

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

O TRABALHO PRECÁRIO DOS CARREGADORES E TRANSPORTADORES
DE BAGAGENS DO PORTO DA CEASA

Bolsista Voluntária: Elane de Azevedo Pires

MANAUS
2010

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

RELATÓRIO FINAL
PIB-SA/0027/2009
O TRABALHO PRECÁRIO DOS CARREGADORES E TRANSPORTADORES
DE BAGAGENS DO PORTO DA CEASA

Bolsista Voluntária: Elane de Azevedo Pires
Orientadora: Profª Drª Elenise Faria Scherer

MANAUS
2010

Todos os direitos deste relatório são reservados à Universidade Federal do Amazonas. Parte deste relatório só poderá ser reproduzida para fins acadêmicos ou científicos.

Esta pesquisa, financiada pelo Conselho Nacional de Pesquisa – CNPq, através do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Federal do Amazonas. Faz parte de um estudo maior iniciado nos principais portos da Amazônia denominado “Nas Beiras Rios das Cidades Amazônicas: os portos e o trabalho portuário precário”, coordenado pela professora Prof^a Dr^a Elenise Scherer .

RESUMO

Esta pesquisa caracteriza o trabalho cotidiano dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto do Ceasa, localizado na antiga rodovia Álvaro Maia no perímetro urbano da BR 319. Neste estudo, faremos conhecido o surgimento do Porto da Ceasa e seu espaço físico e o processo de trabalho precário dos carregadores, que principalmente é caracterizado pela improvisação, por baixo ganho de lucro e pelo local sem infra-estrutura necessária para realizarem suas atividades profissionais. Foram realizadas uma visita por semana, no campo de pesquisa no período de 8 meses, com a finalidade de observar e registrar no diário de campo, o processo de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens, e os acontecimentos e mudanças no Porto da Ceasa. Foram aplicados formulários semi-estruturados contendo perguntas abertas e fechadas para 10 carregadores. Foi identificado que as atividades dos carregadores são caracterizadas por serem desgastante e rude, trabalham em média 12 horas por dia, carregam as bagagens percorrendo um caminho muitas vezes superior a 400 metros, com uma carga de até 80 quilogramas nas costas, na cabeça ou nas mãos, por um valor que varia de R\$5,00 a R\$10,00 independente de quantidade carregada, isto quer dizer que no final de uma jornada de trabalho podem ter carregado mais de 800 quilogramas. É nesse contexto que inserem-se os carregadores de bagagens de Manaus, não fazem parte das estatísticas, ninguém sabe ao certo, quantos existem, eles parecem invisíveis no âmbito do mercado de trabalho manauense. Estão à margem das relações trabalhistas, não tem acesso a um conjunto de garantias sociais. São invisíveis para as instituições, não fazem parte dos registros oficiais e não tem representação política, mas eles fazem parte da história no meio desse caos dos portos de Manaus, não só nos anos pretéritos como no presente.

ABSTRACT

This research characterizes the daily work of the porters and transporters of luggage of the Port of the Ceasa, located in the old highway Mayan Alvaro in the urban perimeter of BR 319. In this study, we will make known the sprouting of the Port of the Ceasa and its physical space and the process of precarious work of the porters, that mainly is characterized by the improvisação, underneath profit of profit and for the place without necessary infrastructure will carry through its professional activities. They had been carried through a visit per week, in the field of research in the period of 8 months, with the purpose to observe and to register in the daily one of field, the process of work of the porters and transporters of luggage, and the events and changes in the Port of the Ceasa. Half-structuralized forms had been applied contend open and closed questions for 10 porters. It was identified that the activities of the porters are characterized by being desgastante and rude, works 12 hours per day on average, loads the luggage covering a way many times superior the 400 meters, with a load of up to 80 kilograms in the coasts, the head or the hands, for a value that the independent R\$10,00 of loaded amount varies of R\$5,00, this wants to say that in the end of a hours of working they can have loaded 800 kilograms more than. È in this context that inserts the porters of luggage of Manaus, is not part of the statisticians, nobody knows to the certainty, how many they exist, they seem invisible in the scope of the market of manauense work. They are to the edge of the working relations, does not have access to a set of social guarantees. They are invisible for the institutions, are not part of the official registers and she does not have representation politics, but they are part of history in the way of this chaos them ports of Manaus, not only in the past years as in the gift.

LISTA DE QUADROS

Figura 01:Localização da área de estudo.....	18
Figura 02:Produtos regionais comercializados no Porto da Ceasa.....	20
Figura 03:Nova estrutura do Porto da Ceasa	20
Figura 04: Antiga estrutura do Porto da Ceasa.....	21
Figura 05: Novos atracadouros do Porto da Ceasa.....	22
Figura 06: Balsa de travessia Manaus / Careiro da Várzea.....	23
Figura 07: Carregadores escravos na África.....	37
Figura 08: carregador do Porto da Ceasa.....	44
Figura 09: Turbante usado pelos carregadores.....	50
Figura 10: Carregador transportando saco de farinha.....	57

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01 – Cidade de origem.....	41
GRÁFICO 02 – Tempo de Trabalho.....	43
GRÁFICO 03 – Escolaridade.....	46
GRÁFICO 04 – Idade.....	47
GRÁFICO 05 – Inserção em programas sociais.....	48
GRÁFICO 06 – Forma de carregar.....	49
GRÁFICO 07 – Época de rentabilidade econômica.....	52
GRÁFICO 08 – O que é necessário para melhorar o trabalho.....	54
GRÁFICO 09 – Horas de trabalho.....	56
GRÁFICO 10 – Peso das bagagens transportadas.....	58
GRÁFICO 11 – Satisfação com o trabalho.....	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I – OS RIOS E OS PORTOS NA AMAZÔNIA	12
1.1 Os portos à beira rio de Manaus.....	12
1.2 O Porto da Ceasa.....	15
CAPÍTULO II – O TRABALHO INFORMAL E PRECÁRIO À BEIRA RIO DE MANAUS	26
2.1. O Trabalho Precário: abordagens conceituais.....	26
2.2 Os Carregadores e Transportadores de bagagens à beira rio de Manaus	36
CAPÍTULO III - OS CARREGADORES E TRANSPORTADORES DE BAGAGENS DO PORTO DA CEASA	41
3.1 Os homens do porto.....	41
3.2 Condições de trabalho.....	50
3.3 O Processo de Trabalho.....	55
3.4 O peso e as conseqüências para a saúde do carregador.....	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS	62
REFERÊNCIAS	65
ANEXOS	68

INTRODUÇÃO

O presente estudo¹ tem como finalidade caracterizar o trabalho cotidiano dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto do Ceasa, localizado na antiga rodovia Álvaro Maia no perímetro urbano da BR 319², atualmente denominada Min. João Gonçalves. O Porto da Ceasa limita-se com o bairro Mauazinho e Vila da Felicidade

Este porto, é caracterizado pelo intenso fluxo de pessoas que atravessam para o km 0 do município do Careiro da Várzea. É neste lugar que os Carregadores e Transportadores de bagagens labutam cotidianamente, e o fazem seu espaço de sobrevivência por meio do trabalho. Esses trabalhadores fazem parte do cenário dos portos da Amazônia, nos anos pretéritos e no presente.

Para melhor compreensão, este trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro apontaremos a importância dos rios no cotidiano amazônico, uma vez que é por meio dele que muitos trabalhadores, principalmente os portuários, desenvolvem suas atividades laborais. O rio se tornou para o homem que vive as margens dele um meio subsistência através de dois aspectos identificados nesse estudo: primeiro, para retirar, diretamente do rio, por meio da pesca o alimento da família, e segundo são principais vias para comercialização e exportação de

do trabalho, principalmente no que diz respeito à reestruturação produtiva. Assim os principais conceitos que embasam esse estudo são: informalidade, exclusão, vulnerabilidade social psicodinâmica do trabalho e trabalho precário.

Buscou-se como principal fonte bibliográfica para compreensão em relação aos portos na Amazônia e os Carregadores e Transportadores Bagagens, o estudo desenvolvido por Scherer (2009) no Porto da Manaus Moderna, Para compreensão sobre o trabalho precário na contemporaneidade, destacamos as discussões de Kalleberg (2009) e Pochmann (1999). Para responder as questões do sofrimento no trabalho utilizamos a discussão de Dejours(2008).

E por fim, o terceiro capítulo, abrange o estudo exploratório, que possibilita a compreensão do desenho da pesquisa elaborada. Desse modo, identificaremos os Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto da Ceasa, as condições e o processo do trabalho precário do cotidiano desses trabalhadores, que principalmente é caracterizado pela improvisação, ganhos incertos e local de trabalho precário e sem infra-estrutura, necessária para realizarem suas necessidades básicas, este tipo de trabalho não atribui direitos trabalhistas e nem as condições mínimas de cidadania. Também valorizamos a importância de compreender, os efeitos do trabalho precário sobre as condições de saúde dos carregadores, na abordagem da psicodinâmica do trabalho.

Na realização do presente estudo, foi utilizado o método da pesquisa qualitativa de caráter exploratório que segundo Chizzotti (2000, p.79), “proporciona maior possibilidade de aproximação e desvelamento da realidade e da essência do objeto a ser pesquisado”.

Escrever sobre os espaços onde se constituem os carregadores e o cotidiano desses trabalhadores não foi fácil, pois não há registro histórico desse segmento. Por isso, procuramos usar a técnica de observação de forma sistemática no campo de pesquisa. Para melhor entender e conhecer essa realidade. Chizzotti enfatiza:

Este tipo de observação consiste na coleta e registro de eventos observados que foram previamente definidos (...) objetiva superar as ilusões das percepções imediatas e construir um objeto que, tratado por definições provisórias, seja descrito por conceitos e esta permitam ao observador formular hipóteses explicativas a serem posteriormente constatadas e analisadas (2000, p.53-54).

Foram realizadas uma visita por semana, no campo de pesquisa no período de 8 meses, com a finalidade de observar e registrar, no diário de campo, o processo de trabalho dos Carregadores e Transportadores de Bagagens, os acontecimentos e mudanças no Porto da Ceasa. Aplicamos formulários semi-estruturados contendo perguntas abertas e fechadas para uma amostra de 10 carregadores.

Neste sentido pretendemos no decorrer da realização deste trabalho, apontar as principais discussões concernentes à temática do trabalho, o que subsidia a compreensão da pesquisa realizada no Porto da Ceasa e propiciar o conhecimento sobre da realidade que permeia o cotidiano dos Carregadores e Transportadores de Bagagens.

CAPÍTULO I

OS RIOS E PORTOS NA AMAZÔNIA

1.1 Os portos à beira – rio de Manaus

[...]a natureza absorve e prende o homem em suas malhas, apesar do lento e contínuo esforço para humanizá-la. Daí o rio- uma das mais poderosas forças do meio – domina a vida, que ainda é nesta época de revolução técnica, marcada profundamente pelos fatores geográficos (TOCANTINS, 1972, p.17).

O rio sempre tem sido um elemento primordial na História da vida amazônica especificamente para os povos dessa região, engendrando aspectos sociais, culturais e econômicos. Conforme observa Tocantins “o primado social dos rios, trazendo a marca da geografia singular, revela-se nos múltiplos aspectos da vida amazônica [...]” (1972, p.304).

O rio ainda é o meio de sobrevivência e de rentabilidade econômica de muitos segmentos de trabalhadores tanto no meio rural quanto no meio urbano, principalmente daqueles que fazem dos portos o seu local de trabalho. Conforme (RANCIARO, 2004, p.76) “o rio está em tudo, dele dependem a vida e a morte, a fertilidade e a carência, a formação e a destruição de terras, a inundação e a seca, a circulação e a de bens simbólicos, a política e a economia, o comércio e a sociabilidade”.

Um dos fatores que contribuíram para a construção e proliferação do portos na Amazônia, foi a facilidade que os rios apresentavam para a navegação. Assim tornou-se um elemento determinante para o desenvolvimento econômico dessa região. “Nos diferentes

momentos econômicos vivenciados na região, no passado como no presente, o rio reflete não só as relações desenvolvidas entre os diferentes agentes que o acessam, mas também a circulação das mercadorias” (SCHRER;SANTANA, 2007,p.104).

Segundo Nogueira, com os rios favorecendo amplamente a navegação não haveria porque demandar esforços para aberturas de caminhos na floresta. Deste modo, remos e velas dominaram por muito tempo a navegação na Amazônia, e as margens dos rios se constituíram como os lugares primordiais para o assentamento de colonos, aldeamentos indígenas e fortificações militares (1999, p.199).

Na Amazônia há um padrão: rio – várzea, onde a navegação pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda é habitadas por populações caboclas que têm no rio uma de suas fontes principais da vida (Nogueira, 1999). Sendo assim, é grande a importância dos rios para a população amazônica, com seu intenso vai-e-vem de barcos de todos os tipos e tamanhos que chegam e partem dos diversos portos à beira-rio das cidades ribeirinhas.

Na Amazônia, seria impossível viver sem a navegação dos rios, antes que as estradas abrissem o centro de matas e as rodovias penetrassem profundamente nas terras firmes. Neste sentido era de responsabilidade dos navios a grande tarefa de fazer o transporte de pessoas e carga, da circulação de mercadorias, através rios levando mantimentos e aviamentos para os seringais, vilas e cidades, e rio-abaixo trazendo borracha, castanha, além de outros gêneros regionais (BENCHIMOL, 1995)

Os portos que foram se formando nas beiras dos rios das cidades amazônicas sempre tiveram ligações com as referidas, conforme: primeiro pela mobilidade das pessoas e mercadoria, e o segundo pelas relações comerciais que se manifestavam no local e que criava e recriava a paisagem, além de possibilitar alternativas para o escoamento da produção.

A expansão e exploração da borracha movimentou a economia regional contribuindo para que o volume de cargas e passageiros aumentasse em toda região Amazônica. Esse ciclo econômico contribuiu para a proliferação dos portos na Amazônia, atraindo grande quantidade de trabalhadores que esperavam encontrar na borracha ganho fácil, eles abriam caminhos por dentro da floresta e criavam pontos navegáveis a beira rio.

O Porto de Manaus funcionou como um dos pontos principais e mais importantes para o transporte internacional do látex. Desse modo Manaus ficou conhecida como a capital da borracha. Em Manaus, o porto aparece como um desses espaços privilegiados [...]. Desempenhava um papel vital na cidade, sendo a um só tempo ponto de ligação com o mundo e expressão do movimento modernizante que criou possibilidade de uma vinculação mais efetiva da região com o mercado (PINHEIRO, 2003, p.31).

Segundo Tocantins (2000) O Rio Negro foi escolhido para a Capitania do São José do Rio Negro pela facilidade de locomoção por meio de inúmeros rios existentes, isso proporcionou um lugar para as trocas comerciais, para a produção de trabalho e criação de riquezas.

Os portos da Amazônia, principalmente o Porto de Manaus conhecido como Roadway, teve seu início atrelado à necessidade de melhoria e eficiência do embarque e desembarque da borracha, comércio e insumos ligados a este ciclo econômico, além do momento político associada à modernização dos portos por parte do governo federal. Nesse contexto, “os portos representam a possibilidade de interação social, cultural e econômica e ambiental nas orlas das cidades ribeirinhas” (JEFFERSON, 2009, p.7).

Segundo a Capitania dos Portos, existem 57 portos a beira-rio da cidade de Manaus, que funcionam de maneira precária e clandestina que não correspondem ao mínimo de exigência pela

lei dos portos n° 8.630/93. Estes territórios atendem o processo de embarque/desembarque de mercadorias da cidade de Manaus.

Para os povos nativos, seja para o “homem branco”, dito “civilizado” (colonizador europeu), ou para migrantes do nordeste brasileiro, no auge do ciclo da borracha nos séculos XIX e XX e, posteriormente, com advento da Zona Franca de Manaus, em 1967, a vida cultural, social e econômica dependeram e até hoje dependem da relação entre indivíduos e grupos sociais com os rios da região (Botinelly 1990 p. 96).

Nesta perspectiva, consideramos que os rios na Amazônia foram ainda são importantes impulsores da economia regional seja pela ausência de estradas compensado pela facilidade geográfica, marcando toda evolução do processo econômico nessa região iniciado no ciclo da borracha, até o surgimento da Zona Franca de Manaus, assim não há como destacar a importância dos portos neste cenário, pois eles tornaram-se a porta de entrada para o progresso da economia regional.

Nesses locais aonde se chega e se vai a muitos lugares contem possibilidades de entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, não pelo movimento, mas pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e que nela falta. Assim o porto é o intermédio entre o rio a floresta a cidade e a fronteira de diferentes mundos que nos possibilita várias leituras de espaços –tempos diversos .

1.2 O Porto da Ceasa

A partir do declínio da economia da borracha, na segunda década do século XX, a população do interior do Estado do Amazonas além das atividades de subsistência, dedicava-se

ao extrativismo vegetal, a agricultura e a pecuária de pequeno porte direcionada para o abastecimento da capital. Manaus vivia dessa fraca economia e de modestas transferências de recursos pelo governo federal.

Segundo Ianni (1986), a partir de 1966 se iniciou uma nova fase de desenvolvimento extensivo do capitalismo na Amazônia, iniciava-se assim, uma fase de expansão mais acelerada das relações de produção e forças produtivas no extrativismo, agricultura e pecuária da região.

Foi nesse contexto de inclusão da Amazônia no “modelo econômico” desenvolvimentista do Governo Militar que foi criada a Zona Franca de Manaus, através do decreto-Lei nº . 288, de 28 de fevereiro de 1967, com o objetivo de atrair interesses econômicos e financeiros para o interior do estado do Amazonas, através de incentivos fiscais especiais e de uma área livre para o comércio de importação e exportação, essas medidas possibilitariam o desenvolvimento da Amazônia ocidental, resultando no aumento da oferta de empregos, incentivo ao turismo interno, e o desenvolvimento industrial agropecuário.

Assim, a construção do porto de Manaus foi motivada para atender o comércio da borracha, que começou a entrar em declínio na segunda década do século XX e fez com que a economia de Manaus estagnasse. O período curto de progresso da economia não foi suficiente para gerar dinamismo capaz de proporcionar um crescimento econômico contínuo, outros portos com infra-estrutura menor e precária surgiram para atender economias regionais e nacionais que surgiram na cidade anos depois.

Neste sentido, no final da década de 60 o Governo Federal implantou centrais de abastecimento – CEASAS, destinadas à comercialização de produtos hortifrutigranjeiros, pescados e outros perecíveis, em todas as capitais brasileiras e nas principais cidades de cada estado. No Amazonas, o início da atividade da Ceasa se deu nos anos 80 para atender a uma

política de abastecimento da região vinculada ao governo federal, devido ao forte crescimento urbano que a cidade presenciava advinda da implantação da Zona Franca de Manaus.

Em Manaus o Porto da Ceasa localiza-se na antiga rodovia Álvaro Maia no perímetro urbano da BR 319, denominado Min. João Gonçalves. A rodovia federal- BR 319 inicia-se a partir da antiga Bola da Suframa, conhecida atualmente como Centro Cultural dos Povos da Amazônia. O porto da Ceasa faz limite com o Bairro Mauzinho com a ocupação Vila da Felicidade e com o Distrito Industrial.

A localização do Porto da Ceasa é considerada estratégica não só pela sua facilidade geográfica à margem do Rio Negro, mais por estar constituído no centro do Pólo Industrial de Manaus – PIM, que se desenvolveu com a criação da Zona Franca de Manaus em 1967, como uma área de livre comércio e de importação e exportação e incentivos fiscais.

Este fato tornou o Porto da Ceasa fundamental para a circulação dos produtos eletroeletrônicos produzidos no PIM, o qual atende as principais cidades da Região norte e de outras regiões do país, o transporte dessas mercadorias é feita por balsas que saem a partir do Porto da Ceasa ao Porto do Km 0 do município Careiro da Várzea.

O Porto da Ceasa também se destaca na economia de abastecimentos de alimentos regionais, como: peixes, frutas, verduras e etc. Esses produtos regionais são advindos dos municípios de Careiro da Várzea que pertence a microrregião denominada Médio Amazonas que limita-se com os municípios de Audazes, Careiro, Manaquiri, Iranduba e Itacoatiara.

Segundo, a pesquisa socioeconômica realizada pela SEPLAN/ CODEAMA em 1991 a 1993, nas comunidades rurais do município do Careiro da Várzea, constatou-se que cerca de 80% da produção de alimentos são exportados para Manaus , esses produtos são comercializados em várias feiras de Manaus, e também na feira do próprio Porto da Ceasa.

A união publicou em 2006 em Diário Oficial a autorização para o Estado do Amazonas explorar a navegação interna de travessia que compreende o Porto da Ceasa, no Município de Manaus, no Rio Negro, ao Município de Careiro, no Rio Solimões, no percurso inserido na abrangência dos respectivos sistemas rodoviário ou ferroviário federais por prazo indeterminado.

Devido ao cenário de acidentes, precariedade e muitas reclamações dos usuários dos serviços, o governo do Estado do Amazonas iniciou uma reforma em 2008 no Porto da Ceasa, que melhorou os pontos de vendas de produtos, que durante um longo período foram comercializados em boxes de madeiras, sujos, improvisados e sem a mínima higiene.



Figura 2 – Produtos regionais comercializados no Porto da Ceasa (abril 2010)
Fonte: Própria

Atualmente encontramos no local, empresas particulares como a ALE Navegações e Comércio e a JF de Oliveira Navegação, a Aduana, associações, cooperativas, balsas, atracadouros e embarcações velhas a beira rio.

Com a recente reforma que durou sete meses e inaugurada dia 12 de fevereiro de 2009, o porto ganhou novas instalações, a nova estrutura conta com 70 boxes de alvenaria para a tradicional feira local de peixes, frutas e verduras o governo construiu uma cobertura metálica,

onde funcionam a feira de,um posto de emergência, um posto policial,um posto de taxi, e uma sala do SNPH.



Figura 3 – Nova estrutura do Porto da Ceesa (Abril 2010)
Fonte: Própria

O Porto da Ceesa funciona como ponto de partida para outros municípios do interior do Estado, durante um longo período os trapiches que funcionam como atracadouros das embarcações foram de pedaços de madeira, frágeis e inacabados.



Figura 4 – Antiga estrutura do Porto da Ceasa (dezembro 2008)
Fonte: Própria

Devido as constantes reclamações os atracadouros a beira-rio, que são essenciais para o desembarque de passageiros e descarregamento de mercadorias foram substituídos por duas balsa cobertas.



Figura 5– Novos atracadouros do Porto da Ceasa (junho 2010)
Fonte: Própria

Vale destacar que a reforma não beneficiou os trabalhadores e nem todos os comerciantes daquela área, pois alguns produtos ainda são comercializados em locais precários. “a beira- rio manauense e seus portos são caracterizados pela improvisação e precariedade, [...]” (SCHERER, 2007, p.104).

Um dos principais serviços oferecidos no porto da Ceasa é o de travessia para o Careiro da Várzea feito por pequenas embarcações, que viabilizam as pequenas viagens que duram em média vinte minutos de lancha, cento e doze catraieiros fazem esse transporte. Cerca de quarenta mil pessoas por mês usam o serviço.

Segundo Nogueira, o comércio de navegação na Amazônia são realizadas pelas empresas de navegação de transporte exclusivo de cargas, empresas de navegação de transporte de derivados de petróleo, empresas de cargas e passageiros e as embarcações de uso particular de turismo.

No ambiente do Porto da Ceasa percebe-se na beira do Rio Negro um intenso fluxo de balsas, barcos de todos os tipos, tamanho, cores, canoas e pessoas que chegam a Manaus e partem em direção a outros municípios.

Nas balsas seis mil veículos são transportados todos os meses que atendem as comunidades ribeirinhas, que visam negociar no espaço urbano seus produtos regionais. Verifica-se a:

[...] existência de um grande número de proprietários de pequenos barcos e canoas dotados de motores de popa, realizando serviços de travessia, atendendo a turistas, fazendo fretamento, funcionando como táxi fluvial, ou ainda utilizando de modo particular para os deslocamentos comuns realizados nos rios: para pesca, para visita, para festas, etc. (NOGUEIRA, 1999, p.205).

Alguns serviços encontrados no porto, apesar de serem realizados de forma precária, são essenciais para a economia local. As balsas, que saem da beira do rio, não servem apenas para a travessia de caminhões carregadores das mercadorias produzidas no PIM, mas também como um meio utilizado pela população manauense para a travessia particular de carros, ônibus, caminhões-tanque, motos, ambulâncias, viaturas policiais e veículos motorizados.



Figura 6 – Balsa de travessia Manaus / Careiro da Várzea (dezembro 2008)
Fonte: Própria

Além das balsas, no porto da Ceasa encontramos barcos de todos os tipos cores e tamanhos, recebendo denominações diversas que possibilitam outras formas de travessia bastante simples no seu entorno e que compõem a dinâmica social na beira do rio.

Enfim, a existência de um grande número de proprietários de pequenos barcos e canoas dotados de motores de popa, realizando serviços de travessias, atendendo as turistas, fazendo fretamento, funcionando como taxi fluvial, ou ainda, utilizando de modo particular para os deslocamentos comuns realizados nos rios: para pesca, para visita, para festas, etc.(NOGUEIRA, 1999, p.205)

Vale destacar que o fenômeno da enchente e da vazante dos rios é um fator determinante para a dinâmica do porto. Segundo os carregadores de bagagens, o período da vazante que

acontece nos meses de agosto a dezembro é a melhor época para trabalhar no porto, nesse período verifica-se um fluxo maior de pessoas como viajantes, turistas, comerciantes, trabalhadores e etc. Além de ser utilizado como área de lazer por moradores de bairros adjacentes que tomam banho a beira-rio.

No período da enchente o movimento de pessoas diminui, devido a dificuldade que os feirantes que moram nas comunidades ribeirinhas tem para transitar nas estradas que dão acesso ao ponto de travessia Careiro da Várzea/Manaus, nessa época as estradas ficam alagadas. Há dificuldade para a pesca e para o plantio. Sobre isto Tocantins descreve:

Os caminhos que andam (os rios) trazem a fortuna ou a desgraça. Quando nas cheias a navegação alcança os sítios mais longínquos, certas vezes as alegrias do feliz acontecimento são toldadas pelas inundações funestas, arrasando culturas agrícolas, tragando barrancos, removendo a pobreza franciscana das barracas, levando o desespero aos lares, e constituindo uma séria ameaça a economia (1972. p305).

Segundo Jefferson (2009) a paisagem, no ambiente do Porto da Ceasa, é transformada constantemente por esses fenômenos da natureza, fazendo com que os terminais de embarques e as balsas fiquem num constante vai-e-vem na beira do rio ,dando ao lugar uma impressão de que nada é perene ,tudo é improvisado e transitório . Esse ambiente proporciona ao porto do Ceasa uma paisagem efêmera e passageira, onde o homem tem que criar estratégias que possibilitam a continuação da vida e do trabalho.

Mesmo com recente reforma o descaso com o meio ambiente no porto da Ceasa também é preocupante, uma vez que é notório a ausência de uma política ambiental no local, desse modo observa-se um grande acúmulo de lixo a beira rio, jogado pelos moradores , pelos trabalhadores e viajantes que passam por ali, que torna o local sujo e fétido.

No ambiente do Porto do Ceasa não há um tratamento com relação ao lixo, o mesmo é jogado na rua por pessoas que freqüentam o lugar ou pelos próprios feirantes. Devido ao intenso fluxo de pessoas e a degradação ambiental, o resultado é uma cena desagradável que não condiz com o significado o lugar

No período em que há abundancia de peixe, a poluição ambiental tende a se agravar, pois a quantidade de lixo aumenta significativamente proporcionada pela fartura do produto, os feirantes tratam o peixe e jogam os restos atrás do seu comércio, sem nenhum cuidado.

Outra situação que merece ser exposta é a presença de casas que não possuem saneamento básico, ou coleta seletiva, como consequência são jogados a beira-rio, os dejetos, formando um esgoto a céu aberto aumentando ainda mais o acúmulo do lixo no ambiente.

Na época da cheia a situação piora consideravelmente, pois além do lixo que já existe, a chuva traz dos bairros adjacentes uma considerável quantidade de dejetos. O saneamento básico é vital para melhoria do espaço e proporciona mais dignidade para uma parcela da população carente das políticas públicas que devem ser comprometidas com cidadão.

CAPÍTULO II

O TRABALHO INFORMAL E PRECÁRIO À BEIRA RIO DE MANAUS

2.1. O Trabalho Precário: abordagens conceituais

O trabalho em todas as épocas é considerado do ponto de vista de muitos teóricos, um meio de sobrevivência, uma ferramenta para que as necessidades humanas se materializem, ou seja, é fonte de renda e de riqueza. Conforme afirma Mills (1969, p.246),

O trabalho pode ser visto como um mero ganha pão, ou como a parte mais significativa da vida interior; pode ser encarada como uma expiação ou como uma expressão exuberante de si mesmo, como um dever inelutável ou como desenvolvimento da natureza universal do homem.

O resultado do que o trabalhador produz e ganha pode ser fonte de riqueza ou pobreza, satisfação ou insatisfação. Os homens se submetem as formas de trabalho em busca dessa sobrevivência, formas essas algumas vezes desumanas. “Entender tal ligação é decifrar o enigma da história no que se refere as condições de sobrevivência humana, configuradas nas situações de desigualdades que vão sendo evidenciadas tanto no meio rural quanto nos grandes centros urbanos” (RANCIARO,2004,p.48).

Segundo Pochmann (1999, p.52) “A precarização do mundo do trabalho no Brasil vem se agravando desde a crise da dívida externa nos anos de 1980 ganhando maior expressão a partir dos anos 1990, com a difusão da economia neoliberal”, resultando na reestruturação do mercado

de trabalho, caracterizado pelo aumento da privatização, flexibilização, e exigências no nível de qualificação. Um grande número de empresas adotou novas tecnologias e formas de organização do trabalho. Isto aumentou a produtividade, no entanto resultou em altas taxas de desemprego e a decrescente participação de emprego assalariado.

Essa mudança na economia mundial afetou de forma atenuante as formas e as condições de trabalho, resultando na ausência de estabilidade dos empregados nas empresas, a precarização das condições e relações de trabalho e as altas taxas de desemprego.

Conforme os estudos da Organização Internacional do Trabalho – OIT (2009), em termos globais, nos últimos dez anos houve uma elevação no número de desempregados de cerca de 35 milhões de pessoas. Nem mesmo o crescimento da economia mundial, acelerado durante a segunda metade da década de noventa, foi capaz de suavizar a crise global do desemprego, já que muitos países da periferia sofreram com os efeitos colaterais das crises financeiras.

Os dados analisados pela OIT (2009), em escala mundial sobre o desemprego, demonstra que em 2005, havia cerca de 192 milhões de desempregados em todo o mundo. No ano de 2004, após um crescimento do PIB mundial de cerca de 5%, houve tão-somente uma redução de 1,5 milhões no total de desempregados. O desemprego mundial afeta em maior grau as mulheres e os jovens, sendo a taxa de desemprego feminino 1,4 vez superior à masculina e a taxa de desemprego dos jovens o dobro da taxa de desemprego total em 2005. As desigualdades raciais e de gênero são ainda mais elevadas, especialmente quando se analisam as diferenças de renda, nos setores mais precários do mercado de trabalho.

A exigência de qualificação feita pelas empresas, após esse processo de mudança, deixou muitos trabalhadores fora do mercado formal de trabalho, principalmente aqueles que possuíam menor escolaridade e menor qualificação. E mesmo quando esses trabalhadores conseguem

reinsere-se no mercado formal de trabalho, que, sobretudo aqui, entendemos quando existe o contrato legal entre ambas as partes, esses trabalhadores costumam receber salários mais baixos e são expostos às condições precárias, exercendo atividades arriscadas ou de baixo nível técnico.

No Brasil a situação do desemprego, da precariedade no trabalho e da informalidade sempre foi uma constante, tornando-se mais agravada após os anos de 1990, pois o Brasil não teve uma política para o enfrentamento dos problemas relacionadas a emprego, como aconteceu nos países desenvolvidos com a criação de políticas keynesianas na metade do século XX. Portanto se o trabalho precário é uma novidade nos países desenvolvidos, aqui no Brasil essa questão nunca foi novidade (POCHMANN, 1999).

De acordo com Carvalho e Barbosa (2009) o Brasil não chegou a fazer uma reforma trabalhista, como outros países latino-americanos, tendo estabelecido algumas poucas novidades contratuais. Porém, uma reforma precarizadora foi feita na prática pelo mercado que passou a terceirizar, desassalariar e dessindicalizar parte crescente da força de trabalho, mesmo nos setores mais dinâmicos e de maior produtividade.

Antunes (1999) afirma que o desemprego estrutural mostra-se como uma consequência desastrosa do capitalismo contemporâneo, que atinge tanto os jovens, quanto as pessoas mais velhas.

Pode-se dizer, de maneira sintética, que há uma processualidade contraditória que, de um lado reduz o operariado industrial e fabril; de outro aumenta o subproletariado, o trabalho precário e o assalariamento no setor de serviços. Incorpora o trabalho feminino e exclui os mais jovens e os mais velhos. Há, portanto, um processo de maior heterogeneização, fragmentarização e complexificação da classe trabalhadora.

Kalleberg (2009, p.21) define o trabalho precário como: “trabalho incerto, imprevisível, e no qual os riscos empregatícios são assumidos principalmente pelo trabalhador, e não pelos

seus empregados ou pelo governo”. Exemplos de trabalho precário incluem atividades no setor informal e empregos temporários no setor formal.

Uma das características marcantes do trabalho precário é a ausência de direitos. O que parece praticamente definidor na dinâmica de um mercado no qual os direitos são reguladores das relações de trabalho – “esse mercado flexível na espantosa instabilidade ocupacional que atinge parcelas majoritárias da população ativa”(TELLES,1996,p.88).

Vale destacar a associação recorrente entre o trabalho precário e informal, nem todo trabalho informal, segue características de trabalho precário, no que tange a forma e a periculosidade do ambiente, onde são desenvolvidas as atividades, pois o conceito de precários nesse estudo abrange tanto a questão da ausência do contrato de trabalho quanto a ausência de direitos fundamentais, onde são desenvolvidas as atividades do trabalhador.

Trata-se tal conceito, em visão ampla, pois, os carregadores, que constituem objeto desse estudo, além de não usufruírem nenhum tipo de direito e reconhecimento legal, desenvolvem suas atividades sob o sol e chuva, sem nenhum tipo de equipamento de segurança, e submetidos a várias formas de adoecimento. De acordo com Scherer; Santanna (2007, p.107) “os carregadores compõem em conjunto com os demais trabalhadores informais da área ribeirinha de Manaus que, em sua grande maioria não teve acesso ao contrato social”.

No decorrer do estudo verificou-se que a economia informal é bastante heterogênea e possibilita interpretações diversas, dependendo do que se considera economia informal.

Do ponto de vista do marco legal algumas interpretações relacionam o mercado formal com emprego e o mercado não – formal com desemprego e o sub-emprego, como “lixo” marginal da economia, enquanto outras tentam mostrar as relações existentes entre o desenvolvimento do capitalismo e os fenômenos do desemprego e sub-emprego.

Outra discussão é sobre a funcionalidade da economia informal em relação ao capitalismo, Uns compreendem o setor informal, correspondente a formas de produção não – capitalista, enquanto outros a consideram como uma inserção perversa dos trabalhadores na economia capitalista. Diversas interpretações existem também sobre as relações que se estabelecem entre o trabalho informal e os fenômenos da pobreza e da desigualdade social na distribuição de renda, como assinala POCHMANN (1999).

De acordo com a Central Única dos Trabalhadores – CUT há duas formas básicas de se definir o trabalho informal: pelo critério de legalidade da atividade econômica, ou pela classificação da natureza capitalista ou do empreendimento.

Pochmann (2001) define as posições da seguinte forma: 1) De um lado, há aqueles que definem o trabalho informal como aquele cujas atividades produtivas são executadas á margem da lei, especialmente da legislação trabalhista vigente em um determinado país. Aqui estariam os trabalhadores por conta própria. A maioria não contribui para a previdência social, os trabalhadores sem carteira assinada e os não- remunerados. Nesse sentido compreende o trabalho informal a partir da precariedade da ocupação. 2) De outro lado pode- se definir o trabalho informal como aquele vinculado a estabelecimentos de natureza não tipicamente capitalista. Estes estabelecimentos se distinguem pelos baixos níveis de produtividade e pela pouca diferenciação entre capital e trabalho. Seria formado não só pelos trabalhadores por conta própria, mas também pelos empregadores e empregados de pequenas firmas com baixo nível de produtividade.

Filgueiras realiza essa análise sob a amplitude e o grau da precarização existentes no mercado de trabalho, expressa tanto na inexistência de proteção e regulamentação por parte do Estado, quanto nas condições concretas no âmbito das quais o trabalho é realizado.

As atividades no setor informal são permeadas pela ilegalidade que implica na ausência de direitos. Atividades por conta-própria, que não são assalariadas, que em geral são mais instáveis porque incertas tanto com relações a sua demanda, quanto aos seus rendimentos; mais penosas, porque tem jornadas de trabalho maiores; e mais arriscadas, inseguras, no seu exercício cotidiano, porque sofrem agressões e repressões das mais variadas ordens(2004,p.228).

Kalleberg, afirma que o trabalho precário é uma das características que está intrínseca tanto no setor da economia formal quanto no setor da economia informal. O trabalho precário na economia formal, é realizado, sobretudo por aqueles trabalhadores terceirizados, de contrato temporário, instáveis, e sem segurança.

O trabalho precário na economia formal segue as seguintes formas: declínio no período de tempo em que uma pessoa permanece com um empregador; um aumento no desemprego de longo prazo; aumento dos acordos de trabalho não normatizado que diz respeito aqueles trabalhadores que são contratados temporariamente com contratos de termos fixos, ou aqueles que são contratados por meio de agência de auxílio temporário em empresas de contratação (KALLEBERG,2009,p.26).

Nesta perspectiva o trabalho precário na economia informal, diz respeito aquelas atividades que não são regulamentadas pelo Estado, ou seja, são realizadas em qualquer lugar e de qualquer forma. Em geral essas pessoas nunca tiveram carteira assinada e nunca contribuíram para a Previdência Social. Inclui pessoas que são “vendedores, ambulantes, pequenos varejistas ou artesãos, oferecem todo o tipo de serviço pessoal, ou se deslocam entre diferentes campos de atividade, formas de trabalho e treinamento” (p.29),

Esses trabalhadores são em geral inexperientes e, muitas vezes, dedicam-se a diversas atividades, com uma variedade de combinações de trabalhos de meio período, contratos casuais, trabalhos não-remunerados e atividades voluntárias. O trabalho, na economia informal, é via de

regra precário, uma vez que geralmente os trabalhadores não recebem os mesmo níveis de proteção social que recebem os trabalhadores do setor formal.

Singer (1996) em sua análise, ressalta que o setor informal é gerado por processos capitalistas de desenvolvimento econômico como a globalização, que produz o desemprego e a exclusão social de milhares de trabalhadores no mundo.

Castel (1998) se refere a essa situação como uma “nova pobreza”, causada pelo desenvolvimento da economia atual, que acentua a desigualdade social e a pobreza, que são situações de exclusão social. Trata-se alguns tipos de discriminações e impedimentos como: velhice, baixa qualificação, questão de gênero e etc., que dificultam a inclusão no mercado de trabalho.

Pochmann (1999) se refere aos trabalhadores da economia informal como segmentos não-organizados e atribui a isto como uma nova forma de exclusão social criada no mundo do trabalho. Já Antunes usa o termo “subproletarização do trabalho” para referir-se ao trabalho temporário, parcial, terceirizado e o da economia informal, tão presente no Brasil.

Segundo Martins (1997), o conceito de exclusão é apropriado por alguns grupos conservadores da sociedade para analisar aspectos mais problemáticos da sociedade, assim ele afirma que o atributo de excluído, seria como um atributo de trabalhador assalariado. Algo que, portanto, corresponderia a certa consciência social das próprias vítimas, no entanto esse atributo não se verifica na prática dos denominados excluídos.

Para Martins, (1997) o trabalho informal, não é um meio de exclusão social, mas sim inclusão de pessoas nos processos econômicos, na produção e na circulação de bens, uma situação conveniente, eficiente, necessária a reprodução do capital. E, também ao funcionamento da ordem política em prol da classe dominante. O autor chama atenção para o crescimento no

Brasil, atinente ao grupo de pessoas, “incorporada através do trabalho precário, no trambique, no pequeno comércio, no setor de serviços mal pagos ou até mesmo escusos”, por conseguinte essas pessoas não estariam excluídas, mais sim incluídas precariamente em alguns setores econômicos da sociedade.

Em acordo com o autor, rotular qualquer grupo de trabalhadores como “excluídos” seria anular sua própria história, pois independente de sua vontade subjetiva, o trabalhador faz parte de um produto histórico e teoricamente, agente privilegiado da História, no momento histórico que lhe corresponde

Em se tratando dos carregadores, Scherer afirma que eles estão presentes nos portos desde a fundação dos mesmos, desse modo os carregadores se sentem parte da história dos portos inseridos nessa dinâmica dos portos no vai-e-vem no carregamento de mercadorias.

Pouco se tem noção da importância desse segmento de trabalhadores na inserção econômica da cidade de Manaus. Mas a figura do trabalhador portuário já existe desde a fundação da cidade de Manaus e constituía um elemento de destaque das atividades do porto de Manaus na metade do século XIX e início do século XX, eles fazem parte, portanto, da história e da memória da cidade (SCHERER; SANTANA, 2007, p.104).

Em sua discussão sobre a sociedade salarial, baseado na realidade européia, Castel (1991), aponta para a produção de vulnerabilidades sociais, devido a perda da condição de trabalhador estável (zona de integração), para uma parcela da sociedade que se situa em uma zona de precariedade, que engloba a zona de vulnerabilidade e a zona de desfiliação social.

A vulnerabilidade social é uma zona intermediária instável que conjuga a precariedade do trabalho e a fragilidade dos suportes de proximidade [...] se ocorrer algo como uma crise econômica, o aumento do desemprego, a generalização do subemprego: a zona de vulnerabilidade se dilata, avança sobre a de integração e elimina a desfiliação. (CASTEL, 1991, p.23).

Essa situação de vulnerabilidade social, na realidade dos carregadores pode ser referida como um estado onde se inventariam as formas em termos de falta (falta de ganhos, de alojamento, de cuidado, de instrução, falta de poder ou de atenção...)

A definição econômica de vulnerabilidade ainda que deva ser de base material para seu mais amplo enquadramento, é insuficiente e incompleta porque não especifica as condições pelas quais se ingressa no campo dos vulneráveis, a redução da vulnerabilidade não repousa só no setor econômico, ainda que indispensável, mas se associa ao processo de discriminação social onde o mercado é o produtor mais amplo da própria discriminação.

Os eventos que também vulnerabilizam as pessoas não são apenas determinados por aspectos de natureza econômica. Fatores como a fragilização dos vínculos afetivo-relacionais e de pertencimento social (discriminações etárias, étnicas, de gênero ou por deficiência) ou vinculadas à violência, ao território, à representação política dentre outros, também afetam as pessoas.

Apesar do trabalho árduo, precário, e pouco valorizado, percebeu-se aspectos que proporcionam sentimento de satisfação para os carregadores, como a questão de ser o próprio patrão, ter horário flexível. Vários entrevistados valorizavam os relacionamentos sociais e a convivência social. Para alguns essas amizades construídas no ambiente de trabalho, tinham um sentido de solidariedade e de pertencerem ao um grupo

Segundo Mendes, Borges e Ferreira (2002) fazem uma abordagem estudos sobre prazer – sofrimento no trabalho, cujo referencial teórico tem origens na abordagem da psicodinâmica do trabalho, que vem sendo consolidada desde os anos de 1980 na França e nos anos 1990 no Brasil, especialmente a partir dos estudos realizados por C. Dejours, desde 1987. As pesquisas realizadas até o momento destacam a organização do trabalho, reflexo de um contexto

sociocultural e econômico mais amplo, como um dos principais antecedente do prazer-sofrimento como os elementos, e as estratégias de enfrentamento e transformação das situações geradoras de sofrimento como os elementos que caracterizam uma dinâmica particular a essas vivências.

Os autores afirmam que o trabalho, como fonte de prazer pode ser uma das razões pelas quais ganha tanta importância na vida do indivíduo e faz com que a maioria dos trabalhadores não perca o desejo de permanecer produzindo, além de ter, nessa atividade, a oportunidade de realização e de identidade para constituir-se como sujeito psicológico e social. O ato de produzir permite um reconhecimento de si próprio como alguém que existe e tem importância para a existência do outro, transformando o trabalho em um meio para a estruturação psíquica do homem. As condições nas quais o trabalho é realizado pode transformá-lo em algo penoso e doloroso, levando ao sofrimento. Isso decorre do confronto entre a subjetividade do trabalhador e as socioculturais, ambientais, relações sociais e organização do trabalho, que por sua vez são reflexo de um modo de produção específico.

Nesta perspectiva o trabalho precário no setor da economia informal predomina os trabalhadores autônomos eventuais, empregados domésticos e trabalhadores familiares sem remuneração, geralmente excluídos da legislação trabalhista. Nas grandes cidades dos países periféricos, metade dos empregos urbanos é preenchida por trabalhadores autônomos.

O trabalho informal pode indicar tanto uma estratégia de sobrevivência frente à perda de uma ocupação formal, quanto uma opção de vida para alguns segmentos de trabalhadores que preferem desenvolver seu próprio negócio para ganhar mais, serem seus próprios patrões e terem maior autonomia.

Um ponto importante na discussão do setor da economia informal. Diz respeito a fragilidade do comércio, em função da disputa pelo espaço e do mercado de trabalho. Esses trabalhadores são mais suscetíveis a violência e a perseguição. A construção dessa identidade negativa faz com que esses trabalhadores sejam tratados como marginais.

Sabemos que a condição de cidadania em nosso país não é universal e esta associada ao modo de inserção dos indivíduos no mercado de trabalho. A ausência do vínculo empregatício formal representa na prática, a perda de direitos e benefícios sociais. Ao ingressar no setor informal, os trabalhadores ficam a sombra da cidadania, pois ainda que algumas vantagens sejam retiradas do trabalhador, o trabalho com carteira assinada, representa um simbolismo muito grande, até porque os portadores de carteira assinada se sentem muito mais prestigiados pela sociedade.

A rotatividade de trabalho ocorre entre ocupações precárias e informais. O subemprego provisório, a instabilidade no trabalho, a insegurança financeira, a pobreza e a ausência de direitos acabam sendo a dura realidade de milhões de brasileiros, tanto homens, quanto mulheres, idosos, jovens. O trabalho informal e suas conseqüências sobre a saúde dos trabalhadores, são motivos de preocupação nas discussões acadêmicas, pois esses sujeitos vivem à margem da sociedade, sem direito de exercer sua própria cidadania.

2.2 Os Carregadores e Transportadores de bagagens à beira rio de Manaus

Segundo Terra (2007) A atividade de carregador de bagagens é conhecida desde o século XIX, nas regiões africanas. Essa atividade era realizada por escravos. Nessa época na

África Central, eram comparados a animais de tração, assim feito de carga, portanto esse tipo de atividade não tinha seu significado de trabalho e sim de escravidão.

No Brasil, especificamente no Rio de Janeiro no século XIX, os carregadores, em sua maioria, eram advindos das regiões africanas. A presença desses trabalhadores foi descrita por Thomas Ewbank (1976) um dos viajantes daquela época. Nesse sentido foram utilizados livros de viagens feito principal fonte para o conhecimento do trabalho cotidiano dos carregadores negros no século XIX.

Segundo Terra (2007), enquanto nas regiões africanas a importância dos carregadores estava relacionada ao transporte de mercadorias no comércio, entre as vilas e as cidades, no Brasil, especificamente no Rio de Janeiro, os carregadores foram descritos como essenciais tanto no transporte de mercadorias quanto no de pessoas, principalmente no espaço urbano.

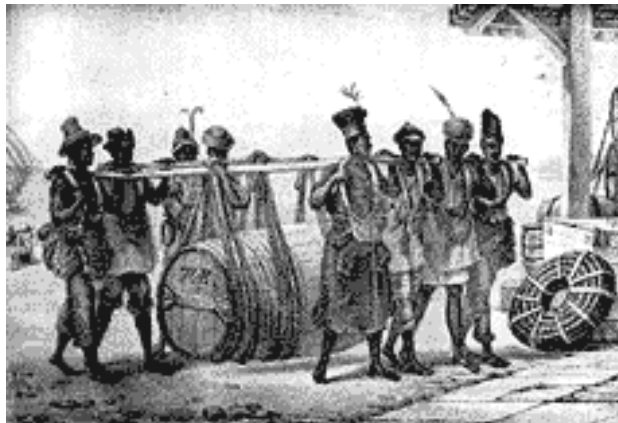


Figura 7 – Carregadores escravos na África
Fonte: <http://museuvirtualpintoresdorio.arteblog.com.br>

O trabalho dos carregadores estava centrado, preferentemente, na utilização dos mesmos para o carregamento de qualquer tipo de mercadoria, ou seja, da mais leve a mais pesada. Assim

eles monopolizaram o comércio de “transporte de cargas e pessoas pelas ruas da cidade do Rio de Janeiro no século XIX ” (TERRA, 2007,p.18) .

A vantagem na utilização dos carregadores para o transporte de cargas, tanto nas Regiões Africanas quanto no Brasil, especificamente no Rio de Janeiro, estava no fato de que nenhum animal conseguia suplantar a performance humana no transporte, pois eram capazes de atravessar qualquer rota no interior com uma carga de até 35 quilogramas, até mesmo em condições de clima desfavorável .Embora assumissem um papel relevante na vida econômica da cidade e do interior, eram considerados cativos no meio urbano.

Concernente ao Estado do Amazonas, tem-se registro do surgimento dos carregadores concomitante à expansão da atividade portuária, ainda no século XIX. Assim sendo, tal fato revelou um número significativo de trabalhadores inexpressivos aos olhos da sociedade manauense, “Aqueles indivíduos sem ofício e sem trabalho que chegavam a Manaus, por seus próprios meios, e que não se mostravam propensos a trabalhar nos seringais, iam ser carregadores e estivadores no porto de Manaus” (TORRES,2004,p.4).

Segundo Ranciaro (2004), o advento da Zona Franca de Manaus na Amazônia, deu notório destaque à cidade de Manaus, no entanto esta nova estruturação somada ao crescimento do comércio de produtos importados, gerou distorções sem precedentes dentre os quais destacam-se: a concentração econômica na capital amazonense; o êxodo rural acelerado em direção a Manaus, o que inegavelmente provocou o desenvolvimento das desigualdades sociais, visto que as oportunidades de emprego não acompanhou o aumento da população, gerando, com isso, certos problemas sociais como: crescimento populacional acelerado.

É provável que a grande maioria dos que foram arrancados de seus lugares de origem encontra-se hoje, á

margem do processo produtivo, e sem que nada lhes reste, viva a perambular pela cidade á cata de minguadas esmola“ofertadas” pelo poder público (RANCIARO, 2004,p.48)

Conforme Scherer (2005, p.117) “esses trabalhadores desempregados, que se encontram fora do processo produtivo, transitam de um emprego a outro, têm suas trajetórias descontínuas, marcadas pelo desemprego e pelas alternativas de trabalho fora das regras formais de contrato de trabalho”.

Atualmente, essa realidade revela-se na grande população – hoje constituída por inúmeros migrantes – as condições de miséria e mendicância a que foi condenada. Características que são próprias do descaso e do abandono cujas vidas historicamente são identificadas com a imagem e semelhança das desigualdades sociais,

Entretanto, essa migração para a cidade aconteceu sem que houvesse uma estrutura capaz de absorver e integrar essa população, causando problemas de cunho social, urbano e econômico. Por causa desses fatores os trabalhadores rurais que não tiveram uma oportunidade nessa nova economia, passaram, ao longo dos anos, produzindo, de forma precária, seus meios de subsistência.

É no contexto da informalidade, que se inserem os carregadores de bagagens de Manaus, os quais não “fazem parte das estatísticas oficiais”, sobretudo no que tange ao seu reconhecimento enquanto trabalhador, no campo onde está inserido.

Ninguém sabe ao certo quantos carregadores existem nos portos de Manaus. Eles parecem invisíveis no âmbito do mercado de trabalho manauense. Estão à margem das relações trabalhistas, não tem acesso a um conjunto de garantias sociais. São invisíveis para as instituições, não fazem parte dos registros oficiais e não tem representação política [...] mas eles

fazem parte da história no meio desse caos dos portos de Manaus, não só nos anos pretéritos como no presente (SCHERER; SANTANNA ,2007p.107).

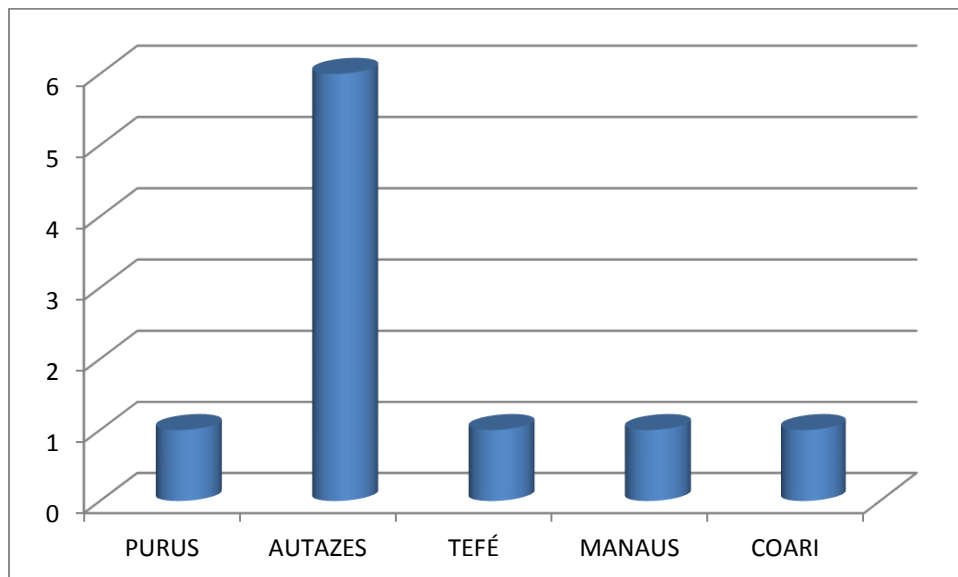
CAPÍTULO III

OS CARREGADORES E TRANSPORTADORES DE BAGAGENS DO PORTO DA CEASA

3.1. Os homens do porto:

Segundo os dados colhidos em campo de pesquisa, verifica-se que 90% dos carregadores do Porto da Ceasa são trabalhadores que, em sua grande maioria, vieram do interior do Amazonas para Manaus juntamente com suas famílias, em busca de melhorias. Conforme o gráfico abaixo, 60% dos carregadores são advindos do município de Autazes.

GRÁFICO 1 – Cidade de origem



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Compreende-se na fala dos carregadores, que essa migração para Manaus é devido as contradições econômicas entre o campo e a cidade, na região amazônica, que revelam o modo de vida precário no qual vivem as populações interioranas devido a ausência de serviços públicos básicos, tais como: saúde, educação, assistência social etc. Essa falta de infraestrutura obriga um grande número de famílias se deslocarem dos seus lugares de origem para a cidade de Manaus, em busca de melhores condições de vida. Essa problemática foi relatada por um dos carregadores:

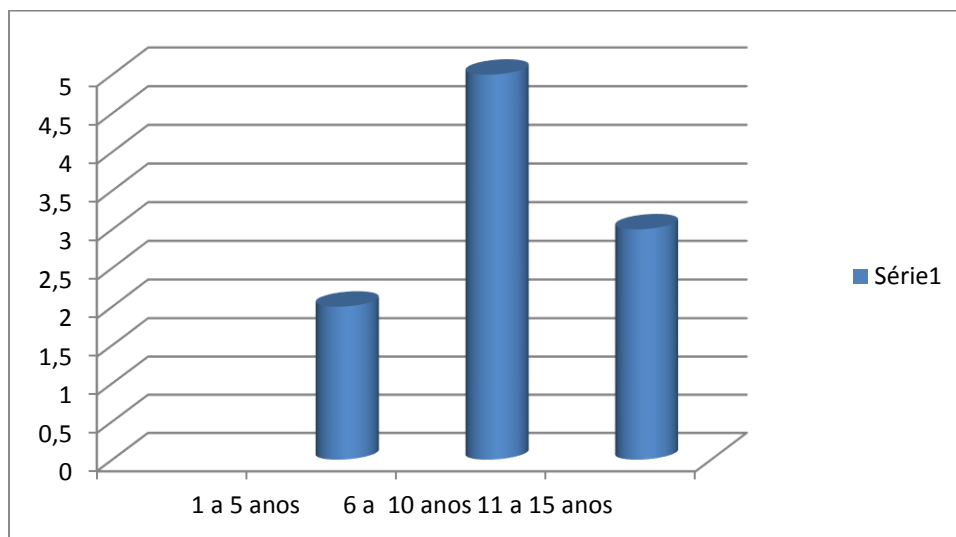
Eu me criei aqui no Rio Negro, só que ficava um pouco distante da cidade, a dificuldade pra gente era maior. Aí pra vim morar aqui mais perto da cidade, vim morar com eles pra cá, por onde eu já andei.... por vários lugares, eu já trabalhei por vários lugares, o único lugar que eu me dei bem pra morar, foi esse aqui (carregador A, 2009).

No porto da Ceasa há um número significativo de trabalhadores informais, que executam suas atividades fora da regulamentação do Estado, sem proteção social, sem segurança e com ganhos incertos, são eles: vendedores ambulantes, canoeiros, administradores de balsas, comerciantes e etc.

Neste grupo estão os carregadores e transportadores de bagagens. Eles compõem um grupo, de 20 carregadores. Como constatado 50 % deles trabalha há mais de 10 anos no local. Vale destacar que 70% dos carregadores residem em ocupações irregulares, próximas ao porto, conforme: Mauazinho e Vila da Felicidade.

Apesar de eles se fazerem presente há tanto tempo no local, pouco se tem noção da importância desse segmento de trabalhadores na inserção econômica do porto. “Mas a figura do trabalhador portuário existe desde a fundação da cidade, constituindo um elemento de destaque nas atividades do porto” (Scherer, 2007, p.105).

GRÁFICO 2– Tempo de Trabalho



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Os carregadores e transportadores de bagagens do Porto da Ceasa não fazem parte de nenhum tipo de associação, conforme foi identificado através dos diálogos mantidos com eles. Na ausência de organização, legalmente constituída, os carregadores criaram sua própria forma de ordenamento e controle do grupo.

Nós aqui, nós somos um carregador. Nós tira um, pra ser um líder da nós. Se ele ali pegar um de nós, sem a farda que trabalhamos, nós somos suspenso dois dias, três dias (...) porque sempre tem que ter um, que seja o chefe entre a gente e porque se não aparece outros querendo carregar, porque tem que ter respeito na nossa beira (carregador B, 2009).

Com a finalidade de identificar as pessoas que carregavam as mercadorias dos comerciantes da área a Secretaria Municipal de Abastecimento e Agricultura- SEMAGA, vendeu um colete preto para os carregadores por R\$ 20,00, há mais de cinco anos. O uso é

uma exigência feita pelo grupo, pois outros trabalhadores aparecem constantemente no porto querendo exercer a atividade de carregador. A farda é a única forma de identificá-los como carregador, conforme registrado abaixo:



Figura 8 – carregador do Porto da Ceasa (2009)
Fonte: Própria

Tal exigência evita a concorrência e, por conseguinte, que a disputa para carregar as malas entre eles diminua. O uso da farda também serve como referência para que os viajantes possam reconhecê-los pois, segundo eles, é uma grande responsabilidade carregar a mala dos outros. Eles consideram a farda como um equipamento de uso no trabalho.

A gente usa essa farda, aqui aparece vários querendo ser carregador, ai vamos dizer que você chega aqui, um desses que não usa farda pega sua bagagem e some, e ai quer dizer que só pega pros carregador e ai a gente usa farda porque se foi um de nos que

desaparece com alguma coisa tem como dar conta, a gente sabe onde encontrar ele (carregador A , 2009).

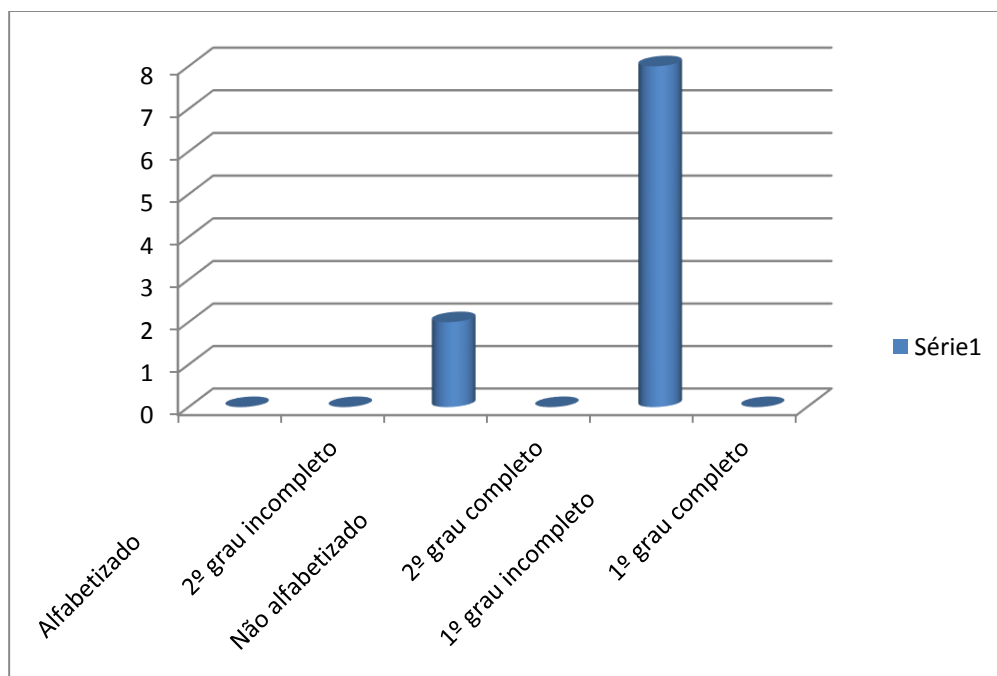
Os carregadores fazem parte do grupo de milhões de trabalhadores no Brasil, os quais estão inseridos no mercado da economia informal. Esse mercado comporta aqueles trabalhadores que inventaram o seu próprio trabalho como forma de ganhar dinheiro, ou seja, são atividades que eles podem realizar sozinhos ou com a ajuda de outros trabalhadores, a qualquer hora, sob qualquer condição e custo.

Ao interrogar um dos carregadores sobre outra espécie de emprego, o que implicaria em outro tipo de atividade ele respondeu o seguinte: “*depende do emprego, a gente trabalha pega a conta é fogo, mais eu acho muito é bom trabalhar aqui, eu vejo a hora que eu quero trabalhar e o cara empregado não*”(carregador, 2009).

Segundo Tavares (2004) a ilusão de ser o próprio patrão pode ser considerada uma estratégia de legitimação do capital, “neste sentido é muito comum encontrar trabalhadores que defendem a possibilidade de trabalhar por conta própria como sendo a melhor alternativa” (p.22). Contudo, essa suposta autonomia cria uma espécie de ilusão de o trabalhador ser o próprio patrão, assumindo os riscos pelo trabalho e sendo lesado nos seus direitos fundamentais.

Sob a ótica das exigências de qualificação para a contratação de mão-de-obra impostas pelo mercado capitalista, esses trabalhadores são considerados pouco qualificados, até porque 80% deles não terminou nem mesmo o ensino fundamental. Segundo Pochmann (1999), “a escolaridade passa a ser um recurso inadiável de elevação da qualidade da mão-de-obra”, tornando-se uma condição necessária para a contratação no mercado de trabalho formal.

GRÁFICO 3 – Escolaridade



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

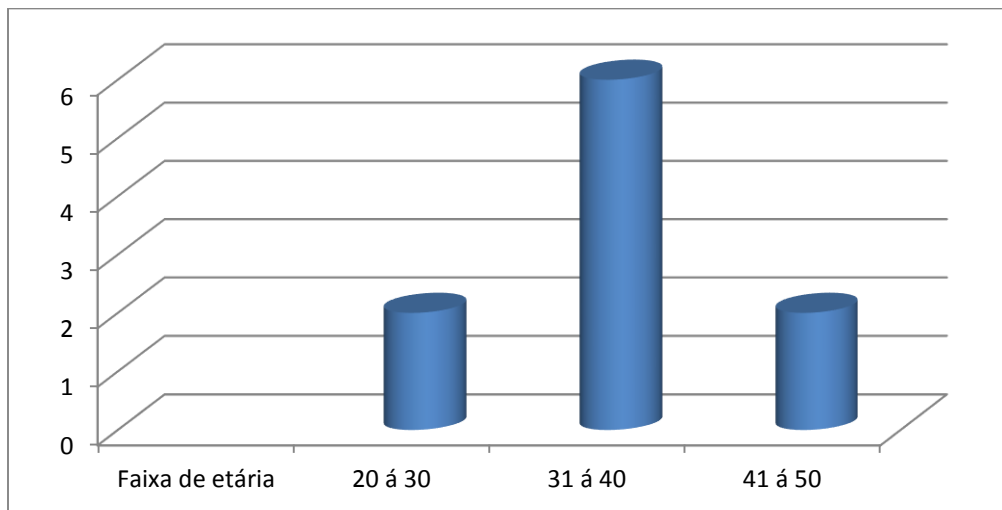
Eles também são considerados velhos para participarem do processo produtivo no chão das fábricas do Polo Industrial de Manaus - PIM, pois a maioria deles está na faixa etária entre 30 a 40 anos. Essa realidade é demonstrada na pesquisa realizada por Scherer em 2009, sobre o perfil dos desempregados amazonenses :

Constatou-se, em nossa pesquisa, que os trabalhadores desempregados tem idade entre 26 a 30 anos (30%) e 27% deles estão na faixa etária entre 31-35 anos; o restante dos informantes da pesquisa, encontra-se com a idade entre 36 – 40 anos (16%). Esses trabalhadores, no auge de sua força produtiva, são considerados “velhos” para o capital (2005. p.66).

Somente 20% dos carregadores tem idade entre 20 e 30 anos e estão nessa condição de trabalho por falta de outra opção de emprego . Em torno de 40% já trabalhou, alguma vez, de carteira assinada. Porém, ainda que tenham tido vínculo empregatício , as atividades realizadas

eram caracterizadas por serem temporárias, arriscadas, e as mesmas não exigiam quase nenhuma habilidade técnica.

GRÁFICO 4 – Idade



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

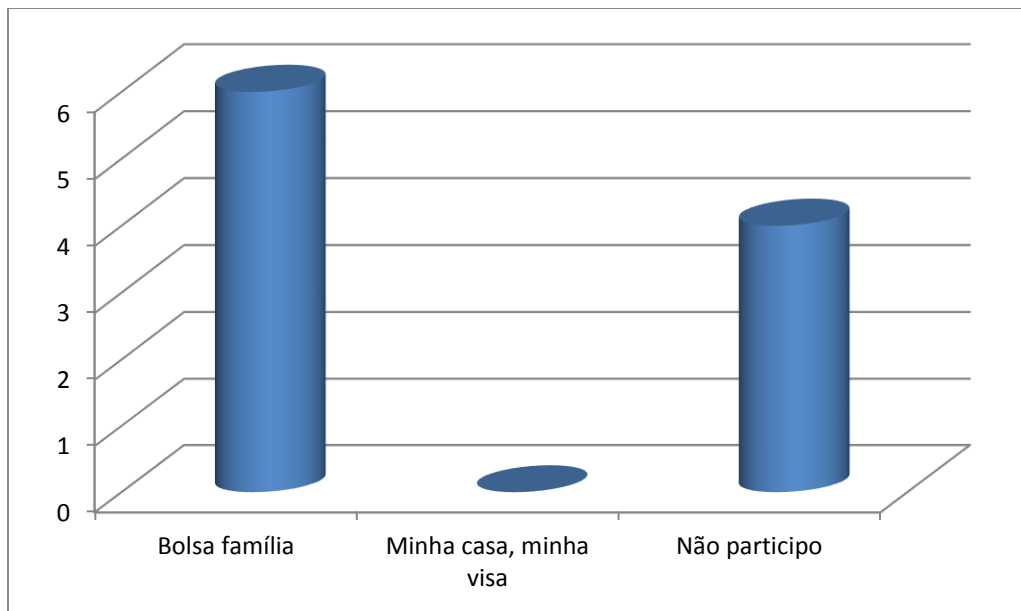
O desgaste físico e psíquico faz com que muitos não consigam desenvolver as atividades, após os 50 anos. A aparência física de um carregador de 30 anos é bem envelhecida. O trabalho pesado sob os efeitos do sol e o estresse físico e emocional contribuem para o envelhecimento precoce do carregador.

Os carregadores são aquelas pessoas que trabalham na beira do rio, historicamente em situação de vulnerabilidade social. Eles sofrem com a falta de educação, habitação, segurança, ganhos certos, e tal sofrimento é atenuado pelo consumo de bebida alcoólica e principalmente trabalho precário e outros. Segundo Castel (1998), a zona de vulnerabilidade social está associada à precariedade do trabalho e à fragilidade relacional, às múltiplas formas de trabalho

assalariado com estatuto incerto e que escapam às regulamentações tradicionais do trabalho, são características que acompanham os processos de vulnerabilidade social.

Foi relatado por 50% dos carregadores que eles e suas famílias estão inseridos no programa de transferência de renda – Bolsa Família, e eles fazem parte de um público da política de assistência social, alvo da proteção social básica, cujo objetivo é prevenir situações de risco por meio de aquisições econômicas e inserções em programas sociais, ou seja, voltado para aquelas populações que vivem em situação de vulnerabilidade social decorrente da pobreza, privação (ausência de renda, trabalho precário e difícil acesso aos serviços públicos).

GRÁFICO 5 – Inserção em programas sociais

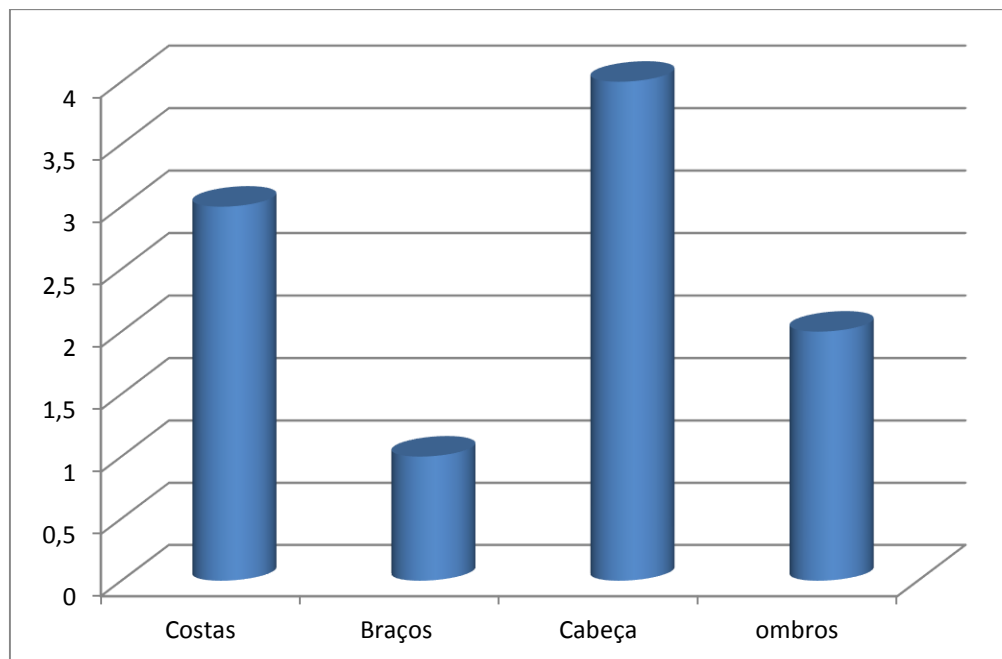


Fonte – Entrevista com os carregadores (2009)

3.2. Condições de trabalho

A precariedade é uma característica intrínseca ao processo de trabalho cotidiano dos carregadores e as atividades laborais são realizadas sem nenhum tipo de regulamentação e segurança. *A precariedade intrínseca à própria atividade dos trabalhadores autônomos, muito freqüentemente montada em uma extraordinária improvisação para mobilizar recursos e aproveitar oportunidades (sempre incertas, sempre descontínuas) [...]*(TELLES, 1996, p.88). Como foi observado no campo de pesquisa, na ausência de carrinho pra transportar as bagagens, a maioria dos carregadores improvisa, carregando as malas sobre a cabeça, nas costas e nos ombros.

GRÁFICO 6 – Forma de carregar



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Como forma de abrandar o peso alguns usam um tipo de chapéu conhecido como “turbante”, que é feito por eles próprios. O tecido de manufatura do referido acessório é o mesmo utilizado para a fabricação de pneus e seu uso tem, como finalidade, amortecer o peso carregado sobre a cabeça. As cargas mais pesadas como peixes, frutas e legumes são transportadas na cabeça e ,para melhor organização dos alimentos eles usam um tabuleiro de forma retangular, confeccionado na madeira.



Figura 9 – Turbante usado pelos carregadores
Fonte:<http://www.pedromartinelli.com.br>

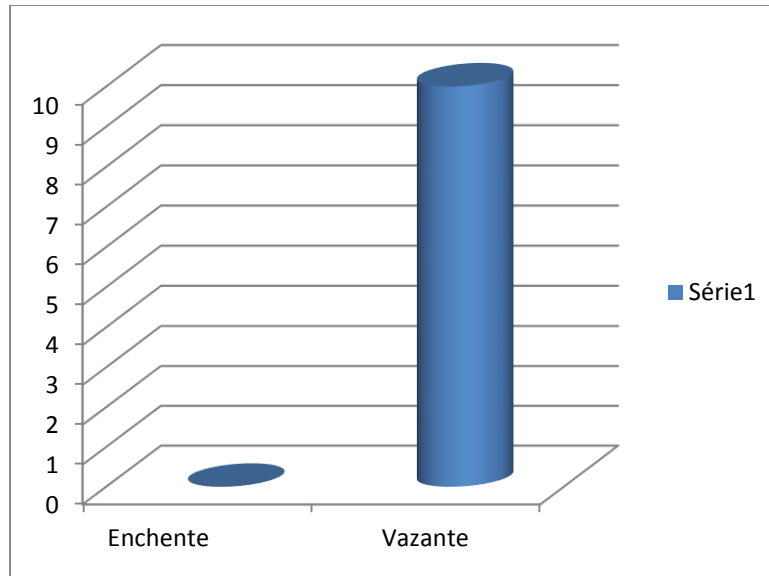
Os fenômenos da enchente e da vazante são condicionantes, sobretudo no que tange ao desenvolvimento das atividades dos carregadores, posto que tal fator influencia no número de movimentação de pessoas no porto. Sendo assim, o ganho dos carregadores flexiona conforme o fenômeno supramencionado. A enchente e a vazante afetam a vida dos produtores regionais que comercializam seus produtos em Manaus, pois os terrenos da várzea são áreas periodicamente inundadas, e se estendem ao longo do baixo e médio curso do Rio Amazonas e seus afluentes. Nesse período não há como exercer o plantio e as pessoas transitam com mais dificuldade devido a inundação das estradas.

Para eles a enchente que acontece nos períodos de março a junho é a pior época para trabalhar no porto, pois a pesca diminui e a estrada do Careiro Castanho, de onde dependem os pequenos agricultores, torna-se inacessível, por causa das alagações. Vale salientar que a estrada do referido município é o ponto de acesso para a travessia Careiro da Várzea a cidade de Manaus.

Nesse período, o transporte de cargas diminui significativamente e alguns deles não chegam, as vezes, a transportar quaisquer tipos de bagagem por dia. Quando surge uma oportunidade, eles ficam disputando, entre si e, nessa disputa, os carregadores com idade superior a 30 anos dificilmente vencem, pois não possuem tanto agilidade para correr como os mais novos. Tal dificuldade leva, alguns deles, a desenvolverem outros tipos de atividades informais, conforme: venda de produtos regionais ou outros.

A época da vazante, de junho a dezembro, é considerada, pelos carregadores, um período de prosperidade, pois a chegada dos comerciantes de peixes ao porto é maior, e estes utilizam os serviços dos carregadores para transportar as caixas de peixes até os boxes de alvenaria, na feira coberta, *“na vazante, dá mais dinheiro, é quando dá muito peixe muito produto e aí o cara ganha dinheiro, tudo quanto é peixe dá”* (carregador, 2009). O rio se transforma em uma praia e, dado esse fenômeno da natureza, vai se distanciando da estrutura metálica, a qual foi construída recentemente, para o local de desembarque. Dessa maneira, muitos viajantes usam os serviços dos carregadores para o transporte de malas até o ponto de taxi ou de ônibus.

GRÁFICO 7 – Época de rentabilidade econômica



Fonte: Entrevista com os carregadores(2009)

A vazante beneficia tanto os carregadores quanto os agricultores que fazem parte da clientela dos carregadores , pois os terrenos de várzea apresentam elevado índice de fertilidade em decorrência da matéria orgânica trazida pelas águas possibilitando, assim, o desenvolvimento da agricultura e a atividade criatória. Desse modo os solos de várzea, naturalmente fertilizados pelos fenômenos das enchentes dos rios, oferecem condições ao desenvolvimento da agricultura, com predominância de cultivos de ciclo curto, e da pecuária.

Quanto ao aspecto concernente à ausência de um estatuto profissional de legalidade e de direitos trabalhistas, esta é uma realidade evidente na profissão dos carregadores. Aparentemente eles se mostram conformados com esta situação, e até desejam reivindicar o reconhecimento da profissão, entretanto não estão suficientemente informados sobre os seus direitos.

A falta de articulação política dentro do grupo é um motivo de constante reclamação dos carregadores. Foi constatado que eles não contribuem a previdência social, e sendo assim, não

tem perspectiva de aposentadoria e benefícios em caso de acidentes de trabalho e doenças profissionais.

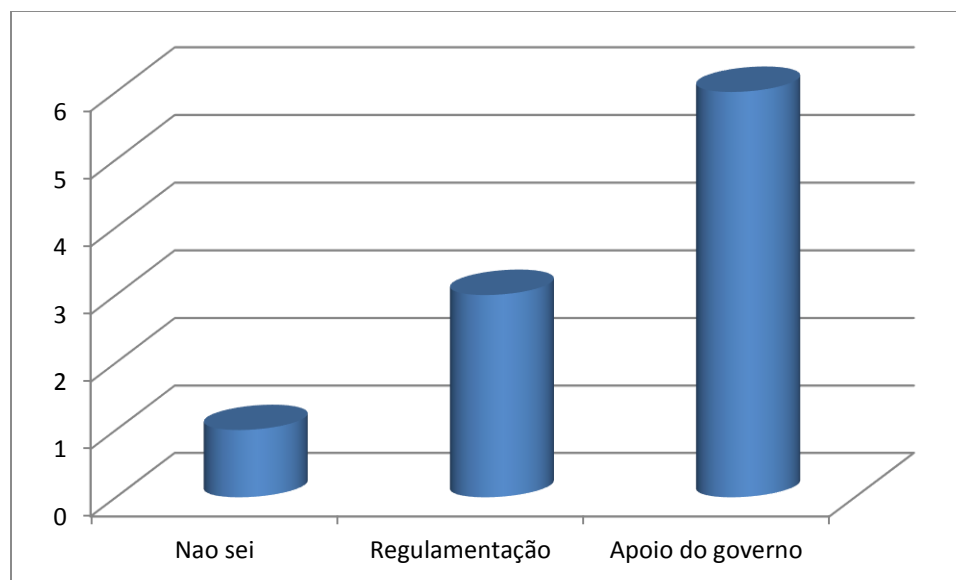
Nos depoimentos, eles gostariam de formar uma associação, pois acreditam que, por meio dessa iniciativa, poderiam ter direito a aposentadoria e amparo legal que os protegeriam na área de saúde e previdência .

Eles chegaram, inclusive, a relatar que existe uma solidariedade entre eles, o que significa que, quando um carregador fica doente, eles mesmos fazem uma “vaquinha” para comprar remédios para o colega enfermo. Na falta de perspectiva afirmam que a única aposentadoria que eles tem direito é uma “bengala”.

Quando os carregadores foram interrogados sobre o que eles pensavam a respeito de melhorias no âmbito em que trabalham , 60% respondeu, que era preciso apoio do governo, principalmente no que diz respeito a concorrência com os taxistas, como relata o carregador:

Rapaz, se o governo olhasse pelo trabalho da gente pra da uma força é ta faltando pra melhorar o trabalho da gente, até porque, varias vezes, ate porque eu não ligo pra certas coisas, os taxistas que trabalham ai, vem pegar e deixar as bagagens quase já perto do rio, ai fica difícil porque tira o trabalho da gente, então a gente ta precisando de apoio do governo nisso (carregador, 2009)

GRÁFICO 8 – O QUE É NECESSÁRIO PARA MELHORAR O TRABALHO



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Os carregadores e transportadores de bagagens historicamente trabalham à margem da lei e sem amparo legal. Ao ser instituída a Lei 8.630 DE 1993, que *dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*, notou-se que o governo não abrangeu a atividade portuária de carregamento e transporte de bagagens executada por esse segmento de trabalhadores, pois esta lei não cita os carregadores e transportadores de bagagens como trabalhadores dos portos, apesar serem uma figura típica nesses locais, ou seja, essa categoria de trabalhadores não é considerada portuária.

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos (p.43)

A dinâmica e o processo econômico nos portos encobrem homens que labutam cotidianamente, contribuindo para a economia da cidade, entretanto os carregadores do Porto da

Ceasa não são considerados nem mesmo trabalhadores avulsos, pois não existe nenhum tipo de vínculo de trabalho realizado por eles com alguma empresa privada ou instituição pública.

O Porto da Ceasa, incluído no Programa de Aceleração do Governo Federal melhorou a sua estrutura, mas as velhas formas de trabalho precário e informal de vários trabalhadores que movimentam a economia do Porto da Ceasa continuaram.

Dessa forma, não existe, para esses trabalhadores, inclusive os carregadores, melhorias no seu processo de trabalho, nem sequer sonhos de promessas para serem cumpridas, desde a fundação das suas atividades no local. Isso se justifica, principalmente, por não serem visíveis nem como cidadãos e nem como trabalhadores e, ainda assim, assumem popularmente legitimação nos portos da Amazônia.

3.3. O Processo de Trabalho

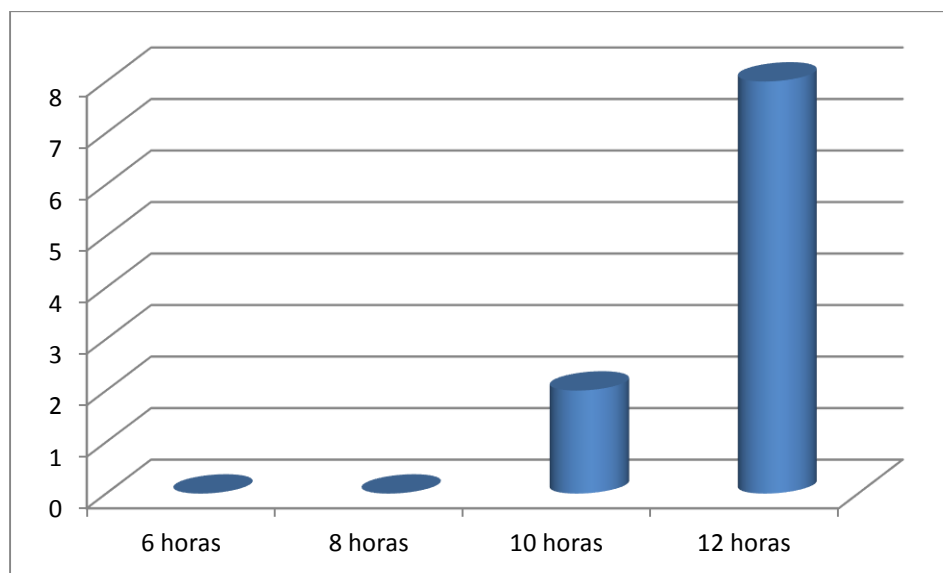
O processo de trabalho dos carregadores se inicia com uma abordagem aos passageiros. Eles se oferecem para carregar/descarregar as bagagens dos clientes com as mãos ou na cabeça até as embarcações que ficam ancoradas nos trapiches, à beira rio.

As pessoas que mais utilizam os serviços dos carregadores no porto da Ceasa são, em primeiro lugar, os viajantes que vão para os municípios do Careiro, Autazes e Comunidade do Careiro Castanho. Para alguns deles se tornou tradição utilizar os serviços dos carregadores e, em segundo, os feirantes, que os carregadores denominam como “peixeiros”, os quais chegam das comunidades vizinhas para comercializar os seus produtos regionais na feira do porto.

Eles carregam essas bagagens percorrendo um caminho de até 400 metros, com uma carga que varia de 20 a 80 quilogramas, tanto nas costas, quanto na cabeça ou nas mãos, por um valor o qual varia de R\$3,00 a R\$10,00 independente da quantidade carregada. Na época da vazante, o ganho pode chegar a um salário mínimo, mas na enchente eles relataram que não chegam a carregar nenhuma bagagem por dia, desse modo, supondo que se cobre R\$ 3,00 por uma mala carregada, durante 25 dias, o ganho mensal será em torno de R\$ 150,00.

As atividades realizadas pelos carregadores são caracterizadas por serem desgastantes e rudes. Eles trabalham sob o sol e a chuva, em média, doze horas por dia. Os carregadores chegam as sete horas da manhã e saem as sete horas da noite, com 30 minutos de intervalo para o almoço.

GRÁFICO 9 – Horas de trabalho



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Ser carregador de bagagens é uma profissão predominantemente masculina, em que é exigida uma força física maior, coragem, iniciativa, disposição para o trabalho e bravura para aguentar o clima de sol e chuva, muitas vezes desfavoráveis ao trabalho.

É relevante no trabalho dos carregadores, destacar a resistência física que eles desenvolvem para transportar uma quantidade de carga que desafia a própria natureza humana, uma vez que são capazes de levar, na cabeça, um peso que varia de 20 a 80 quilogramas, como demonstrado na figura abaixo:

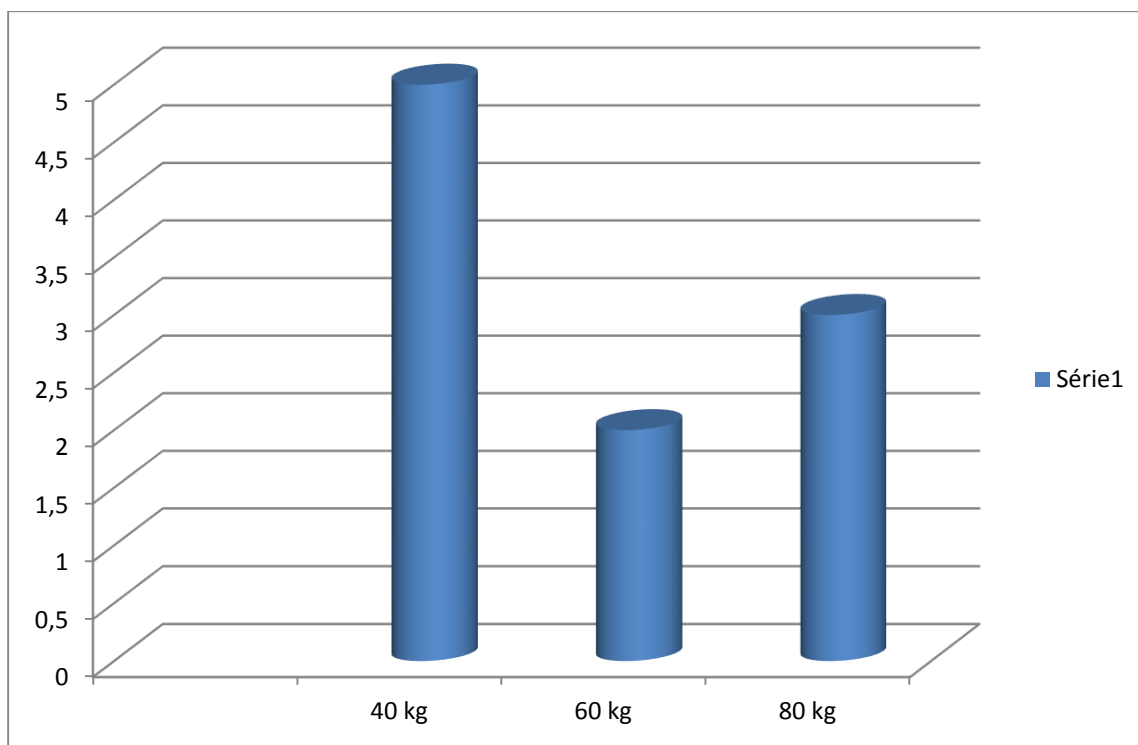


Figura 10 – Carregador transportando saco de farinha
Fonte: própria

Segundo Carrion (2005), no Brasil, a Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT estipula o peso máximo de até 60 quilogramas que um trabalhador pode suportar . Apesar disso, esse valor

não deve ser referenciado para uma atividade realizada durante toda uma jornada de trabalho, pois foi constatado, no referido estudo feito pelo autor, que alguns trabalhadores, acostumados a levantar cargas, as quais variam de 10 a 15 quilogramas, apresentaram problemas de terceiro grau na coluna lombar, entre outras lesões. Como aponta o gráfico os carregadores transportam diariamente bagagens que pesam, em média, 40 quilogramas.

GRÁFICO 10 – Peso das bagagens transportadas



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

3.4 O peso e as consequências para a saúde do carregador

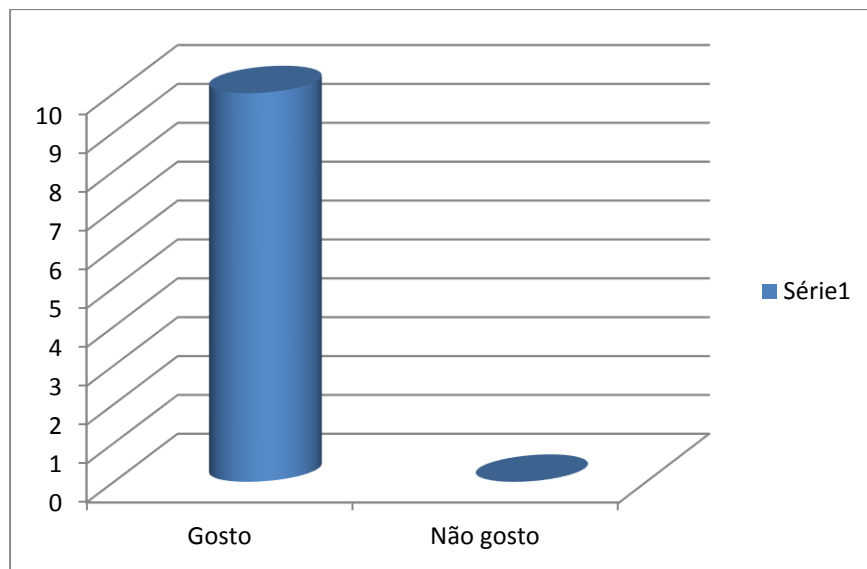
Dejours (2008), no seu tratado sobre a teoria da psicodinâmica, afirma que o “homem não é um bloco monolítico” (p.59), logo, ele está em contínuo movimento, por isso é frequentemente afetado por situações concretas quando da organização do trabalho. O autor

considera que as pressões físicas e biológicas, as quais tem como alvo o corpo do trabalhador, podem ocasionar o desgaste o envelhecimento antecipado e doenças somáticas.

Nos depoimentos, foi relatado que é muito comum eles estarem doentes, e com o passar dos anos a doença agrava-se causando uma série de problemas, como: Astenia, (doença que causa fraqueza orgânica, debilidade generalizada e cansaço intenso) e rompimento de veias que são altamente dilatadas, devido ao grande esforço físico. Além das doenças visíveis, existe a questão do próprio sofrimento devido a inserção desses indivíduos nesse tipo de trabalho.

Partindo da premissa de que um homem comum não suportaria carregar grande peso isso atribui uma certa singularidade na função realizada pelos carregadores. Durante as entrevistas não houve reclamações dos carregadores quanto ao desempenho do trabalho e o peso das cargas transportadas. Eles foram unânimes em afirmar que gostam de ser carregadores

GRÁFICO 11 – Satisfação com o trabalho



Fonte: Entrevista com os carregadores (2009)

Pare entender como esses trabalhadores gostam de ser carregadores, mesmo estando submetidos a condições de trabalho extenuante, trouxe - se à baila a discussão de Dejours (1993) sobre a psicodinâmica, cujo objetivo é compreender como os trabalhadores conseguem manter um certo equilíbrio psíquico frente a condições de trabalho desestruturantes. O campo da psicodinâmica do trabalho volta-se para o estudo da relação psíquica dos trabalhadores com o trabalho, tendo como ponto de partida as consequências do trabalho sobre a saúde mental dos trabalhadores.

Dejours(1993) entende que o trabalho tem efeitos sobre o sofrimento psíquico do homem ou ele contribui para agravá-lo, levando o homem a loucura, ou faz com que a atividade se torne um prazer ao ponto desse homem conservar melhor a saúde do que aquele que não trabalha. Nesta perspectiva, afirma-se que o sofrimento no trabalho não leva o homem necessariamente a desenvolver uma doença mental , este fato se dá devido as defesas criadas pelo sujeito, as quais lhe permitem controlar o sofrimento.

Para enfrentar tais condições desestruturantes, os trabalhadores elaboram procedimentos defensivos e um dos primeiros sinais dessa defesa é a de resistir, psiquicamente, às agressões físicas que lhes são impostas pelo processo de trabalho. As defesas, ao equilibrarem a situação, impedem na verdade, as reflexões e ações no sentido de transformar a relação com o trabalho.

Dependendo da eficácia dessas defesas psíquicas, elas poderão dissimular, com maior ou menor êxito, o sofrimento dos trabalhadores, concernente à sua própria consciência. No caso dos carregadores, essa defesa faz com que eles ignorem a dor causada pelo excesso de peso, implicando no domínio do sofrimento, provocando uma espécie de anestesia, uma insensibilidade que não é percebida por eles:

“Só quando o dia é muito puxado eu sinto umas dores na costa, que é até normal pela idade, normal mesmo é que a gente não sente quase cansaço” (carregador A,2009).”Eu não sinto nada, ainda passo a noite acordado”(carregador B, 2009.)

Na pesquisa de campo foi identificada a criação de uma defesa coletiva comum, entre eles, que é o consumo de bebida alcoólica, mesmo durante as horas de trabalho, como recurso utilizado para amenizar o cansaço causado pela dura jornada de trabalho. Outro procedimento defensivo é a prática da violência na relações familiares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho informal que na década de 1960 e 1970, era considerado uma situação passageira que seria resolvido após o desenvolvimento do capitalismo no Brasil, atualmente se tornou situação permanente no Brasil. Neste sentido trabalho informal constitui -se uma estratégia de sobrevivência para trabalhadores que não conseguiram se inserir ou reinserir-se no mercado formal de trabalho.

No contexto Amazônico, essa realidade não é novidade, principalmente no que tange aqueles trabalhadores dos portos, que executam diversas ocupações precárias a beira – rio de Manaus. Os portos são lugares tradicionais no Amazonas que revelam uma realidade quase desconhecida de trabalhadores que no dia –a- dia labutam em condições desumanas para sobreviver e que no anonimato deixam sua existência.

A nossa pesquisa destaca os carregadores e transportadores de bagagens do Porto da Ceasa. Eles são trabalhadores por conta própria inseridos no espaço urbano fluvial á margem dos rios. Eles estão presentes nesses lugares desde a fundação da cidade de Manaus. Ser carregador e transportador de bagagens, revela uma das inúmeras ocupações informais, que tem surgido devido as exigências de qualificação para a ocupação no mercado formal de trabalho.

Pesquisar sobre o trabalho cotidiano dos carregadores foi algo desafiante, aprendemos as dimensões reais de sua vivência, como se relacionam, o nível de participação deles na sociedade, a forma de organização do grupo, como se sentem em relação ao trabalho desenvolvido por eles e ao ambiente onde estão inseridos.

O estudo sobre a trajetória ocupacional os carregadores e transportadores de bagagens, possibilitou não só entender o processo de trabalho realizado por eles, mas também, os desejos, o prazer, o sofrimento, as expectativas que se desenvolvem ao longo de sua vida.

O fator mais agravante na situação dos carregadores é a invisibilidade, no qual são tratados, perante aos poderes públicos e a sociedade apesar de estarem presente há anos nos portos. Para eles nunca houve possibilidade de vínculo empregatício e muito menos de amparo legal, pois não são reconhecidos como trabalhadores do porto. Percebeu-se que os carregadores só querem ser um pouco lembrados, pois sempre foram esquecidos, durante a pesquisa mostrarm-se dispostos a participar da mesma, pois querem de alguma forma ser vistos pelos poderes públicos e pela sociedade.

Nos caminhos em que se propôs percorrer para entender o trabalho dos carregadores, principalmente no que diz respeito às visitas e as conversas com o grupo em campo de pesquisa nos levou muitas e muitas vezes a refletir e se sensibilizar com essa dura realidade.

Lamentam sua própria condição de serem trabalhadores que hoje possuem força para carregar, mas amanhã quando forem assolados definitivamente pelas mazelas físicas, resultante das muitas cargas levadas sobre a cabeça, braço ou costa, não terão como prover o seu sustento e de sua família, sendo assim sobrarão somente às migalhas do poder público e ajuda de outros.

É possível constatar que a inserção e permanência nessa ocupação informal ocorre por falta de opção. Um dos aspectos mais ressaltados pelo grupo é a falta de proteção e de direitos sociais trabalhistas na ocupação informal e precária. Ficou claro nas entrevistas, que a maioria dos carregadores gostaria de ser assalariado com carteira assinada e usufruir dos direitos trabalhistas, previdenciários e dos benefícios que as empresas oferecem. A condição salarial é

um sonho a ser conquistado por muitos trabalhadores que formam o setor da economia informal, mesmo que as condições desse trabalho sejam precárias.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, LUCIA. O trabalhador no mundo contemporâneo. Psicodrama nas organizações. São Paulo: Ágora, 2004.
- ANTUNES, Ricardo. Adeus ao trabalho? Ensaio Sobre a Metamorfose e a Centralidade do Mundo do Trabalho. 3°. ed. São Paulo: Cortez, 1995.
- AMARAL, Filgueiras. O Conceito de Informalidade. Salvador: Diesse, 2004.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, n. 69,p.67, 10 abr. 2006. Seção 3.
- BRASIL. Presidência da República. Lei nº 8. 630 de 25 de fevereiro de 2009. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Brasília, 25 de fevereiro de 1993.
- BENCHIMOL, Samuel. Navegação e Transporte na Amazônia. Edição reprográfica, Manaus, Julho 1995
- BITTENCOURT, Agnello. Navegação do Amazonas e portos da Amazônia. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959.60p (coleção Araújo Lima, 8).
- CARRION, V. Comentários da Consolidação das Leis do Trabalho. 3°.ed. São Paulo: Saraiva, 2005.
- CASTEL, Robert. As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário. Petrópolis: Vozes, 1998.
- CHRISTOPHE, Dejours. Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho.Tradução de Frank Soudant. 2°. ed. Selma Lancman e Laert Idal Sznelwar(orgs). Rio de Janeiro: Fiocruz, 2008.
- CUT. Mapa do trabalho informal no município de São Paulo. São Paulo, 2000.
- FERREIRA, Roquinaldo A. Dos sertões ao atlântico. Tráfico ilegal de escravos comércio lícito em Angola, 1830 – 1860. Dissertação de mestrado,Rio de Janeiro, UFRJ, 1997.
- FILGUEIRAS, Luiz A. M.; DRUCK, Graça; AMARAL, Manoela Falcão do. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação empírica. Dossiê Trabalho e Nova Sociabilidade, LIMA Jacob (org). Salavador: Universidade Federal da Bahia/ Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. V.17, p.211 – 229, mai/ago.2004

IANNI, Octavio. Ditadura e Agricultura: O desenvolvimento do capitalismo na Amazônia (1964-1978). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

KALLEBERG, Arne L.. O crescimento do trabalho precário. Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol.24, nº69. São Paulo: ANPOCS, 2009.

MARTINS. José de S. Exclusão social e a nova desigualdade. São Paulo: Paulus, 1997.

MENDES, Ana Magnólia; BORGES, Livia de Oliveira; FERREIRA, Mário César (org). Trabalho em transição, saúde em risco. Brasília: UNB, 2002

MILLS, Wrigth. O trabalho. In: A nova classe média (White Collar). III parte. Cap 10. Rio de Janeiro: Zahar, 1969.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Amazonas: um estado ribeirinho. Manaus: Editora Universidade do Amazonas, EDUA: 1999.

OIT. Panorama laboral para América Latina e Caribe. Janeiro de 2009. www.oitbrasil.org.br. Consulta em 06/10/2009

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte Pinheiro. A cidade sobre os ombros: Trabalho e conflito no porto de Manaus. Manaus: SILVA, 2003.

POCHMANN, Márcio. O trabalho sob o fogo cruzado: exclusão, desemprego e precarização no final do século. São Paulo: Contexto, 1999.

_____. O emprego na globalização. São Paulo: Boitempo, 2001.

RANCIARO, Maria Magela Mafra de Andrade. Andirá: Memórias do cotidiano e Representações sociais. Manaus: EDUA, 2004. (Série Amazônia: a terra e o homem)

SINGER, Paul (1996). Desemprego e Exclusão Social. São Paulo em Perspectiva. Vol. 10. nº 1, p. 3 -13.

SILVA, Jefferson Gil da Rocha. A travessia Manaus/ Careiro da Várzea: O trabalho e Ambiente dos “Canoeiros” no Porto do Ceasa. 2008. 300f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade da Amazônia. UFAM. Manaus, 2008

SCHERER, Elenise; SANTANA, Luiz Henrique. Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território de precariedade. IN: KLINGER, Diana (org). Grumo: Latino América. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007.

SCHERER, Elenise. Baixas nas Carteiras. Desemprego e Trabalho na Zona Franca de Manaus. Manaus: EDUA, 2005.

TOCANTINS, Leandro. O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia. 4°.ed.Rio de Janeiro:Americana, 1972.

TERRA, Paulo Cruz. Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro.2007.118f. Dissertação (mestrado em História)-Curso de pós-graduação em História. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.

TORRES, Iraildes Caldas. A questão social no novo milênio. In: CONGRESSO LUSO AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 8.2004, Coimbra, CES/UC, 2004.p.1-9.

TELLES, Vera da Silva. Questão social: Afinal do que se trata?. Revista São Paulo em Perspectiva, Vol. 10. n° 04. 1 São Paulo: SEADE,1996. p. 85 – 96.

ANEXOS

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título da pesquisa: O Trabalho Precário dos Carregadores Bagageiros do Porto da Ceasa

Pesquisador(es) responsável(is): Elenise Faria Scherer e Elane de Azevedo Pires

Instituição/Departamento: Universidade Federal do Amazonas – UFAM /Departamento de Serviço Social

Telefone para contato: 36474379/88283285

Local da coleta de dados: Porto da Ceasa

Prezado(a) Senhor(a):

- Você está sendo convidado(a) a responder às perguntas deste questionário de forma totalmente voluntária.
- Antes de concordar em participar desta pesquisa e responder este questionário, é muito importante que você compreenda as informações e instruções contidas neste documento.
- Os pesquisadores deverão responder todas as suas dúvidas antes que você se decidir a participar.
- Você tem o direito de desistir de participar da pesquisa a qualquer momento, sem nenhuma penalidade e sem perder os benefícios aos quais tenha direito.

Justificativa: A relevância social deste projeto é desenvolvê-lo de modo que permita apontar questões sociais preocupantes concernente a esse trabalho precário, sugerindo melhorias na atividade realizada por esses trabalhadores tornando, conhecida a realidade do cotidiano desses trabalhadores na sociedade.

Objetivo do estudo: Caracterizar o processo de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto da Ceasa

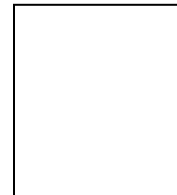
Metodologia Contato preliminar com o campo de pesquisa o Porto da Ceasa: No local aplicaremos, questionários com 7 carregadores. Sua participação nesta pesquisa consistirá apenas no preenchimento deste questionário, respondendo às perguntas formuladas. Elaboração dos seguintes instrumentais da pesquisa:

-Formulário Padrão onde serão registradas informações sobre o campo de pesquisa como um todo(com perguntas abertas e fechadas)

Benefícios. Esta pesquisa trará maior conhecimento sobre o tema abordado, sem benefício direto para você.

Riscos. O preenchimento deste questionário não representará qualquer risco de ordem física ou psicológica para você.

Sigilo. As informações fornecidas por você serão confidenciais e de conhecimento apenas dos pesquisadores responsáveis. Os sujeitos da pesquisa não serão identificados em nenhum momento, mesmo quando os resultados desta pesquisa forem divulgados em qualquer forma.



Nome : _____

Assinatura : _____

Data : ____ / ____ / ____

Assinatura do pesquisador

ANEXO B – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA




UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
Comitê de Ética em Pesquisa – CEP/UFAM



PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

O Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas aprovou, em reunião ordinária realizada nesta data, por unanimidade de votos, o Projeto de Pesquisa protocolado no CEP/UFAM com CAAE nº. 0110.0.115.000-09, intitulado: **“O trabalho precário dos carregadores e transportadores de bagagens do porto da CEASA”**, tendo como Pesquisadora Responsável Elenise Faria Scherer

Sala de Reunião da Escola de Enfermagem de Manaus – EEM da Universidade Federal do Amazonas, em Manaus/Amazonas, 10 de junho de 2009.


Prof. Dra. Aya Sadahiro
Vice-Coordenadora do CEP/UFAM