portos, assim como, do controle do trabalho pelo capital, que tem respaldo no paradigma neoliberal.

Palavra-chave: Trabalho Portuário. Modernização Portuária. Neoliberalismo.

Abstract: The Brazilian port system underwent major changes in the last three decades, for example through Law 8.630/93 and Law 12.815/2013, which initiated a process of change in port management, promoting privatization and opening of new ports throughout the country, as well as causing harmful effects to workers, such as multifunctionality and increased precariousness. This article, therefore, addresses the changes in ports and the impacts for port workers arising from the process of capital accumulation. The text is made up of theoretical contributions and secondary data, which allows us to infer, from some examples listed, how transformations have introduced new forms of control of port management, as well as the control of labor by capital, which has support in the neoliberal paradigm.

Keys words: Port Work. Port Modernization. Neoliberalism.

¹ Esse texto compreende parte das discussões que estamos desenvolvendo em nossa pesquisa de doutorado que é financiada pela FAPESP (Processo: 2017/05924-7).

Introdução

O setor portuário brasileiro está vivenciado uma série de mudanças em relação a gestão dos portos e ao controle sobre a força de trabalho portuária. Essas mudanças que se iniciaram na primeira metade dos anos de 1990 tem como escopo inserir este setor dentro das novas estratégias de acumulação do capital dentro do paradigma neoliberal. A Modernização dos Portos, iniciada pelo marco regulatório Lei 8.630 de 1993 e a Lei nº 12.815 de 2013, deve ser compreendida como estratégia do capital em ampliar o processo de acumulação, principalmente, com a adoção da reestruturação produtiva e da flexibilização da força de trabalho. O que por sua vez, representa uma política de classe com vias de exploração e subordinação do trabalho ao capital.

Neste ínterim, o objetivo desse texto é compreender os efeitos das mudanças no controle da força de trabalho portuária e seus impactos para os trabalhadores. Para isso, nos utilizamos de fontes de dados secundários, uso de revisão bibliográfica sobre a questão portuária no Brasil, trabalhadores portuários, assim como, sobre o metabolismo do capital. Metabolismo esse, como descreve Mészáros (2007; 2011), que está em constante transformação no que tange os mecanismos de controle e de subsunção do trabalho a lógica do capital.

Iniciamos nossa discussão abordando sobre a origem do pensamento neoliberal e suas repercussões dentro do cenário político-econômico, assim como, suas ideias centrais em relação a orientação do Estado. No segundo item, descrevemos as principais mudanças introduzidas através da modernização dos portos no que tange a organização dos portos no Brasil, após criação do marco regulatório, Lei 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização Portuária e com a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/13.

Em seguida, apontamos as reverberações da modernização dos portos para os trabalhadores portuários, discutindo alguns exemplos dos efeitos no que concerne as relações de trabalho e seus impactos, o que por sua vez, vem intensificando o processo de precarização do trabalho.

Por fim, sinalizamos alguns apontamentos finais e de conjuntura atual no país, que rebatem sobre os direitos dos trabalhadores.

Neoliberalismo e os efeitos ao sistema portuário

A constituição do pensamento neoliberal está associada a ação político-econômica de pensadores e políticos do centro do capitalismo no pós II Guerra Mundial na América do Norte e Europa. Substancialmente, em pensadores que se posicionavam veemente contra o Estado intervencionista e de Bem-Estar social. Entre os principais defensores do pensamento neoliberal, como exemplo, temos o austríaco Friedrich Hayek que em 1944 escreveu “O Caminho da Servidão”, onde ataca qualquer mecanismo de intervenção do Estado no mercado.

Por sua vez, a gênese do Estado de Bem-Estar social está no combate as mazelas promovidas pelo próprio capital em sua fase liberal, assim como, o avanço do comunismo no imaginário das nações como alternativa ao modo capitalista de produção (ARRIGHI, 1996).

Conforme o autor supracitado, o capital adotou um modelo de produção menos conflituoso entre capital-trabalho. Todavia, com a crise de acumulação dos anos 1970, o Estado de Bem-Estar social, também, entrou em crise, muito porque segundo Harvey (1999) o mesmo representava empecilhos ao próprio desenvolvimento do capital. Tendo em que que ao mesmo tempo em que garantia direitos sociais aos trabalhadores, esses direitos representavam barreiras de ampliação da própria margem de lucro do capital. Além disso, a própria rigidez do modelo fordista, a inflexibilidade da força de trabalho, volatilidade do mercado, o aumento da competição influenciou numa radical reestruturação do mercado de trabalho, ajudando a impor regimes mais flexíveis de planejamento dentro do modelo toyotista (HARVEY, 1999).

Nesses circunstâncias, autores críticos ao Estado de Bem-Estar social ganharam destaque no pensamento político-econômico propondo medidas de superação da crise de acumulação do capital através da revalorização do mercado como instrumento de regulação e preconizando a minimização contínua e progressiva da participação do Estado na economia (ANTUNES, 2011).

No tocante aos sistema portuário, veremos que as reverberações da adoção do capital ao paradigma neoliberal nos portos nacionais, estabeleceu-se com: 1º) desmantelamento das empresas públicas, inclusive ligadas ao setor portuário, marcado pela promulgação da Lei nº 8.029 de 1990, que dispõe sobre a extinção/dissolução de entidades da administração pública federal ; 2º) a promulgação da Lei nº 8.031 de 1990, criando o Programa Nacional de

Desestatização (PND), consolidando o projeto de privatização; 3) promulgação da Lei nº 8.630 de 1993; 4) a Lei nº 8.987 de 1995, que redefiniu o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos no país.

A Lei de Modernização dos Portos, como ficou conhecida o marco regulatório Lei nº 8.630/93, reorganizou a legislação portuária brasileira, modificando desde à estrutura e organização das instalações físicas dos portos ao controle da mão de obra utilizada. Em outras palavras, os trabalhadores portuários claramente sofreram e, estão sofrendo, com os reflexos diretos e indiretos dessas mudanças. A seguir apresentamos algumas das mudanças inseridas nos portos brasileiros.

A modernização dos portos e as transformações na organização dos portos

No tocante aos efeitos da modernização dos portos na organização do setor no país, vale dizer que a Lei nº 8.630/93 incorporou novos atores no sistema portuário, os quais modificaram o processo de gestão dos portos. Esses atores são: o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) constituído por representantes do governo federal, por representante do município e do estado de localização do porto, dos Operadores Portuários (OP), dos trabalhadores portuários. A função do CAP é legislativa, busca discutir entre suas representantes questões pertinentes às atividades do setor (BRASIL, 1993).

Outro agente é Autoridade Portuária (AP), a qual tem o papel de administrador do Porto Organizado² (PO), com as prerrogativas de gerir o PO, aprovar/debater as decisões promovidas pelo CAP. A criação, principalmente do CAP e do AP, caracterizou-se para Aguiar; Junqueira; Freddo (2006) a eliminação do monopólio estatal em torno da gestão dos portos, pois as mesmas inseriram o empresariado dentro das decisões sobre os portos públicos no país.

Do mesmo modo, outro elemento importante, foi o PND que promoveu a entrada nos PO o controle de terminais pela iniciativa privada, através da privatização dos portos. Por exemplo, no Porto de Santos entre os anos de 1991 até 1994 foram privatizadas seis áreas. Após a Lei nº 8.987/95 privatizaram-se, quatro áreas entre os anos de 1996 a 1997, sete em

²É todo o bem público construído e dotado de aparelhos para atender as necessidades da navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias e de passageiros os quais estejam dentro da jurisdição da autoridade portuária (BRASIL, 2013).

1998, uma em 1996, seis em 2000, uma em 2001 e três áreas em 2002. O que totalizou entre o ano de 1995 a 2002, vinte e duas concessões (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Outro marco relevante ao setor foi o surgimento dos Terminais de Uso Privativo com a Lei 8.630/93³, os quais são explorados por pessoa jurídica de direito público ou privado podendo ser dentro o fora do PO (BRASIL, 1993).

Desta maneira, a Lei de Modernização dos Portos buscou facilitar a implantação desses tipos de terminais, abrindo a possibilidade de movimentação de mercadorias de terceiros pelos mesmos. Como no art.2 capítulo IV, que versa sobre a possibilidade de terminais privativos de uso misto (BRASIL, 1993).

A implantação desses tipos de terminais foi alvo de uma série dos empresários, pois os mesmos buscavam maior segurança para a implantação dos TUPs, ou seja, maiores facilidades para implantação desses terminais sem tantas obrigações ou contrapartidas (FARRANHA, FEZZA, BARBOSA, 2015).

Ainda segundo os autores supracitados, o surgimento do Novo Marco Regulatório dos Portos no ano de 2013, Lei nº 12.815/13, destinou-se, justamente, para sanar e alavancar o processo de concessão/arrendamento de portos no país, pois as autorizações para instalação desse tipo de terminal passaram a ser de forma similar a concessão de um serviço público (BRASIL, 2013).

Nesta perspectiva, o Governo implementou o Decreto nº 8.033 de 2013 que dispõe e regula a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Entre seus principais pontos, destacamos a concessão do poder concedente a Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP-RP)⁴, o que na legislação anterior, Lei nº 8.630/93 estava sob o poder da AP (BRASIL, 2007). Atualmente, a SEP é uma pasta do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) pós-reformulação de ministérios promovida pelo então governo de Michel Temer.

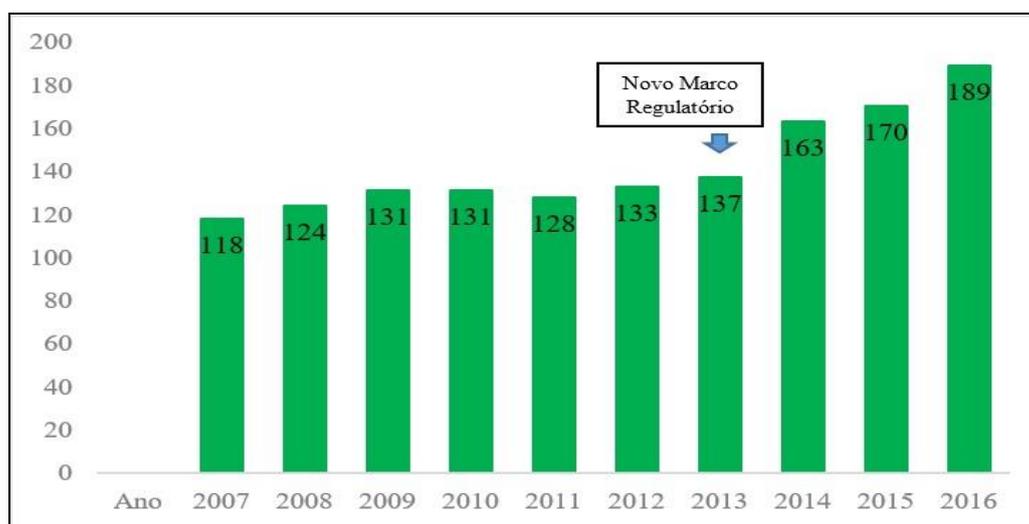
Após esse conjunto de mudanças na legislação, outros tantos Terminais de Uso Privado foram constituídos no país (Gráfico 1), sendo que, após a promulgação do novo

³ Desde o ano de 1944 com o Decreto-Lei nº 6.640 permitiu-se o surgimento de terminais privativos, porém para movimentação de mercadorias próprias (BARROS, 2017).

⁴ Primeiramente, o governo criou a Secretária Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) criada com *status* de ministério através da Medida Provisória (MP) nº 369 de 7 de maio de 2007 e convertida em Lei nº 11.518 de 5 de setembro de 2007 (BRASIL, 2007). A SEP nasceu para atuar na formulação de políticas/diretrizes para o desenvolvimento do setor portuário, especialmente na formulação de políticas/projetos voltados à infraestrutura e superestrutura portuária (BRASIL, 2007).

marco regulatório dos portos foram autorizados pela SEP sessenta e sete novas instalações, representando hoje 35,5% dos Terminal de Uso Privado (TUP's). Vale lembrar que este aumento corresponde há pouco mais de 4 anos de aprovação da Lei nº 12.815/13 (MESQUITA, 2016).

Gráfico 1: Total de TUP's no Brasil



Fonte: ANTAQ (2016), adaptado pelo autor.

Os efeitos desse crescente número de instalação portuárias refletem diretamente na diminuição de postos de trabalho para os trabalhadores portuários, a inserção de novas estratégia de controle da força de trabalho, o que abordaremos melhor a seguir.

Trabalhadores portuários e as repercussões da modernização portuária

Nos portos brasileiros o trabalho avulso é a forma mais antiga de contratação de trabalho estabelecida pelos empresários/armadores por décadas, pois a mesma garantia a redução dos custos de produção devido a esporadicidade da movimentação de cargas nos portos (GITAHY, 1992).

Nesta condição de trabalho, descreve Gitahy (1992) inúmeros trabalhadores formavam filas no cais dos portos a procura de trabalho, sendo que as normas de seleção ficavam por conta do empregador, na maioria das vezes ficava a critério do capataz, que na prática escolhia os trabalhadores sem critério definido. Nesse cenário, surgiu como consequência da luta dos trabalhadores o *closed shop*, sendo que o primeiro portoorganizado no país, neste sentido, foi pelos trabalhadores do Porto do Rio de Janeiro na década de 1910.

O *closed shop*⁵ nada mais foi do que o controle do mercado do trabalho sobre as entidades de representação dos trabalhadores, ou seja, os sindicatos realizavam um papel de intermediação da força de trabalho com os empresários.

Conjuntamente a essa conquista, Pacheco (2004) pontua que os trabalhadores avulsos lograram, mediante as ações de luta frente ao processo de exploração do capital, no decorrer do século XX, uma série de direitos laborais, entre eles:

- 1) Direito a Hora Extra, estabelecido através do artigo 278 da CLT que trata da jornada de trabalho e estabeleceu pagamento de horas extras para os trabalhadores;
- 2) Direito ao Descanso Semanal Remunerado mediante a Lei nº 6059 de 1949;
- 3) Direito a férias anuais através do Decreto 61.851/1957 e da Lei 5.085/1966;
- 4) Direito ao salário família estabelecido pelo Decreto 53.153/1963;
- 5) O direito ao adicional noturno através da Lei nº 4.860 de 1965 estabelecendo pagamento diferenciado aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's⁶) no trabalho noturno;
- 6) Direito ao décimo terceiro salário através da Lei 5.580/68. g) Direito ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) estabelecido pela Lei 5.107 de 1966.

Essa série de direitos conquistado pelos trabalhadores portuários avulsos foi reconhecida também pela Constituição Federal de 1988, a qual estabeleceu em seu inciso XXXIV do art.7º a garantia dos mesmos direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso (PACHECO, 2004).

Portanto, ao longo da história, o trabalho portuário avulso conseguiu importantes conquistas em termos sociais e laborais, o que inclusive lhes possibilitou certa autonomia e poder de barganha na relação capital x trabalho. Assim, essa forma de contratação perdurou

⁵Para maiores informações consultar Gitahy (1992), Silva (2003).

⁶ Os TPA's compreendem seis categorias, são elas: trabalhadores na **capatazia** realizam as atividades de movimentação de mercadorias nas instalações do porto (em terra); trabalhadores na **estiva** atuam nas atividades de "movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares; trabalhadores na **conferência de cargas e descargas** realizam as atividades de contagem dos volumes, procedência/destino, anotação das características dos volumes, verificação do estado, entre outras; trabalhadores no **conserto de cargas e descargas** atuam na restauração e reparo das embalagens das mercadorias nas operações de carga e descarga das embarcações; trabalhadores de **bloco**, são responsáveis pela limpeza e conservação de embarcações, como: batimento de ferrugem, pintura, reparos e serviços correlatos; trabalhadores na **vigilância de embarcações** fiscalizama entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, assim como fiscalizam a movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões e outros locais da embarcação (DIEESE; FNP, 2015; BRASIL, 2013; APPA, 2006).

entre os portos públicos no país como única forma de contratação até a promulgação da Lei de Modernização dos Portos.

Para Teixeira (2007) a manutenção desse modelo se manteve devido a conjuntura política e econômica, assim como os resultados do processo de acumulação do capital no setor portuário com a utilização do *closed shop*, ou seja, por um lado garantiu resultados satisfatórios para os empregadores, tornando o sistema avulso um modelo de relação entre trabalho-capital interessante e, por outro, para os trabalhadores resultou em conquistas trabalhistas (TEIXEIRA, 2007).

Aliás, a preferência, tanto do sindicato dos trabalhadores portuários avulsos, como dos empresários/armadores se justificou, durante muito tempo

[...] muito mais pela conveniência operacional e de redução de custo trabalhista à empresa, bem como pelos interesses políticos (incluindo a estratégia de luta de classe), sociais e econômicos dos portuários e de seus sindicatos. (TEIXEIRA, 2007, p.37).

Portanto, devemos compreender que a manutenção do trabalho avulso dentro do sistema portuário nacional como a principal forma de contratação dos trabalhadores também foi uma estratégia de acumulação do capital que o próprio modo capitalista de produção conviveu por um determinado período no Brasil, como exemplo o caso do Porto de Santos onde o *closed shop* teve seu fim em 1993.

Neste sentido, a Lei nº 8.630/93⁷ colocou fim ao antigo sistema de *closed shop* nos portos nacionais estabelecendo o Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO) como agente intermediador da mão de obra portuária nos portos (BRASIL, 2013). A criação do OGMO ficou sobre responsabilidades dos Operador Portuário (OP), o qual, nada mais é do que a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de atividades na área do porto organizado, ou seja, os requisitantes da mão de obra portuária (BRASIL, 2013).

Ademais, no interior do avanço do pensamento neoliberal e seus interesses em implementar um modelo mais flexíveis de controle sobre a força de trabalho a Lei nº 8.630/93 adotou novas formas de contratação dos trabalhadores portuários avulsos, no caso, além do trabalho avulso, criou-se o vinculado e as cooperativas de trabalho.

Contudo, especificamente, no que diz respeito ao trabalho vinculado proposto aos trabalhadores portuários, esse trabalho foi construído dentro dos ditames do capital, ou seja, esse modelo veio como uma forma de inserir novas formas de controle da força de trabalho

⁷Vale dizer que o novo marco dos portos, Lei nº 12.815 de 2013, não alterou as funções do OGMO em relação ao seu papel de agente intermediador de mão de obra.

nos portos. Pois a propaganda do trabalho vinculado realizado pelos empresários disfarça uma miríade de problemáticas por detrás do discurso de ser a forma de trabalho, ou a mais ideal, com mais e melhores direitos laborais.

Heck (2013), por exemplo, identifica justamente como o trabalho vinculado (formal) é utilizado como um simulacro pelos empresários, mais especificamente ao analisar o setor de frigorífico no Sul do Brasil. Nesse estudo, o autor identifica que sob o paradigma neoliberal, o trabalho formal mascara o processo de exploração, precarização e degradação do trabalho, a partir do momento que se utiliza do discurso de que ser vinculado possibilitaria ao trabalhador maiores garantias, como o emprego fixo, um salário mensal, uma rotina de trabalho, etc.

Nesse sentido, acrescenta Heck (2013) se faz uso de um discurso para legitimar a intensificação da exploração do trabalho e seus agravos à saúde do trabalhador, seja ela física ou psicológica, com a vinculação desses trabalhadores ao modelo celetista. Em outros termos, a condição de vinculado é uma forma utilizada pelas empresas para garantir controle e explorar ainda mais esses trabalhadores (HECK, 2013).

Elucidamos que não estamos aqui fazendo uma defesa em favor do trabalho informal (avulso), até mesmo, porque poderíamos ser refutados por uma série de estudos e dados que apontam justamente a precarização e degradação dos sujeitos que vivem do trabalho que se encontram nessa situação. Outro elemento é que a própria condição de avulso, para os portuários, ocasiona uma série de incertezas e insegurança, como por exemplo, a não garantia de trabalho, falta de jornada de trabalho, etc.

O que entendemos é que a forma como a questão do trabalho por vínculo vem sendo implementada no setor portuário requer reflexões de maneira a esclarecer as contradições do processo em questão. Pois, compreendemos que o sociometabolismo do capital, por sua imprescindibilidade de ampliar seu processo de acumulação de maneira exponencial, transforma as velhas estratégias de exploração do trabalho em “novas” formas que pretendem ampliar sua lógica de acumulação (MÉSZÁROS, 2007). Sendo assim, entendemos que tanto no modelo anterior como no atual, a subordinação dos trabalhadores as amarraduras do capital permanecem, agora com outra roupagem.

E os reflexos das mudanças promovidas pela modernização dos portos no Brasil, no que tange aos trabalhadores portuários, nada mais é do que o solapamento de conquistas trabalhistas históricas desses sujeitos. Conquistas essas, alcançadas através de muita luta por

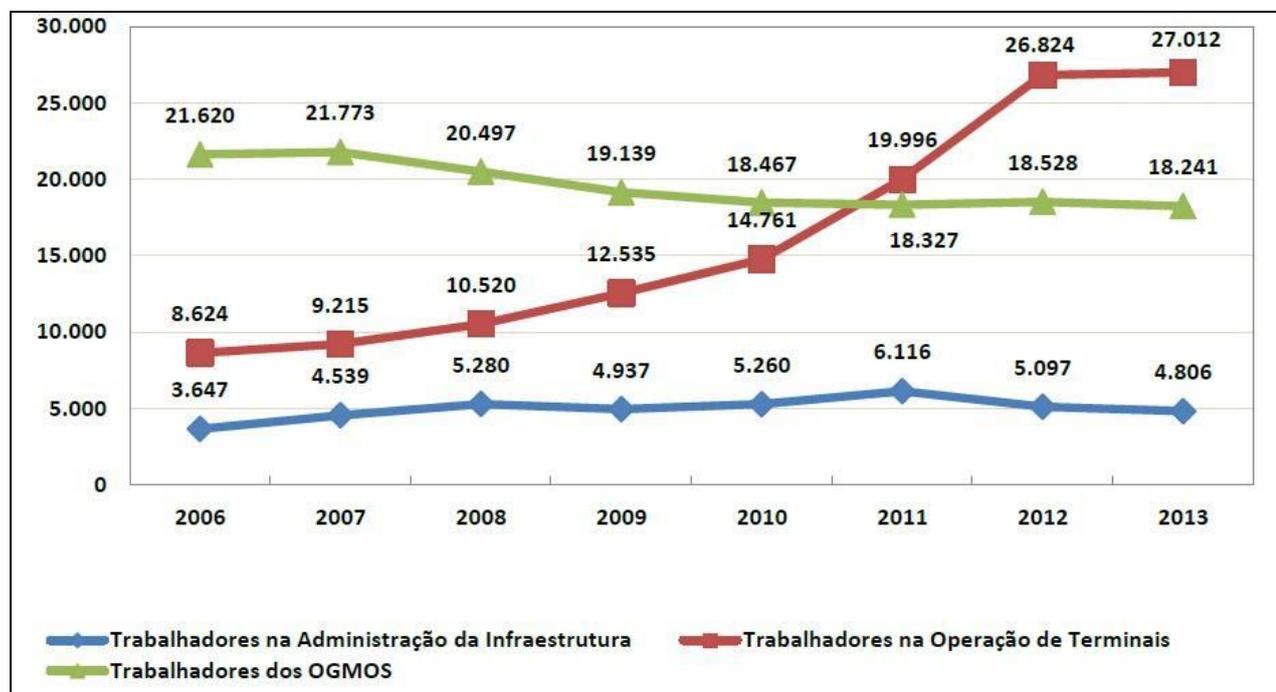
esses trabalhadores ao longo da história, no caso no processo de organização dos trabalhadores portuários avulsos no Brasil no decorrer do século XX.

Como já pontuamos neste texto, as conquistas desses trabalhadores ocorreram dentro de um momento histórico específico onde sucedeu-se um pacto entre o capital- trabalho, ou seja, o Estado de Bem-Estar social. Muito embora, no caso brasileiro, tais conquistas dos trabalhadores foi incipiente comparando com as conquistas dos trabalhadores em outros países, como nos Estados Unidos da América (EUA) e na Europa (ANTUNES, 2011).

Além do mais, Alves (2007; 2010), compreende esse momento de retirada de direitos dos trabalhadores como *processo de precarização do trabalho*, ou seja, é todo o procedimento de diluição dos obstáculos (direitos trabalhistas e sociais) que representaram o pacto entre trabalho-capital durante o keynesianismo. Por consequência, “a *precarização* possui um sentido de *perda de direitos* acumulados ao decorrer de anos pelas mais diversas categorias de assalariados.” (ALVES, 2007, p.114-115).

Retornando ao caso dos trabalhadores portuários, com a vinculação desta há uma nítida diminuição do número de TPA's nos portos nacionais (Gráfico 2), mais precisamente 3.379 TPAs perderam seus empregos entre os anos de 2006 a 2013 (DIESSE; FNP, 2015).

Gráfico 2: Evolução do Quantitativo de Trabalhadores nos Portos do Brasil por Seguimento (2006-2013)



Fonte: DIESSE; FNP (2015, p.10).

O Gráfico acima demonstra a diminuição dos trabalhadores portuários avulsos nos portos nacionais e por outro lado o aumento constante de trabalhadores portuários com vínculos empregatícios (celetistas).

A título de reflexão, Queiroz; Lara; Mariano (2015), aponta que no caso do Porto de Santos (que passa por uma transformação no emprego dos vinculados em relação aos TPAs) é entre os trabalhadores com vínculos que a precarização e degradação do trabalho tem se acentuado de forma maior do que entre os TPAs. Muito devido, de acordo com os autores pela adoção do trabalho vinculado, juntamente, com novas formas de controle sobre a força de trabalho, por exemplo: a intensificação do trabalho, da jornada de trabalho, planos de metas, horas extras, diminuição da remuneração, entre outros.

Como exemplo, Queiroz; Lara; Mariano (2015) comparam a realidade dos trabalhadores portuários do Porto de Santos e de Lisboa, identificando que entre os trabalhadores portugueses os efeitos da modernização dos portos foram/estão sendo mais incisivos do que entre os trabalhadores de Santos, muito embora, devido a intensidade de mudanças trabalhistas e portuárias colocadas em prática naquele país. Os autores apontam dados sobre os rebatimentos na saúde dos trabalhadores onde em Santos, 62% sentiam dor lombar, 40,2% nos joelhos, 43% no pescoço e na região cervical, já dentre os portugueses, 72% informaram sentir dores lombares, 50% dores nos joelhos, e 66,4% no pescoço e na região cervical. A fadiga generalizada retrata ainda maiores diferenças, em Santos 18,4%, em Portugal 39,3%; já em relação a fadiga crônica 18,8% foram identificados em Santos e 19,3% em Portugal (QUEIROZ; LARA; MARIANO, 2015).

De acordo com os autores supracitados, os índices maiores entre os trabalhadores portugueses têm como causa as políticas neoliberais de flexibilização da mão de obra que praticamente eliminou o trabalho avulso, colocando em seu lugar os vinculados com turnos diários de 8 horas.

Além disso, os autores identificaram maior autonomia dentre os estivadores em Santos do que os lisboetas. Pois, em Santos por esses trabalhadores serem avulsos, intercalam os dias de trabalho com dias de folga, o que contribui no processo de recuperação desses trabalhadores. Diferentemente dos trabalhadores na estiva de Lisboa que realizam turnos de oito horas, de segunda a sexta, contribuindo e potencializando a exposição desses trabalhadores a fatores associado ao adoecimento por tempo prolongado na atividade (QUEIROZ; LARA; MARIANO, 2015).

Como outro exemplo da intensificação do trabalho portuário, temos a condenação recente da EMBRAPORT⁸ pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) tendo que pagar R\$ 5 milhões por danos morais coletivos por obrigar os trabalhadores a realizarem jornadas excessivas de trabalho entre os anos de 2014 e 2015. Os trabalhadores realizavam turnos ininterruptos de revezamento estendidos para mais de 10 horas, alguns casos chegando a 12 horas (G1SANTOS, 2017). “Também foram encontrados mais de 500 registros sem o intervalo mínimo de descanso entre jornadas, que deve ser de 11 horas.” (G1SANTOS, 2017, s/p).

Outro fator decorrente desses processos que rebatem aos trabalhadores reflete infelizmente no uso feito por alguns TPA's de substâncias ilícitas e lícitas (BALBINO, 2015).

Uma parcela de 25% dos trabalhadores avulsos do Porto de Santos utiliza crack; ou cocaína, muitas vezes no ambiente profissional; Pouco mais de um terço (34%) confessou fumar maconha; E uma parcela de 88% consome bebidas alcoólicas. (BALBINO, 2015, s/p)

Dentre os motivos relacionados ao uso dessas substâncias estão: a insegurança no trabalho (se terá trabalho ou não para todos os trabalhadores presentes na "parede"), pelo ambiente de trabalho ou até mesmo para ajudar a atenuar os efeitos da atividade, física e mental, antes e/ou depois da jornada de trabalho (BALBINO, 2015).

Esse processo de intensificação do trabalho deve-se a diminuição do número de trabalhadores por equipe de trabalho, a questão da multifuncionalidade e também das cooperativas de trabalho portuário.

Vale explicar que a multifuncionalidade estabelece que o trabalhador da capatazia, por exemplo, possa exercer a atividade de estivador ou de qualquer outra atividade que uma das seis categorias dos avulsos exercem, e vice-versa. Porém, a aplicação da multifuncionalidade entre os trabalhadores avulsos é uma barreira para os empresários, porque cada categoria possui uma lista diferenciada de trabalhadores aptos ao dado trabalho organizada pelo OGMO e que os OP devem respeitar na contratação de avulsos. Já entre os trabalhadores vinculados não existe essa barreira, tendo em vista que o trabalhador é contratado diretamente pela empresa ou OP.

⁸ EMBRAPORT (Empresa Brasileira de Terminais Portuários S/A) é o maior terminal portuário de uso múltiplo do Brasil, sendo que iniciou sua operação no ano de 2013 na cidade de Santos/SP. A empresa fez parte do grupo ODEBRECHT até o ano de 2017 quando a mesma foi vendida para o grupo DP World DPW.DI de Dubai (AGÊNCIA O GLOBO, 2017).

As cooperativas de trabalho portuário, por sua vez, podem estar relacionadas a uma categoria de trabalhadores em específico ou a todas, até mesmo esses trabalhadores cooperados praticando a multifuncionalidade. Quando as cooperativas se formam com objetivo único, por exemplo, para fornecer mão de obra de trabalhadores na capatazia, por lei se a cooperativa concorrer à outros postos de trabalho de outras categorias, como a estiva, deverá requisitar esses trabalhadores junto ao OGMO. Porém, como pontua um dirigente sindical portuário entrevistado, o que vem ocorrendo pelos portos brasileiros é que muitas cooperativas se formam para atender todos os TPA's, mas contrata os trabalhadores avulsos que tem um piso salarial mais baixo, e esses trabalhadores contratados realizam as atividades das demais categorias.

Além do mais, para os TPA's formarem as cooperativas de trabalho portuário, devem seguir a Lei nº 5.764 de 16 de dezembro de 1971, que “Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.” (BRASIL, 1971, s/d). Portanto, o que identificamos nas cooperativas de trabalho portuário nada mais é do que mais uma estratégia de subordinação do trabalho ao capital, já que em sua materialidade, as cooperativas tendem a acentuar o processo de precarização, a exploração e a alienação do trabalho.

É diante desse cenário, com variadas formas e estratégias de dominação e controle do capital que se gera a flexibilidade da força de trabalho, sem falar nos mecanismos para se aumentar a extração do sobretrabalho, ampliando-se a precarização e destruindo-se os direitos laborais e sociais (ANTUNES, 2007).

O que devemos compreender é que a mudança no modelo de acumulação do capital, do taylorismo/fordismo para a acumulação flexível, inseriu um conjunto de mudanças no mundo do trabalho, e o setor portuário não ficou de fora. Neste caso, a própria criação desse novo tipo de trabalhador portuário representado pelo conjunto de mudanças presentes na Lei nº 8.630/93 e na Lei nº 12.815/13, mais precisamente, no trabalho vinculado e multifuncional é a própria expressão do novo tipo de trabalho/trabalhador que o modelo do capital na atualidade exige.

Afinal, nessa atual conjuntura, o trabalho que as empresas buscam, diferentemente daquele presente na especialização taylorista/fordista é o trabalho construído através da desespecialização, ou seja, o trabalho multifuncional. E pensando no ambiente portuário, o propósito é o fim das categorias avulsas e sua junção através da multifuncionalidade. O que

significa para esses trabalhadores romper a especialização: estivador, bloco, capatazia, etc., e atuarem como polivalentes, isto é, ora atuando como estivador, ora no bloco, ora na capatazia e vice-versa. Segundo Antunes (2007), a multifuncionalidade representa a intensificação dos ritmos, tempos e processo de trabalho causando diretamente a precarização do trabalho.

Devemos compreender o conflito entre capital-trabalho no setor portuário além da tentativa de querer pontuar/caracterizar qual é a melhor condição de trabalho para os portuários, ser avulso ou ser vinculado. Devemos realizar uma leitura sobre a precarização do trabalho onde esses sujeitos estão inseridos diante do processo de expansão do ideário do capital nos portos. Ou seja, é compreender os reais interesses que as mudanças inseridas pela modernização dos portos causam para esses trabalhadores, sejam eles avulsos ou vinculados.

Como podemos ver, a modernização dos portos como estratégia de intensificação do processo de acumulação do capital vem garantindo seu êxito de viabilizar maiores lucros ao capital à custa da vida e da exploração dos trabalhadores portuários, sejam eles avulsos ou vinculados. O que por sua vez, possibilita a continuidade da expansão territorial do capital no sistema portuário nacional, alicerçado no ideário neoliberal.

Considerações finais

As problemáticas apresentadas neste artigo são de caráter inicial, pois estamos caminhando com nossa investigação de doutorado sobre os efeitos da modernização dos portos aos trabalhadores portuários. Entretanto, como evidenciamos no texto, o processo de modernização portuária estabeleceu um conjunto de mudanças em relação a gestão dos portos e a organização/controle da força de trabalho, e que tem respaldo no paradigma neoliberal.

O processo de entrega à iniciativa privada de portos públicos ou a autorização de novos TUP's cresce no país, inclusive, com reformulação de leis e de critérios, como por exemplo, a própria criação da nova lei dos portos Lei nº 12.815 de 2013. O que contribui na efetivação de novas formas de controle sobre a força de trabalho, tendo como reverberações a diminuição de vagas de trabalho, a intensificação do trabalho, a multifuncionalidade e a precarização.

Além do mais, as mudanças recentes nas leis trabalhistas, no caso da Reforma Trabalhista, Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, aprovada tanto na câmara como no senado em tempo recorde e sem discussão nenhuma com a sociedade, assim como a Lei nº 13.467, de

13 de julho de 2017, que amplia a terceirização a atividade fim das empresas, tendem a inserir novos conflitos entre capital-trabalho, e que tem reflexos também no trabalho portuário.

Compreendemos também que a atual conjuntura para os trabalhadores brasileiros, incluindo-se os portuários, sejam eles avulsos ou vinculados, é de alargamento dos conflitos entre a relação capital-trabalho. As modificações presentes na Reforma Trabalhista, por exemplo, no trabalho intermitente, inseriu uma série de problemáticas que influênciam diretamente na representação dos trabalhadores, buscando fragilizar ainda mais estas, assim como, retirar os direitos trabalhistas. Ademais, não podemos nos esquecer de pensar o próprio paradigma neoliberal que tem retomado e intensificado suas ações no país, de diferentes formas e mecanismos, e que coloca desafios a serem enfrentados pelo conjunto da classe trabalhadora no país e no mundo.

É permeado por esse cenário de mudanças no setor portuário, suas implicações aos trabalhadores e a atual conjuntura do país e do mundo, que estaremos atentos de maneira a trazer futuras análises e discussões sobre essas questões, que não tivemos a pretensão de encerrar neste artigo.

Referências bibliográficas

AGÊNCIA O GLOBO. **Odebrecht TransPort vende sua participação na Embraport:** Empresa do grupo Odebrecht desfez-se de 66% da participação que tinha na operadora de contêineres ao sócios no negócio, a DP World, de Dubai. EPOCA:Negocio, 2017. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2017/12/odebrecht-transport-vende-sua-participacao-na-embraport.html>>. Acesso em: 20. mai. 2018.

AGUIAR, M. A. F. D.; JUNQUEIRA, L. A. P.; FREDDO, A. C. D. M. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. **Revista de Administração Pública (RAP)**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p.997-1017, 2006.

ALVES, G. **Dimensões da reestruturação produtiva:** Ensaio de sociologia do trabalho. Londrina: Praxis; Bauru: Canal 6, 2007. p.288.

_____. **Trabalho, subjetividade e capitalismo manipulatório:** o novo metabolismo social do trabalho e a precarização do homem que trabalha. 2010. Disponível em: <http://www.giovannialves.org/Artigo_GIOVANNI%20ALVES_2010.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2016.

ANTUNES, R. Dimensão da precarização estrutural do trabalho. In: DUCK, G; FRANCO, T. **A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização**. São Paulo: Boitempo, p.13-22, 2007.

_____. **O continente do Labor**. São Paulo: Boitempo, 2011. 175p.

APPA, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. Paraná, Governo do Estado, 2.ed., 2006. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario2011.pdf>>. Acesso em: 02 mar. 2018.

ARRIGHI, G. **O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo**. UNESP, Rio de Janeiro, 1996. 393p.

BALBINO, F. **Um quarto dos trabalhadores avulsos usa crack ou cocaína, diz estudo**. A Tribuna, Santos, 2015. Disponível em: <<http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto&mar/um-quarto-dos-trabalhadores-avulsos-usa-crack-ou-cocaina-diz-estudo/?cHash=6045eba297d378c0674f9af002b3006>>. Acesso em: 07 dez. 2017.

BARROS, T. P. de. **Os estivadores do porto de Santos/SP: uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos**. 2017, 236f. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Geografia UNESP/FCT – Presidente Prudente.

BRASIL. ANTAQ. Anuário estatístico 2016. 2016. 41p.

_____. **Lei nº 8.630, 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). Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso: 20. mar. 2018

_____. **Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971**. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5764.htm>. Acesso: 20. Mar. 2018.

_____. **Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007**. Acresce e altera dispositivos das Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11518.htm>. Acesso em: 20. mar. 2018.

_____. **Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 20. mar. 2018.

DIEESE; FNP. **Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil.** Brasília, jun, 2015.31p.

FARRANHA, A. C; FEZZA, C. da S; BARBOSA, F. de O. Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de Investimentos. **Revista de Direito GV**, São Paulo: FGV, v.11, n.1, p.89-116, 2015.

G1SANTOS. **Estivadores paralisam atividades no Porto de Santos nesta segunda- feira.** G1, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/santosregiao/noticia/2016/07/estivadores-paralisam-atividades-no-porto-de-santos-nesta-segunda-feira.html>>. Acesso em: 10. jun. 2018.

GITAHY, M. L. C. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana.** São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992. 188p.

GONÇALVES, A.; NUNES, L. A. D. P. **O Grande Porto: a modernização no Porto de Santos.** Santos: Realejo Edições, 2008. 323p.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens de mudança cultural.** 8. ed. São Paulo: Loyola, 1999.

HECK, F. M. **Degradação Anunciada do Trabalho formal na Sadia, em Toledo (PR).** 2013, 217f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, FCT/UNESP Presidente Prudente, 2013.

MESQUITA, P. L. **Sistema Portuário Nacional. Brasil:** Secretaria Nacional dos Portos, 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 20 mai. 2018.

MÉSZÁROS, I. **O desafio e o fardo do tempo histórico.** São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Para além do capital: rumo a teoria da transição.** São Paulo: Boitempo, 2011. 1102p.

PACHECO, M. **Trabalhador Portuário Avulso - TPA: Evolução Histórica e Legislativa, Alcance Constitucional e Inovações Introduzidas Pela Lei de Modernização dos Portos.** 54f. Monografia (Direito), UFPR, 2004.

QUEIROZ, M. D. F. F; LARA, R; MARIANO, A. Trabalho e Saúde dos Estivadores do Porto de Lisboa. In: **International Journal on Working Conditions**, n.10, p.120-137, dez., 2015.

SILVA, F. T. D. **Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entre guerras.** Campinas/SP, Editora Unicamp, 2003. 475p.

TEIXEIRA, M. **Contratação de Trabalhador Portuário na Modalidade de Vínculo Empregatício.** 2007, 122f. Monografia (Bacharel em Direito), Universidade Católica de Brasília.

Sobre o autor

Thiago Pereira de Barros

Possui mestrado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) - FCT/Presidente Prudente (2017). Graduação em Geografia (licenciatura e bacharelado) pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) - Ourinhos (2013/2014). Atualmente é doutorando em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) - FCT/Presidente Prudente e bolsista FAPESP. Membro do Centro de Estudos de Geografia do Trabalho (CEGeT) desde 2011. Atua principalmente nos seguintes temas: geografia, trabalho, sindicatos, território, movimentos sociais e questão portuária.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5427104875687279>

Artigo Recebido em Outubro de 2018.
Artigo aceito para publicação em Dezembro de 2018.