

## RESUMO

O presente artigo pretende abordar as condições de trabalho do carregador de bagagem do Porto da Panair na cidade de Manaus. Tentaremos identificar o descaso com as condições ambientais e a ausência de infraestrutura necessária para a concretização das mais variadas formas de trabalho com qualidade e segurança, e conseqüentemente a não existência de políticas públicas urbano-fluviais em toda beira rio da cidade. O trabalho desenvolvido pelo carregador é inerente ao ciclo hidrológico (enchente e vazante), e é neste contexto que destacamos as conseqüências que o mundo da informalidade agregado à precariedade causa na vida destes sujeitos.

**Palavras-chaves:** Carregador de bagagem; Ciclo hidrológico; Informalidade; Precariedade.

## ABSTRACT

This article seeks to expose the working conditions of the charger baggage Panair port city of Manaus. We will try to identify the neglect of environmental conditions and lack of infrastructure necessary to achieve the most varied forms of work with quality and safety, and consequently the lack of public policies across urban-river riverside city. The work done by the charger is inherent in the hydrological cycle (ebb and flow) and it is here that highlight the consequences that the world of informality added to the precariousness of life subject in question.

**Keywords:** Charger baggage; Hydrological cycle; Informality; Precariousness.

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

**ESPAÇO E TERRITÓRIO: AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS  
CARREGADORES NO PORTO DA PANAIR**

**Bolsista: Camila Rocha dos Santos**

**MANAUS  
2010**

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

**ESPAÇO E TERRITÓRIO: AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS  
CARREGADORES NO PORTO DA PANAIR**

**RELATÓRIO PARCIAL  
PIB-SA/0039/2010**

**Bolsista: Camila Rocha dos Santos  
Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Elenise Faria Scherer**

**MANAUS  
2010**

## SUMÁRIO

### INTRODUÇÃO

#### **I CAPÍTULO: O Porto da Panair à Beira-rio de Manaus**

1.1 (In) sustentabilidade urbano – fluvial à beira-rio de Manaus.....7

1.2 O Porto da Panair: descaso público e ambiental.....11

#### **II CAPÍTULO: Território de Trabalho: o carregador de bagagens na precariedade**

2.1 O Resultado da pesquisa – aplicação dos formulários.....17

**APÊNDICE A** .....20

## I- Introdução

Este relatório tem como objetivo mostrar as atividades que estão sendo realizadas com os carregadores e transportadores de bagagens no Porto da Panair. O subprojeto Espaço e Território: As condições de trabalho dos carregadores no Porto da Panair faz parte do projeto: “Nas beira-rios das cidades amazônicas os rios e os portos” coordenado pela professora Dr<sup>a</sup>. Elenise Faria Scherer com o apoio do CNPq/UFAM de 2008/2010. Várias pesquisas já foram realizadas, entre elas, no Porto da Ceasa, no Porto da Manaus Moderna e na Estação Hidroviária, e desta vez esse subprojeto irá tratar do trabalho informal e precários dos carregadores do Porto da Panair..

Este subprojeto tem como objetivo geral caracterizar as condições de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto da Panair no movimento hidrológico (enchente e vazante) do Rio Negro, com o finalidade de conhecer a precariedade do trabalho e o ambiente fluvial urbano, bem como, os objetivos específicos em, identificar as formas de trabalho vivenciadas (submundo da informalidade, os diferentes níveis de precariedade) no porto da Panair, na paisagem e nas condições ambientais onde se desenvolve o trabalho do carregador de bagagens; Evidenciar a ausência de políticas públicas urbano fluvial à beira-rio da cidade, especialmente, no Porto da Panair; E relatar as consequências sociais do trabalho precário na vida cotidiana dos carregadores e transportadores de bagagem.

Antes de iniciar a pesquisa propriamente dita, algumas ideias eram pré-concebidas diante do território de trabalho dos carregadores, bem como, da dinâmica de trabalho dos mesmos. Onde o Porto da Panair apresentava-se por um emaranhado de atividades, algo incompreensível, que com o decorrer da pesquisa foi possível visualizar a lógica deste território, baseada num limite territorial, onde num mesmo lugar se desenvolve atividades econômicas diferentes, a partir, das necessidades de cada grupo que se estabeleceu no Porto da Panair. Outra situação se refere à dinâmica destes trabalhadores que parecia não se diferenciar em face a mudança do ciclo hidrológico, o qual

tornou-se visível conforme as análises de como se desenvolvia o trabalho destes homens tanto no período da vazante quanto da cheia, cujas atividades se distinguem por maior prestação de serviços durante a vazante devido a este período ser o de colheita de frutas e legumes em geral, assim como, na cheia o trabalho se caracteriza por menor intensidade em decorrência das alagações de áreas de plantio, o que gerava menor quantidade de produtos que chegava ao porto para ser carregados.

O interesse de pesquisar a realidade exposta acima surgiu durante o percurso acadêmico na Universidade Federal do Amazonas atrelada ao movimento estudantil, e a aproximação política com ideal de esquerda. E o mais importante incentivo, se deu com a oportunidade de estudar e pesquisar temáticas pouco discutidas no âmbito do Serviço Social, com a o debate mais denso proporcionado pelo grupo de pesquisa “Nas beira-rios das cidades amazônicas: os rios e os portos” coordenado pela professora Dr.<sup>a</sup> Elenise Faria Scherer com apoio do CNPq/UFAM de 2008/2010.

Dentre os conceitos principais que serão abordados com maior ênfase na produção deste relatório, será o de trabalho discutido por Antunes e Lessa; o de trabalho informal e precário debatido por Jakobsen, Dombrowski, Martins, Singer (2000), Scherer, Pochmann e Kalleberg; o de direito a cidade abrangido por Lefebvre; o de cooperação corroborado por (autor); a psicodinâmica do trabalho discutida por Dejours; sustentabilidade ambiental com Guimarães; e requalificação urbana com Saint-Clair.

Percebe-se neste território um descaso com as condições ambientais e a ausência de infra-estrutura necessária para a concretização das mais variadas formas de trabalho com qualidade e segurança, e mais, verifica-se a não existência de políticas públicas à beira rio, e é nesse contexto que se insere a questão da insustentabilidade urbana, onde a idéia de sustentabilidade é assim aplicada às condições de reprodução da legitimidade das políticas urbanas. Para tanto, fala-se da viabilidade política do crescimento urbano, ou seja, das condições de construção da política da base material das cidades.

Portanto, a insustentabilidade que se exprime neste território, demonstra a incapacidade de as políticas urbanas adaptarem a oferta de serviços urbanos à quantidade e à qualidade das demandas sociais, o que provoca um desequilíbrio entre necessidades cotidianas da população e os meios de

satisfazê-las, no que tange a demanda por serviços urbanos e os investimentos em redes e infra-estrutura. (ACSELRAD, 1999).

Com a orientação patrimonialista dos projetos de intervenção de renovação urbana na área central, contrapondo-se à função social do espaço, tudo isto, devido a uma estratégia de competitividade, em que as cidades passam a estar envolvidas, o patrimônio, a cultura, e a memória são frequentemente mobilizados nas recorrentes experiências de revitalização de suas áreas centrais. SAINT-CLAIR (2009)

No Porto da Panair há uma dinâmica, que interliga municípios vizinhos por onde não se pode chegar se não por intermédio do porto, assim como, a concentração de trabalhadores que se sustentam por meio de atividades informais, dentre eles, o carregador de bagagem. A importância deste território perpassa a atividade econômica que ali se desenvolve, pois com o projeto de intervenção que visa revitalizar a área do Porto da Panair, deixa algumas indagações, entre elas, se este projeto de intervenção do Estado irá levar em consideração a dinâmica econômica, cultural e social deste território.

Como afirma (Saint-Clair 2009), os projetos de intervenção, com tendência patrimonialista tende a não reconhecer a realidade do entorno dos projetos, assumindo caráter de vitrine e enclaves em relação ao contexto da área central, ainda que a experiência da vida cotidiana ligadas ao comércio popular, às feiras e ao porto, sejam numerosas e diversas. O interessante, é que essas se fazem presentes tanto nas estratégias de sobrevivência econômica do homem urbano que acessa o rio a partir do centro, como daquele morador do interior do Amazonas que se dirige à cidade e nela se integra por meio de práticas econômicas e culturais.

Outro fator relevante para o interesse de estudar o trabalho dos carregadores do Porto da Panair, se refere às condições ambientais degradantes (presença de lixo tóxico, resto de frutas, peixes mortos, materiais plásticos) onde não há uma preocupação do Estado mediante políticas públicas em cuidar do meio ambiente, tal situação prejudica os próprios trabalhadores e pessoas que frequentam este território.

Segundo (Guimarães 1997), as dificuldades provocadas por situações de extrema desigualdade social e de degradação ambiental não podem ser definidos como problemas individuais, constituindo sim, problemas sociais. No

que tange a sustentabilidade ambiental, na qual está relacionada com a capacidade da natureza para absorver e recuperar-se das agressões antrópicas, é de fundamental importância que a operacionalização para diminuir essas agressões à natureza, ocorra por meio de políticas públicas.

É imprescindível analisar a grave situação em se encontra o meio ambiente a beira rio de Manaus, pois não somente no Porto da Panair nos deparamos com a poluição, isto é algo inerente a toda beira rio da referida cidade. É evidente que se precisa sair da retórica do desenvolvimento sustentável para se efetivar políticas públicas que preservem e cuidem do meio ambiente.

Com a mudança do ciclo hidrológico, a atividade destes trabalhadores se modifica daí ser necessário averiguar a situação da poluição ambiental tanto na vazante como na enchente, para identificar até que ponto essa mudança no ciclo da água interfere no trabalho deles.

Por fim, compreender a dinâmica do trabalho desenvolvido pelos carregadores, cujo trabalho informal implica num trabalho caracterizado por precário, onde identifica-se a ausência de direitos trabalhistas e sociais para este coletivo, os quais desde a fundação da cidade de Manaus estão presentes e sempre estiveram a margem de qualquer direito.

A coleta de dados da referida pesquisa foi feita por meio da aplicação de formulários, a qual se iniciou em janeiro de 2011 até maio do mesmo ano, assim como, as constantes observações em *lócus*, a qual se desenvolveu desde agosto de 2010 até julho de 2011. Os dados recolhidos foram anotados no diário de campo, gravados e fotografados.

Algumas perguntas referente ao peso em Kg que um carregador chega a carregar num total por dia de trabalho não foi respondida; a questão no que diz respeito ao trabalho feito pela Associação dos Feirantes da Panair se trouxe ou não benefícios ao Porto da Panair, muitos optaram por não responder; a pergunta sobre o que o Estado poderia fazer para melhorar as condições de trabalho naquele território, muitos não souberam o que responder; alguns entrevistados omitiram fatos importantes no que tange o trabalho da Associação dos Feirantes da Panair; outros entrevistados não conseguiam relacionar as doenças adquiridas ao longo dos anos devido as duras condições



do trabalho de carregar e descarregar sem nenhuma proteção a saúde com o trabalho exercido.

Dentre as dificuldades que se apresentaram durante a pesquisa, ocorreu no momento da aplicação dos formulários, pois como o trabalho dos carregadores não tem hora para começar e nem terminar, por vezes a entrevista não pode ser concluída ou precisou ser interrompida. Outra dificuldade se refere ao trabalho mais intenso deles ocorrer durante a madrugada, entre 2h até 8h, o que tornava a observação em campo perigosa, devido ao horário.

Dentre aqueles que contribuíram para que a pesquisa ocorresse destacamos e agradecemos o apoio do CNPq, ao grupo de pesquisa “Nas beira-rios das cidades amazônicas os rios e os portos” coordenado pela professora Dr<sup>a</sup>. Elenise Faria Scherer, a orientadora já citada professora Elenise por sua dedicação e paciência, a Associação dos Feirantes da Panair, a SEMPAB (Secretária Municipal de Produção e Abastecimento), ao Presidente da associação Sr. Júlio Araújo, aos maiores contribuintes desta pesquisa que foram os carregadores de bagagem da Panair, aos feirantes, ao assistente social Deib Lima que corroborou para a pesquisa de modo significativo, ao Prof. Msc. Antônio Pereira Neto das Ciências Sociais, aos professores da banca de avaliação do PIBIC, em especial a professora Dr<sup>a</sup> Heloísa Helena Corrêa, aos amigos do curso de graduação de Serviço Social da UFAM. Por fim, a minha família com o apoio contínuo para que esta pesquisa fosse concretizada.

Os objetivos apresentados foram alcançados, pois foi possível identificar como se dá o trabalho informal e precário dos carregadores de bagagem, assim como, as consequências que o mundo da informalidade agregado à precariedade causa na vida destes sujeitos, os quais se submetem a longas jornadas de trabalho, adquirindo doenças, exercendo suas atividades sem proteção nenhuma, usando a bebida como um sistema de defesa para suportar a árdua atividade de carregar e descarregar as mercadorias, com a certeza de um ganho mínimo para a sua subsistência e também a de sua família. Para, além disto, foi possível identificar que a realidade a beira rio da cidade de Manaus permanece com a ausência de políticas públicas que visem a melhoria da orla por meio de projetos de intervenção urbana que incluam o carregador e

transportador de bagagem, os quais labutam por estas margens desde a fundação da cidade, e que também possuem direitos a cidade.

# Capítulo I

## O Porto da Panair à Beira-Rio de Manaus

### 1.1(In) sustentabilidade urbano fluvial à beira-rio de Manaus (mapas e fotografias)

Manaus situa-se na confluência dos rios Negro e Solimões, os quais se encontram para formar o rio Amazonas. Sua localização tem possibilitado desde 1699, devido a sua origem como forte de São José do Rio Negro, a inter-relação com diferentes localidades da Amazônia, permitindo que a cidade de Manaus, atualmente, seja um importante centro de circulação de mercadorias e de pessoas, para o restante do país e para outras partes do mundo, ela é banhada pelo Rio Negro e fica distante 16 km do “Encontro das Águas”. (SANTANA, 2006)

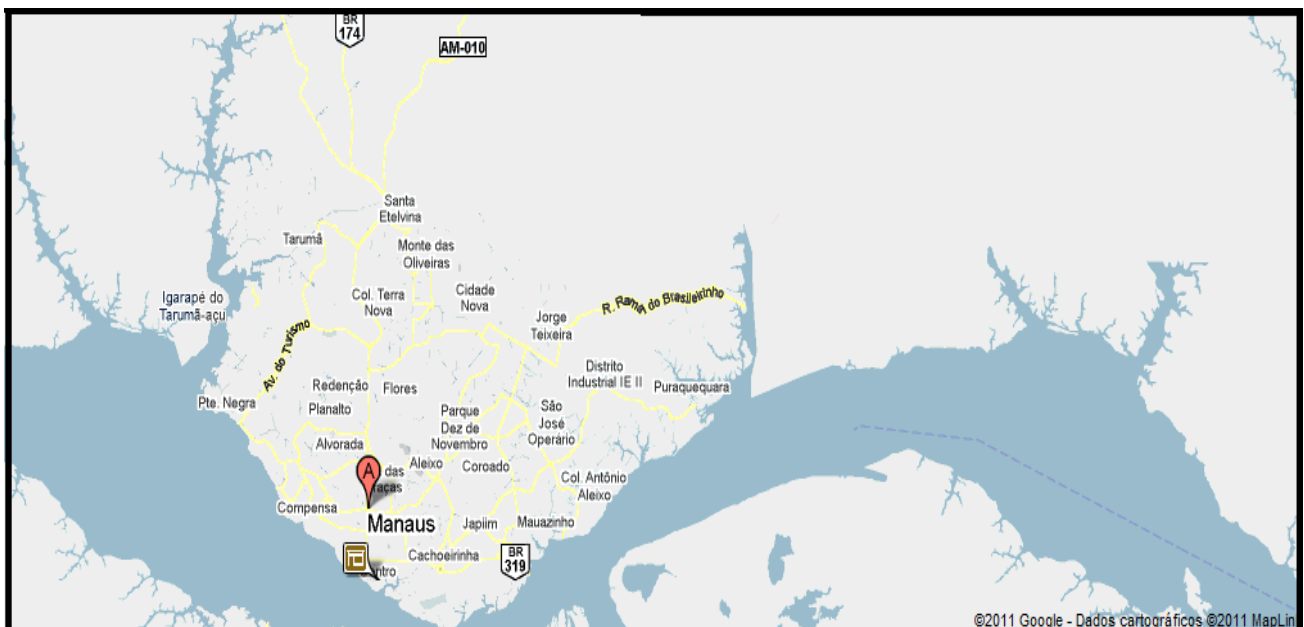


FIGURA 02: Mapa da cidade de Manaus. Fonte: Google Earth.

(29/01/2011)

Nos cursos das águas na Amazônia, umas das principais formas de transporte e comunicação, sempre foi a navegação fluvial, por meio, de barcos, rabetas e canoas, os quais atracam e desatracam nos mais variados portos, quase sempre improvisados com troncos de madeira, nas balsas e nos chamados trapiches. (SANTANA, SCHERER, 2009). As vias fluviais sempre foram o principal meio de circulação das mercadorias e das trocas mercantis. Nos diversos momentos econômicos, vivenciados na região, o rio reflete as relações desenvolvidas entre diferentes agentes que o acessam, e também a circulação de inúmeras mercadorias.

Para Oliveira (2007), a vida nas e das cidades amazônicas está ligada à floresta e ao rios, as próprias cidades amazônicas, em sua maioria, localiza-se à beira dos rios, e quem faz esse intermédio entre o rio, a floresta e a cidade é o porto, por onde se chega e se vai, para tanto, o rio, a floresta e a cidade têm no porto a fronteira da realidade, possibilitando leituras múltiplas de espaços-tempos diversos. Portanto, é no espaço do porto que se desenvolve o trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens.

À beira rio da cidade de Manaus está compreendida desde o Rio Tarumã até o Rio Puraquequara, estendendo-se numa faixa de aproximadamente 43 km, onde em volta encontram-se diversos portos, entre eles, o de São Raimundo, Estação Hidroviária (*antigo Roadway*), Manaus Moderna, Chibatão, Educandos, Panair, Trigolar, Ceasa, dentre outros. A importância do porto para a vida regional está ligada a função de este ser o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade, sendo assim, se configura como um lugar privilegiado dos enigmas amazônicos, transfigurados em enigmas do mundo, a questionar sobre o passado, o presente e o futuro. O rio, a floresta e a cidade têm no porto a fronteira entre a realidade e a ficção, possibilitando leituras múltiplas de espaços-tempos diversos. E é por meio do porto onde se chega e se vai, pois ele contém a possibilidade do entendimento da cidade, a vida começa nele, não tanto pelo movimento, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e falta.

Percebe-se neste território um descaso com as condições ambientais e a ausência de infra-estrutura necessária para a concretização das mais variadas formas de trabalho com qualidade e segurança, e mais, verifica-se a não existência de políticas públicas à beira-rio. É nesse contexto que se insere

a questão da insustentabilidade urbana, onde a idéia de sustentabilidade é assim aplicada às condições de reprodução da legitimidade das políticas urbanas. Para tanto, fala-se da viabilidade política do crescimento urbano, ou seja, das condições de construção política da base material das cidades. Portanto, a insustentabilidade que se exprime neste território, demonstra a incapacidade de as políticas urbanas adaptarem a oferta de serviços urbanos à quantidade e à qualidade das demandas sociais, o que provoca um desequilíbrio entre necessidades quotidianas da população e os meios de as satisfazer, no que tange a demanda por serviços urbanos e os investimentos em redes e infra-estrutura. (ACSELRAD, 1999).



FIGURA 03. Período da vazante, no Porto da Panair. Fonte Camila Rocha.

28/09/2010



FIGURA 04. Lixo acumulado na praia do Porto da Panair. Fonte: Camila Rocha. 28/09/2010



FIGURA: 05. Quando o rio está cheio a praia do Porto da Panair praticamente desaparece. Fonte: Denise Andrade. ( 17/11/2007)

## 1.2 O porto da Panair: descaso público e ambiental

O porto da Panair está situado na orla de Manaus, à margem do Rio Negro, no bairro Colônia Oliveira Machado – Zona Sul, ele possui aproximadamente 31 anos, e foi estabelecido por volta dos anos 80. Seu nome *a priori* é derivado da Companhia Área Panair do Brasil, este localizado antes do porto constituir-se como porto, cujo entorno á margem da beira rio, servia como aeroporto para os catalisadores (*aviões de água*). Esta referida companhia área existente em todo Brasil, era responsável pelo embarque e desembarque de pessoas.

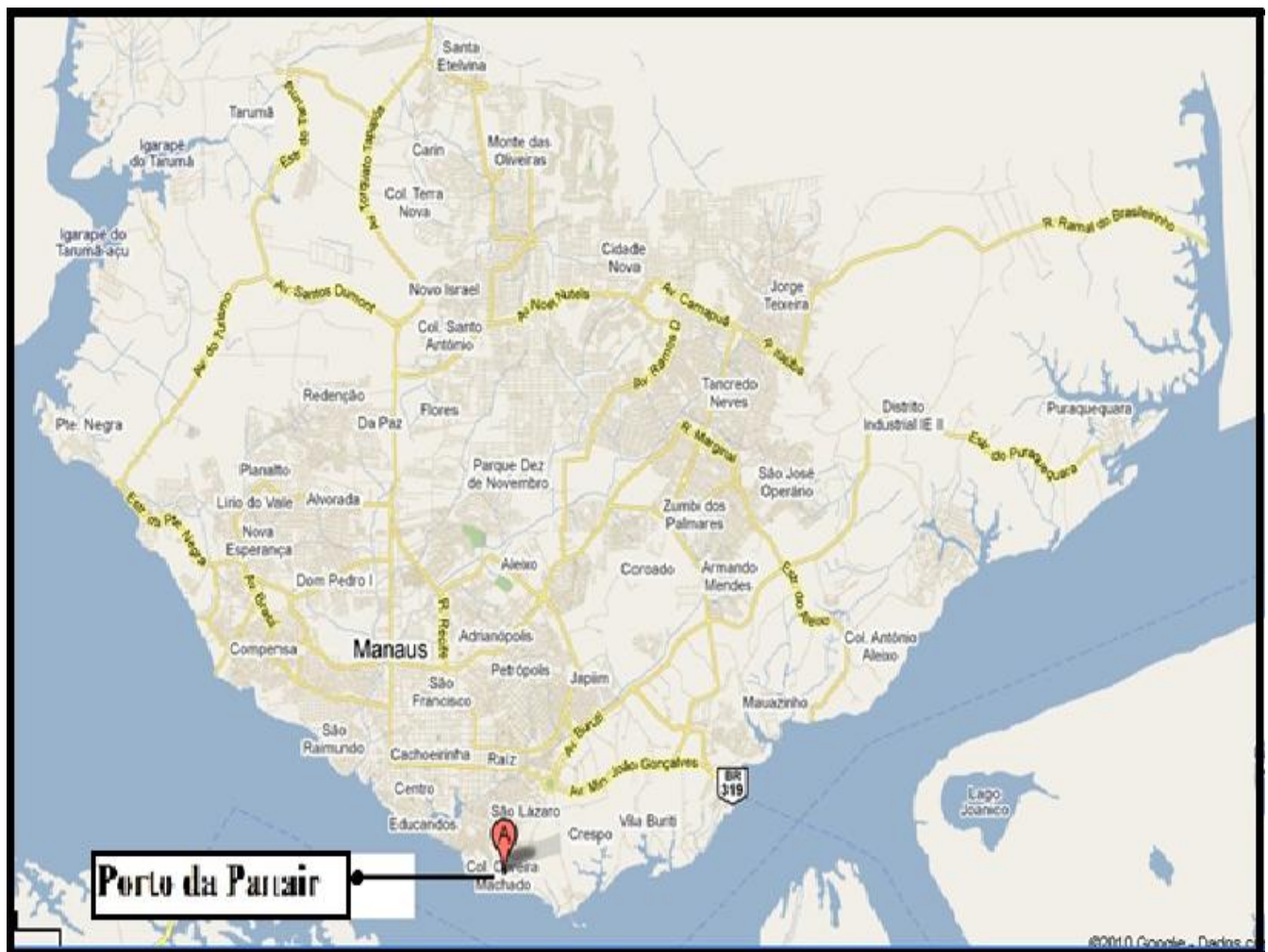


FIGURA 06: Localização do Porto da Panair. Fonte: Google Earth. (02/01/2011)

No Porto da Panair há o Terminal Pesqueiro, onde atracam os barcos advindos de comunidades ribeirinhas dos municípios de Manacapuru, Careiro, Novo Airão, etc. Onde a Secretária Municipal de Produção e Abastecimento (SEMPAB) da Prefeitura do Município de Manaus é a responsável pela fiscalização das balsas, cuja função do terminal pesqueiro deve ser apenas de exercer o embarque e desembarque do pescado.



FIGURA 07: Balsa Terminal Pesqueiro no Porto da Panair. Fonte: Camila Rocha. (30/11/2010)

A outra balsa Estação Flutuante Balsa Amazonino Mendes da Associação dos Feirantes da Panair, tem como atividade o embarque e desembarque de hortifrutigranjeiros, peixes, bagagens de todos os tipos, pessoas (oriundas dos municípios do interior), fretes e passeios turísticos, venda de artesanato e o atracamento de barcos denominados “recreio”, com destino a Manacapuru, Careiro, Novo Airão, entre outros municípios.





Figura 07. Balsa Estação Flutuante Prefeito Amazonino Mendes Associação dos Feirantes da Panair. Fonte: Camila Rocha (28/09/2010).

De acordo com os carregadores e transportadores de bagagens, estes devem contribuir com a Associação dos Feirantes da Panair, com uma quantia semanal de R\$ 5,00 para a manutenção da balsa e da sede. Afinal, segundo tais trabalhadores eles mantêm a balsa, e fazem todos os reparos necessários a partir desta taxa a ser paga. Sendo assim, percebe-se a falta de políticas públicas em toda à beira-rio da cidade de Manaus.

A partir da pesquisa de campo, foi possível observar que os carregadores e transportadores de bagagens são cobrados pela Associação dos Feirantes da Panair, onde esses trabalhadores para exercerem tais atividades devem estar associados a tal entidade.



FIGURA 08. Carregador de bagagem do Porto da Panair. Fonte: Camila Rocha (15/12/2010).



FIGURA 09. Fonte Camila Rocha. (28/09/2010)

## Capítulo II

### Território de Trabalho: o carregador de bagagens na precariedade

#### 2.1 Os carregadores e transportadores de bagagem

A pesquisa de campo foi realizada no Porto da Panair, com 15 carregadores de bagagem, e será com base nesse número de entrevistados que será realizado o relatório parcial. A escolha deste número de entrevistados está apoiado nas seguintes autoras.

No que se refere à amostra, por ser uma pesquisa qualitativa, Minayo (2004) colabora ao dizer, que a pesquisa qualitativa não se baseia no critério numérico para garantir sua representatividade, cuja amostragem boa é aquela que possibilita abranger a totalidade do problema investigado em suas múltiplas dimensões.

Outra autora que corrobora para a não especificação da amostra é Martinelli (2003), ao afirmar não ser importante o número de pessoas que vai prestar a informação, mas os significados que estes sujeitos têm em função do que se busca com a pesquisa.

Pois como afirma a supracitada autora não se trata de uma pesquisa com um grande contingente de sujeitos, afinal é necessário aprofundar o conhecimento em relação àquele sujeito com o qual estamos dialogando. Portanto, este tipo de pesquisa busca aproximação de significados, de vivências, não trabalhamos com amostras aleatórias, ao contrário, temos a possibilidade de compor intencionalmente o grupo de sujeitos com os quais vamos realizar nossa pesquisa.

Deste modo, o número de pessoas que irá prestar informações, está baseado no significado que cada sujeito têm, em função do que irá se buscar na respectiva pesquisa. Sendo assim, quanto se atingir a totalidade do problema, quando as informações caírem numa redundância, significa que se alcançou a totalidade do problema.

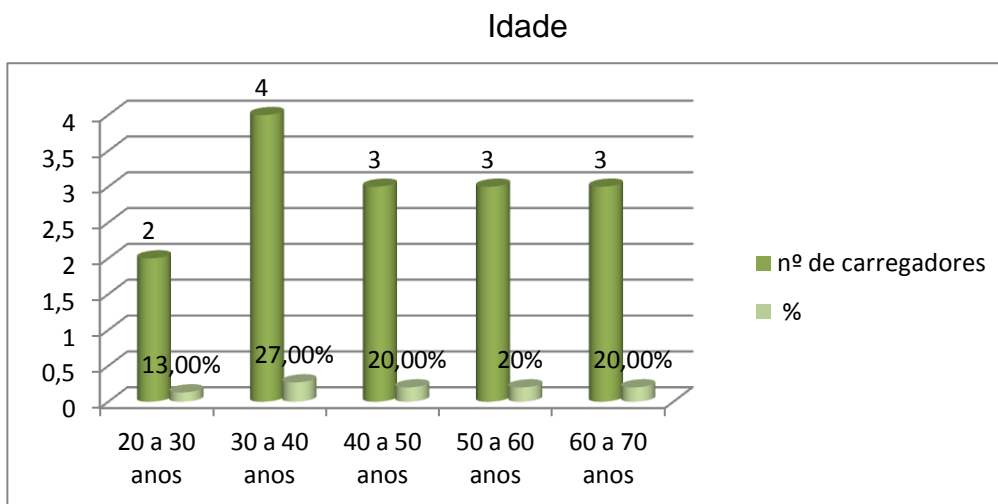


Gráfico 01. Idade dos carregadores de bagagem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Conforme mostra o gráfico 01, os carregadores de bagagem do Porto da Panair possuem em sua maioria entre 30 a 40 anos o que corresponde a 27%. Dentre os que possuem entre 40-50 anos a um percentual de 20%. E os entrevistados que possuem entre 20 – 30 anos representam 13%.

Bentes (2005), alega que os trabalhadores com idade acima de 30 anos, quando não estão desempregados, só encontram trabalho em empresas terceirizadas. Outros se acoplam a contingente de trabalhadores no denominado setor informal. Por fim, os demais se inserem no exército industrial de reserva<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Refere-se ao desemprego estrutural das economias capitalista. O exército de reserva corresponde à força de trabalho que excede as necessidades da produção. Para o bom funcionamento do sistema de produção capitalista e garantir o processo de acumulação, é necessário que parte da população ativa esteja permanentemente desempregada.<sup>1</sup> Esse contingente de desempregados atua, segundo a teoria marxista, como um inibidor das reivindicações dos trabalhadores e contribui para o rebaixamento dos salários.

Na busca de inovações tecnológicas que lhes propiciem uma vantagem temporária sobre seus concorrentes, os capitalistas tendem a elevar a composição orgânica do capital  $v$ , substituindo gradativamente a força de trabalho (que é parte do capital variável  $v$ ) por máquinas (que são parte do capital constante  $c$ ), o que resultaria em aumento do desemprego e do exército de reserva.

No caso dos carregadores de bagagem do Porto da Panair, estes em sua maioria estão acima de 30 anos, e estão inseridos num trabalho informal, para a garantia de sua sobrevivência, já que, não encontram trabalho no setor formal devido a sua baixa escolaridade e qualificação, tal fato será apresentado no decorrer do relatório.

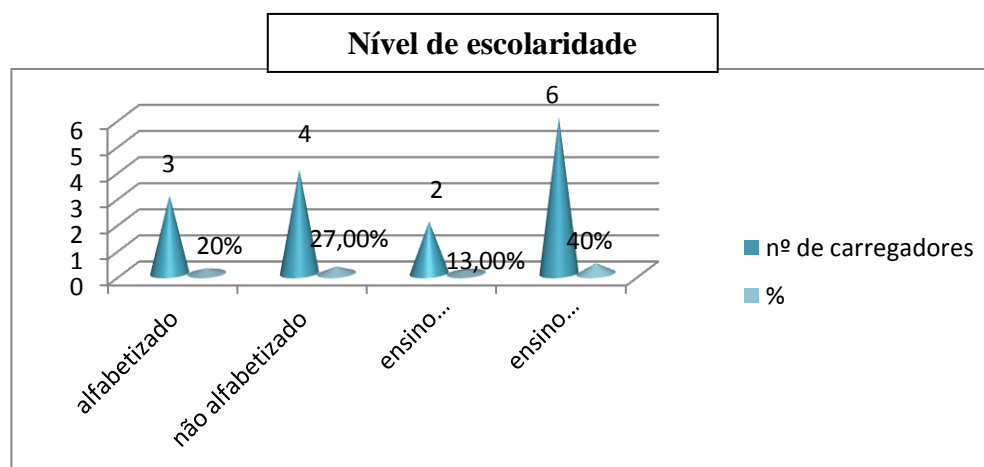


Gráfico 02. Nível de escolaridade dos carregadores de bagagem do Porto da Panair.  
Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Com base no gráfico 02 se observa que 40% dos entrevistados possuem o ensino fundamental incompleto. 27% desses trabalhadores não são alfabetizados. Os que são alfabetizados representam 20%. E apenas 13% dentre os pesquisados possuem ensino fundamental completo.

Bentes (2005) afirma que o grau de instrução do chefe de família repercute sobre maneira no que tange a relação de oportunidades de auferir melhores rendimentos para si e para sua família. Ao ser realizada a relação dos anos de estudo com a faixa etária, a situação escolar dos chefes de família torna-se preocupante. Dentre os pais de família que estão sem instrução e possuem menos de 1 ano de estudo, mais da metade está inclusa na faixa etária de 25 anos a 59 anos (58,17%). A situação se agrava quando os chefes de família que possuem de 1 a 3 anos de estudo, pois mais de 2/3 destes possuem idade entre 25 a 59 anos (70,57%).

A partir desta análise, verifica-se que o perfil destes trabalhadores caracteriza-se pelo menor nível de escolaridade, baixa qualificação e menos tempo de serviço. Scherer (2005) afirma que trabalhadores e trabalhadoras com mais de 30 anos inseridos no setor formal, uma vez excluídos do mercado de trabalho por não obterem requisitos necessários, dificilmente conseguem retornar, mesmo se requalificando para o reingresso produtivo.

Na dinâmica de acumulação capitalista a qual o Brasil se encontra, fica evidente que não são todos os que se encontram em condições de participar do processo de produção social, pois apenas uma parte da força de trabalho, seja em maior ou menor escala, tende a ser incorporada pelo desenvolvimento econômico. É necessário ressaltar que nessa dinâmica do capital o nível de escolaridade acompanhado de um tipo de qualificação mais complexa é um requisito exigido para a contratação de trabalhadores.

No caso dos carregadores de bagagem que estão inseridos na realidade do setor informal, os quais exercem suas atividades sem nenhuma cobertura da legislação trabalhista, sendo umas das poucas alternativas encontradas por eles para a manutenção do mínimo de condição de vida, é resultante dessa dinâmica do capital que exige um nível de escolaridade elevado associado a uma qualificação mais complexa para atuar no mercado de trabalho

Desemprego e trabalho informal passam então a constituir-se na dura realidade da classe trabalhadora. Para sair da condição de excluídos do mercado de trabalho formal, os trabalhadores são forçados a atividades com baixa remuneração e pouca, ou mesmo nenhuma, cobertura da legislação trabalhista devido ao seu grau de informalidade. São atividades como autônomo, biscateiro, ambulante, camelô, tarefeiro, terceirizado, dentre outras, que aprofundam sua condição de pobreza por não constituírem-se em possibilidades de oferecer melhores condições de vida. (BENTES, 2005, p. 115)

Para situar a realidade do trabalho informal em Manaus, Bentes mostra:

Quanto às pessoas que estavam ocupadas, 118015 mil pessoas eram trabalhadores sem carteira assinada, 111981 trabalhadores por conta própria. Ambas as categorias, somadas, perfazem 229996 pessoas nessa condição, correspondendo a

49% do total das pessoas de 10 anos ou mais de idade ocupadas em 2000. (BENTES, 2005, p. 117)

Os dados apresentados acima comprovam a grave situação que os trabalhadores de Manaus enfrentam, sendo a única alternativa encontrada o mercado informal. Deste modo, estes trabalhadores estão sujeitos à superexploração da sua força de trabalho, ausência de proteção trabalhista e previdenciária, salários incertos, precarização das condições de trabalho, bem como, expostos às intempéries.

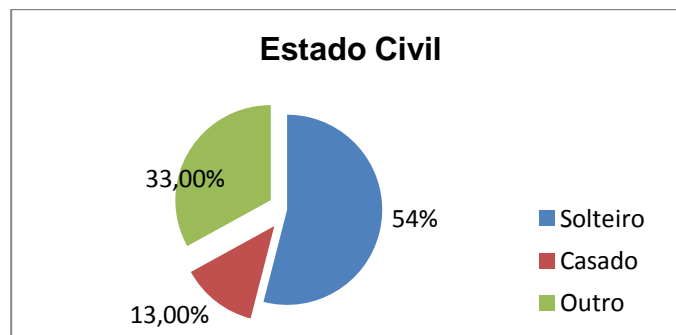


Gráfico 03: Estado Civil dos carregadores e transportadores de bagagem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

No que tange o estado civil dos carregadores de bagagens do Porto da Panair, com base no gráfico 03 é possível analisar que 54% deles são solteiros. Dentre os que são casados há uma representação de 12,50%. Os demais entrevistados que representam os amigados, viúvos e separados correspondem a 33%.

<b>Habitacão</b>		
<b>Moradia</b>		<b>%</b>
<b>Zona Sul</b>	2	25%
<b>Zona Oeste</b>	1	12,5%
<b>Zona Leste</b>	3	37,5%
<b>Interior do Amazonas</b>	1	12,5%
<b>Outro</b>	1	12,5%

Quadro 01: Zonas de Manaus habitadas pelos carregadores e transportadores de bagagem.

Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Como é possível ver na tabela 01 em análise, os carregadores de bagagem residem em larga escala na Zona Leste de Manaus, o que corresponde a 37,50%. Alguns deles residem próximo ao Porto da Panair localizado na Zona Sul de Manaus, o que representa 25%. Entre os que moram na Zona Oeste se tem 12,50%. Há aqueles que residem no interior do Amazonas o que alcança o índice de 12,50%. Apenas 12,50% (1) não quis ceder informações sobre onde morava.

A partir das observações de campo foi possível perceber que os carregadores do Porto da Panair chegam ao território de trabalho antes do principal movimento dos barcos com as mercadorias, na madrugada, o qual se inicia por volta das 2 horas. Os que moram próximo ao porto, na zona sul, caminham até o referido destino, os que moram longe utilizam o transporte coletivo (ônibus), ou seja, os que dependem do meio de transporte público precisam sair de suas residências antes da última rota dos ônibus para não perder o trabalho da madrugada.

Para compreender a moradia que diz ao direito à cidade Lefebvre (1969) aborda a questão dizendo que a cidade histórica não tem mais nada de uma sequencia coerente de prescrições, de um emprego do tempo interligado a símbolos, a um estilo. Ela passou a assumir ares de um museu. A cidade historicamente formada não vive mais, não mais apreendida praticamente. Ela passou a ser um objeto de consumo cultural para os turistas e para o estetismo.



No cômputo das retóricas de Lefebvre (1969) sobre a problemática urbana, situa-se o ponto crítico. A crise da cidade é mundial e as razões práticas e ideológicas são nitidamente presentes nos países. O fato é que a morfologia urbana *explode* de forma peculiar nos países em desenvolvimento, formando as favelas, ao passo que nos países desenvolvidos, proliferam-se os subúrbios e nos socialistas, o superpovoamento.

No caso dos carregadores, a maior parte deles moram em zonas periféricas, longe dos considerados pontos nobres da cidade de Manaus, ou seja, distante do lócus de trabalho localizado no centro da cidade, o que reitera a discussão de Lefebvre que coloca como essencial a integração da sociedade urbana a cidade. Deste modo, percebe-se a ausência de integração dos trabalhadores típicos da Amazônia a essa lógica estrutural e urbanística a qual a cidade vem sofrendo.

Manaus está se tornando uma cidade vitrine, a qual empurra seus trabalhadores que usufruem das beiras rios para o sustento de suas famílias, para longe das zonas nobres. Verifica-se a não existência de uma política de intervenção urbana que inclua estes trabalhadores. Para a região Amazônica o carregador sempre existiu desde a fundação da cidade, para além disto, o rio nesta região tem grande importância, assim como o porto, pois este último serve de intermédio entre o rio e a cidade para aqueles que não tem acesso a ela se não por meio do rio. Portanto, o que se verifica é a exclusão daqueles com menor poder aquisitivo ao direito à cidade.

### Origem dos Carregadores

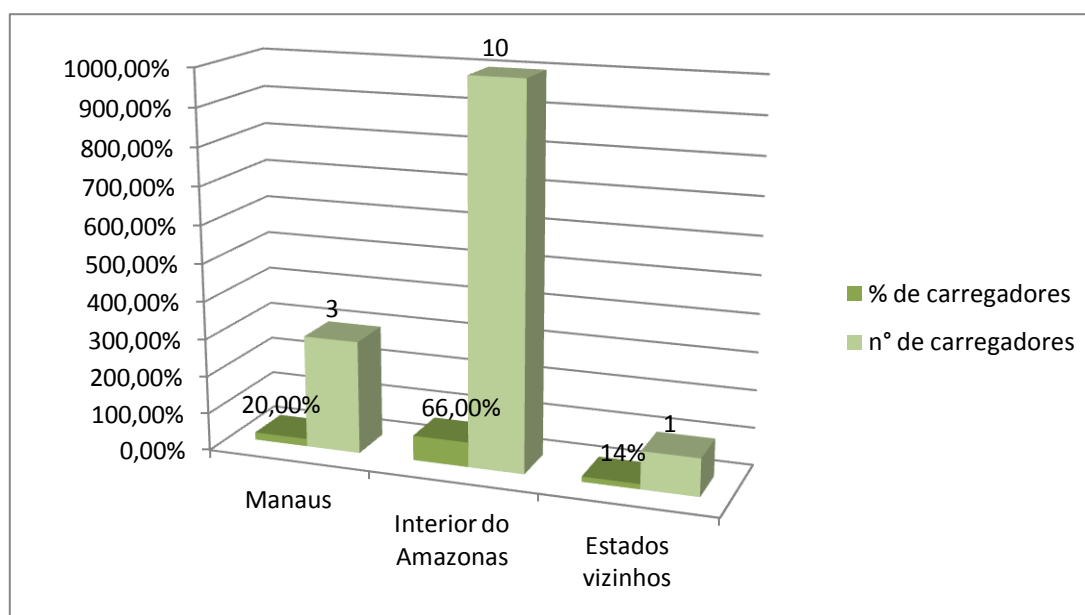


Gráfico 04. Origem dos carregadores e transportadores de bagagem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Conforme a ilustração acima, os dados adquiridos sobre a origem dos carregadores aponta que 66% são interior do Amazonas, e os que são da cidade de Manaus corresponde a 20%. Dentre os entrevistados que são oriundos de Estados vizinhos como Acre e Pará têm um percentual de 14%. Dentre os municípios de origem destes trabalhadores verificou-se a migração dos municípios de Coari, Careiro da Várzea, Tefé, Janoacá, Manaus, Lábrea, Parintins, Rio Urupurus, Manicoré, Janauari e Noivo Airão.

Conforme Scherer (2005), a Amazônia assume relevância no período da ditadura militar, e para defender este território era necessário que ela se transformasse numa fronteira econômica rentável. A partir de então, reservou-se para a Amazônia Ocidental a Zona Franca de Manaus, um modelo de acumulação capitalista que surgiu em pela era do desenvolvimentismo, consubstanciado por um forte protecionismo. E para garantir a inserção desta região, no processo de acumulação capitalista brasileiro necessitou-se de subsídios fiscais, redução de custos, infraestrutura necessária e mobilidade de mão-de-obra abundante e barata. A partir disto, compõe-se uma nova força

produtiva de trabalho, formada por inúmeros caboclos que migraram para Manaus. Para os ribeirinhos que enfrentavam uma crise agrária-extrativista, está constituía-se na possibilidade de uma vida melhor.

Ainda segundo esta autora, a cidade de Manaus já comportava os trabalhadores urbanos pré-existentes, os desempregados e subempregados mais o enorme contingente de trabalhadores oriundos da zona rural. Perante esse contexto o Estado fingia não ver o intenso processo migratório.

Essa situação trouxe consequências como o desemprego e o crescimento do setor informal, pois os postos de trabalho criados não foram suficientes para incluir a elevada demanda de trabalhadores em busca de emprego.

Durante os anos 90 se intensifica a reorganização no mundo da produção, com a era neoliberal que se engendrava, as indústrias brasileiras submeteram-se à nova onda de competitividade, nos processos produtivos nacionais. Houve uma crescente tecnológica e organizacional, o que gerou uma crescente onda de trabalhadores desempregados. Esse novo contexto implicava no requerimento de trabalhadores polivalentes, multifuncionais, conscientes, responsáveis, grande capacidade de raciocínio para operar máquinas computadorizadas e maior escolaridade. (SCHERER, 2005)

A situação explanada permite fazer uma análise do perfil dos desempregados amazonenses, que caracteriza-se por faixa etária elevada, nível de escolaridade baixa, pouca qualificação e menos tempo de serviço. Essas características são pertinentes aos carregadores de bagagem que labutam no território do Porto da Panair, pois eles não são o ideal exigido pelo mercado de trabalho para trabalhar no Distrito Industrial ou outro setor com os mesmos níveis de cobrança. Essa situação insere esses trabalhadores que foram excluídos do processo produtivo, no mundo do trabalho informal, sendo muitas vezes, sua única estratégia de sobrevivência.

Deste modo, os carregadores encontraram no território da Panair um meio para sobreviver mediante a grande competitividade e exigência escolar associada à elevada qualificação, afinal muitos ultrapassam a idade de 30 anos, o que torna mais difícil o ingresso no processo produtivo.

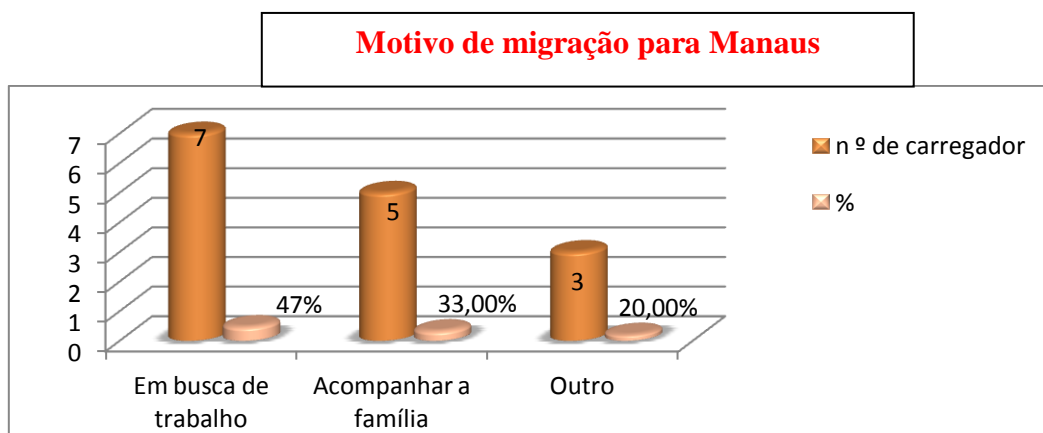


Gráfico 05. O motivo que trouxe o carregador e transportador de bagagem para Manaus.

Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Quando perguntamos aos carregadores de bagagem sobre o motivo de migração para Manaus foi possível averiguar que a causa principal é a busca por trabalho, o que corresponde a 47%. O outro motivo que se destacou é o de acompanhar a família o equivalente a 37,50%. E 20% disse haver outros motivos.

Afirma Pochmann (1996) que a manifestação do excedente estrutural de mão-de-obra está ligada a algumas formas adicionais, entre elas, o desemprego crescente, a expansão de diversas estratégias de sobrevivência e a produção renovada de ocupações precárias. O excedente de mão-de-obra resultou na formação significativa de um segmento da população que deixou de ser incorporado pela dinâmica macroeconômica. Todavia, nas duas últimas décadas do século XX, a qual obteve um baixo desempenho econômico, resultou na manifestação do desemprego aberto e de formas renovadas de ocupação, que dizem mais respeito à estratégia de sobrevivência do que a inserção produtiva da força de trabalho.

Nos anos dourados da Zona Franca de Manaus, onde esta, a partir, de 1990 se configura nos modos de produção submissos aos ditames neoliberais, com a criação de novos postos de trabalho os quais não foram suficientes para

absorver o imenso contingente de trabalhadores resultou no desemprego e no crescimento do setor informal. (SCHERER, 2005)

Durante o auge da Zona Franca de Manaus, ostentou-se sobre inúmeros trabalhadores a esperança de um emprego melhor, e para muitos a oportunidade de se empregar. Mas a realidade que se configurou foi a de incapacidade deste modelo de Zona de Franca, atender a todos os trabalhadores que aqui chegavam. Não havia emprego suficiente para o elevado contingente de trabalhadores originários de diversos municípios e estados.

Na atualidade, ainda permanece o vislumbre de que a cidade pode oferecer melhores condições de vida e emprego, o que reafirma os dados coletados no que se refere aos motivos de migração para Manaus. Os entrevistados migraram para a capital na tentativa de assegurar condições mínimas de sobrevivência, e buscaram isso no setor informal, exercendo uma atividade sem nenhuma proteção trabalhista e em condições precárias. É relevante apontar que eles por não possuírem nível escolar elevado, qualificação, grande raciocínio para lidar com máquinas computadorizadas, encontraram no setor informal, mais precisamente no trabalho de carregador a oportunidade de obter uma renda, mesmo que incerta e ínfima.

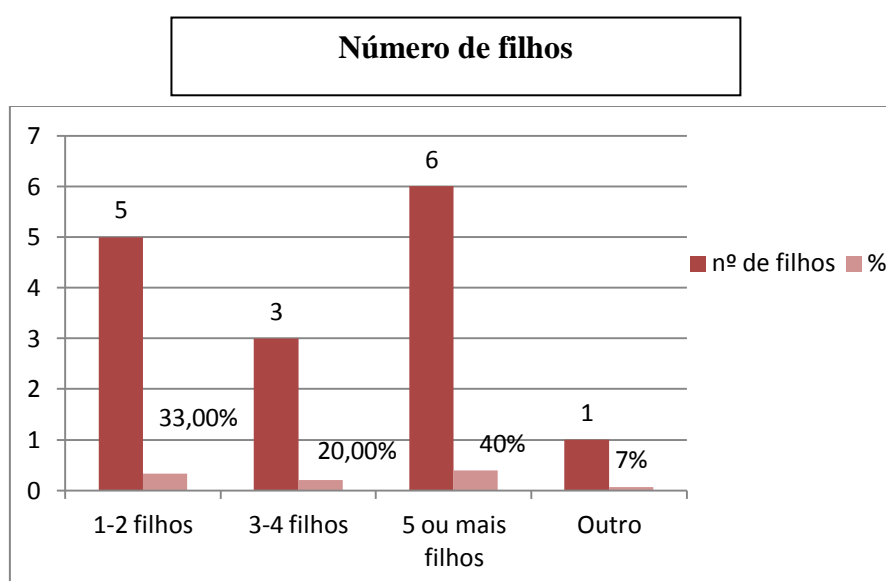


Gráfico 06. Número de filhos que os carregadores possuem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

A partir do gráfico 05 verifica-se que 40% dos pesquisados possuem 5 ou mais filhos. O percentual de 33% corresponde ao entrevistado que possui entre 1 a 2 filhos. E dentre os que possuem entre 3 a 4 filhos a porcentagem é equivalente a 20%.

Logo é possível analisar que esses carregadores trabalham no setor informal e precário para garantir a sua sobrevivência e a de sua família, pois eles são os chefes das suas famílias, os quais garantem a maior contribuição na renda familiar. (BENTES, 2005)

Os trabalhadores informais desistiram de procurar emprego, eles saem à luta tentando ganhar a vida de qualquer jeito, se sujeitando a longas jornadas de trabalho para ganhar pouco, e geralmente esses trabalhadores labutam quase todos os dias da semana, é o que ocorre com os carregadores do Porto da Panair, alguns descansam apenas uma vez na semana. No entanto, alguns trabalham de segunda a domingo. Portanto, os carregadores se submetem a tais situações para garantir o sustento da família.

Segundo dados do IBGE (2000), o percentual da população de Manaus que se encontra na situação de não alfabetizados supera a média dos chefes de famílias analfabetos, correspondendo a 11,13%. (IBGE apud BENTES, p. 61)

## **2.2 Tempo de Trabalho e jornada de trabalho no Porto da Panair**

## Tempo de Serviço

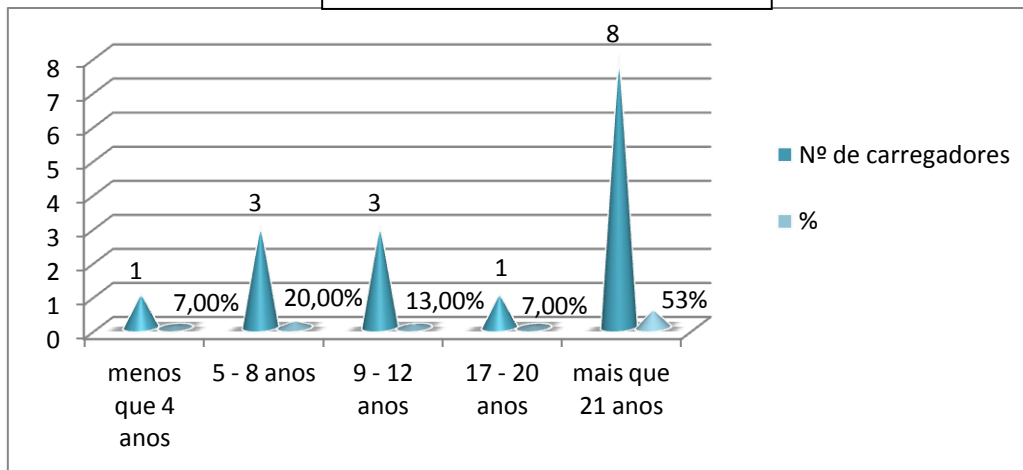


Gráfico 07. Tempo de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

A pesquisa demonstrou que a maioria dos carregadores trabalha a mais de 21 anos no Porto da Panair, isso equivale a 53%. Entre os entrevistados que trabalham de 5 a 8 anos o percentual representa 20%. Os demais correspondem a 7%.

Segundo Martins e Dombrowski (1996), o que caracteriza o trabalho informal é o rendimento médio deste ser baixo, o baixo tempo de permanência no trabalho por parte dos trabalhadores indicando que a incerteza é uma das fortes marcas deste setor, além do declínio do número de trabalhadores com carteira assinada, pelo crescimento daqueles que labutam sem registro.

O interessante é que a pesquisa com os carregadores de bagagem desvela uma realidade diferenciada no que tange o tempo de serviço no Porto da Panair, pois segundo os autores acima o setor informal condiz com o baixo tempo de serviço. Para tanto, estes trabalhadores encontram-se com elevada permanência de trabalho no referido Porto. Eles estão à beira rio desde a fundação da cidade e são trabalhadores típicos da beira rio das cidades amazônicas.

Singer (1996) afirma que os trabalhadores informais saem à luta, tentando ganhar a vida de qualquer jeito, trabalhando em longas jornadas para ganhar um mínimo, muitas vezes sem folga.

A realidade citada acima reflete no trabalho dos carregadores de bagagem, os quais buscam nesta atividade um modo de subsistência, que por

sua vez, estão subordinados a longas e duras jornadas de trabalho, sem hora para começar e terminar o trabalho, sem hora definida para almoço, para descanso. Muitos deles não tiram um dia de folga da semana para não defalcar a renda mínima que ganham.

Jakobsen (1996) em seus estudos informa que segundo o Programa Regional de Emprego na América Latina e Caribe (PREALC) da Organização Nacional do Trabalho (OIT) corrobora com a caracterização da informalidade sendo composta por pequenas atividades, geradoras de renda que se desenvolvem fora do âmbito normativo oficial, em mercados desregulamentados e competitivos, onde se torna difícil distinguir a diferença entre capital e trabalho.

Os depoimentos abaixo elucidam a realidade da dinâmica do Porto da Panair:

“não tem horário certo! Às vezes a gente trabalha pela parte da manhã, pela parte da madrugada. Na parte da madrugada, a gente chega 2h da madrugada e vai até 9 horas do dia, ou até horas do dia. Mas não é todo dia! Aqui não tem hora pra terminar!” (Informante E.F.S)

“A gente já tá acostumado com aquele horário. Chega o motor e começa o movimento, aí a gente começa a trabalhar.” (Informante A.A.F)

Geralmente o trabalho destes homens começa por volta de 2 horas da madrugada, horário de maior movimento no Porto da Panair, devido à chegada dos barcos com inúmeras e diversas mercadorias. Conforme, as observações de campo foi possível visualizar que, a partir, das 8 horas o movimento começa a diminuir. Sendo assim, a maioria dos carregadores chega para o exercício de suas atividades um pouco antes do pico de movimentação dos motores.

“depende se tem serviço. Se não tiver serviço o cara não vai trabalhar. Tendo Serviço o cara trabalha, se não tiver... Você pode dizer assim: carrega esse negocio pra mim e ninguém sabe se vai passar a noite o dia, ninguém sabe! Não tem hora pra começar nem tem hora pra terminar. (Informante, P.P.S)



O serviço que os pesquisados oferecem, é o exercer de carregar e descarregar as mercadorias, transportando-as até o seu destino. Mais este serviço oferecido pode não ter hora para terminar, afinal, sempre aparece um barco com mercadoria para ser carregada e transportada.

A dinâmica no Porto da Panair é caracterizada pelo fato de tudo começar muito cedo, desde o movimento dos barcos até a chegada dos carregadores, onde não tem hora para começar e nem para terminar, nem quem estipule o trabalho dos mesmos. Scherer (2009) corrobora com a acentuada dinâmica destes trabalhadores:

“estão nos portos desde o *sol raiar* e muitos permanecem até o sol se pôr... sob o forte calor manauense e na chuva que rigorosamente cai nos períodos do inverno amazônico.” (SCHERER, 2009, p. 236)

Essa realidade é típica do mundo do trabalho informal e também do trabalho precário, onde estes homens estão sujeitos às intempéries, e precisam oferecer seus serviços, pois nunca se sabe a que momento haverá outra oportunidade de carregar e transportar as mercadorias, assim como, não podem perder a oportunidade de receber pelo serviço prestado, ou seja, eles não podem deixar de trabalhar devido a mudança de tempo.

### **2.3 O peso que carregam: solidariedade e cooperação**

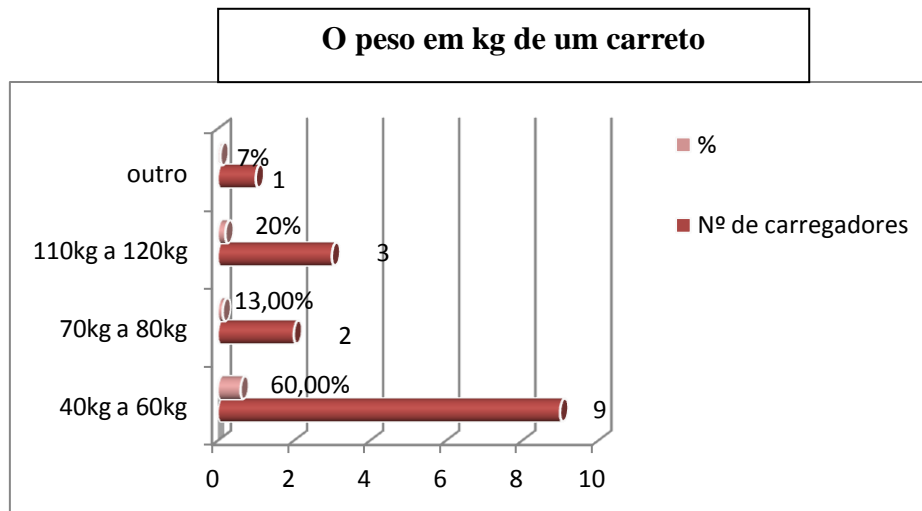


Gráfico 08. O peso de um carroto que um carregador leva. Fonte: pesquisa de campo, 2011

A pesquisa revelou que 60% dos entrevistados afirmaram poder carregar de 40kg a 60kg por carroto (transporte de bagagem); outros 20% relataram carregar entre 60kg a 80 kg e 13% alegaram carregar entre 110kg a 120kg.

A partir, das afirmações dos entrevistados o valor que se cobra por carroto é R\$ 5,00 – (valor estabelecido pela Associação dos Feirantes da Panair, onde os carregadores que trabalham no Porto da Panair são cadastrados).

Singer (1996) mostra que os trabalhadores informais trabalham longas jornadas para ganhar um mínimo, muitas vezes labutam de segunda a sábado, descansando aos domingos, no entanto, outros trabalham sem folga, de segunda a domingo. Outro fator preponderante deste setor, são os ganhos variáveis e incertos, bem como, a maioria dos informais exercer atividades precárias.

Conforme foi dito anteriormente, o trabalho destes homens se caracteriza por uma longa jornada de trabalho, e essa jornada somada ao peso que eles precisam carregar durante as várias vezes que transportam as mercadorias deixa explícito a difícil atividade desenvolvida pelos pesquisados, sem contar, com a incerteza de renda variável e mínima, na qual muitas vezes se desenvolve sem nenhuma folga semanal.

Com relação ao peso total que carregam ao final do dia: Note-se o gráfico 07.

## Peso total

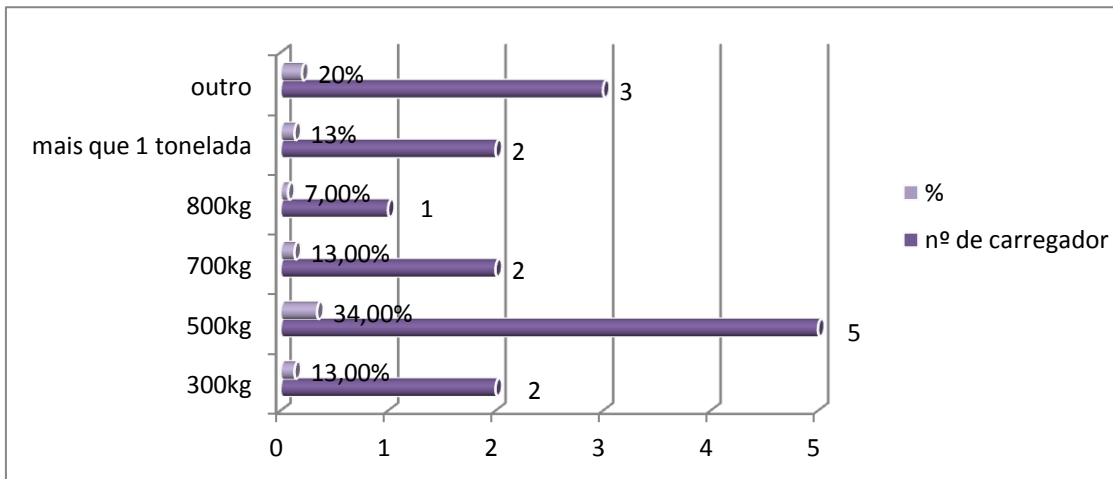


Gráfico 09. Peso que os carregadores de bagagem carregam. Fonte: pesquisa de campo, 2011

Dentre os carregadores que afirmaram carregar 500kg por dia de trabalho há um percentual de 34%; Alguns disseram não ter ideia de quanto chegam a carregar o que corresponde a 20%; Outros afirmaram carregar 300kg, um percentual equivalente a 13%; Dentre os que responderam carregar 700kg corresponde a 13%; Entre os pesquisados que disseram poder carregar num total de 800kg o percentual alcança 13%.

Como é possível observar, esses trabalhadores carregam um total de peso excessivo para um dia de trabalho, e isto, pode trazer consequências no que tange a saúde deles, como inúmeras doenças, entre elas, hérnia de disco, dores musculares, torções, alguns com problemas nos órgãos genitais devido ao excesso de peso carregado, problemas ósseos, etc.

As complicações recorrentes ao excesso de peso implicam na saúde dos carregadores de bagagem, os quais procuram modos de defesa para suportar o árduo trabalho que executam, principalmente durante o período da vazante, onde é necessário caminhar mais com as mercadorias sobre a cabeça até chegar a rua do Porto da Panair.

Existem formas de defesa que são usadas contra o sofrimento do trabalho. Dejours (1998) expõe a auto aceleração, a repressão aos impulsos, estes são utilizados pelos operários, como uma espécie de frenesi; a cooperação que está numa relação estreita com procedimentos defensivos

contra o sofrimento dos processos decorrentes de organização do trabalho; a sublimação e a repressão das pulsões; assim como, o uso de bebida alcoólica para disfarçar o medo, os perigos do trabalho exercido e as doenças.

Alguns entrevistados disseram ter uma forma de defesa coletiva, recorrendo a ela quase que diariamente:

“Eu bebo, gosto mesmo de tomar uma cerveja. Eu gosto de tomar uma cachacinha! A caipirinha vai que é um côco! É um mal a gente beber, às vezes o cara bebe de noite porque está trabalhando em baixo de uma chuva. Aqui não tem disso, não tem sol, a gente enfrenta é tudo! Não tem esse negocio de parar porque está chovendo, só para quando acabar.” (Informante D.O.R)

“Bebo mais é conhaque com leite moça. Só isso mesmo! A gente passa a noite acordado, carregando peso, você já viu alguém aguentar sem tomar uma!? A gente bebe pra poder aguentar o trabalho daqui, então tem que tomar alguma coisa, porque se não, ninguém aguenta. É muito peso. As vezes a gente tem que carregar peso e a gente fica fedorento, carrega pirarucu, e aí quem vai me suportar fedorento? Só eu mesmo.” (Informante E.A) 31/05/2011

Franco (2004), corrobora ao discutir sobre o sistema defensivo, os quais são construídos de maneira específica pelos trabalhadores, “em função de cada tipo de organização do trabalho”, tanto individualmente quanto coletivamente por grupos específicos (defesas coletivas). Estas se distinguem por uma lógica rigorosa associada ao sistema de proibições de certas condutas, como silenciar o medo, valorizar o discurso heroico, o comportamento de desafio ao perigo, atitudes de recusa às regras de segurança, ou as brincadeiras coletivas com situações de riscos ou concernentes aos acidentes, doenças e morte no trabalho.

Como é possível analisar, os entrevistados acima disseram ingerir algum tipo de bebida alcoólica durante o período de trabalho, e isso, tornou-se uma defesa coletiva destes trabalhadores, os quais recorrem a tal mecanismo para suportar o peso dos carretos e as adversidades do tempo.

...Para enfrentar estes dois sofrimentos cardeais do trabalho – que são o medo e o tédio – os trabalhadores elaboram

procedimentos defensivos. O sofrimento só pode ser captado por meio das defesas ao ponto que a psicopatologia do trabalho interessa-se finalmente mais pelas defesas do que pelo próprio sofrimento enquanto tal... (DEJOURS, 1998. p. 146)

Para suportar o peso das mercadorias muitos dos carregadores de bagagem recorrem à bebida alcoólica com a intenção de minimizar o sofrimento, de não sentir tão intensamente o impacto das mercadorias sobre o corpo.

Conforme o relato dos carregadores do Porto da Panair é possível trazer a discussão feita por Dejours ao afirmar que a primeira vocação dessas defesas é de resistir psiquicamente à agressão que constitui determinadas formas de trabalho e se estas forem eficazes, elas conseguirão dissimular, em maior ou menor êxito, o sofrimento em questão da própria consciência dos trabalhadores. (DEJOURS 1998, p. 146)

A situação dos entrevistados não é diferente, pois para resistir às agressões que constitui o trabalho de carregar e transportar as bagagens, a bebida torna-se o meio para dissimular o sofrimento deste coletivo e estabiliza a relação frente aos perigos e as possíveis doenças.

Uma situação relevante é que as defesas representam um sistema relativamente coercivo do coletivo sobre os seus membros, ocasionando à exclusão dos colegas de trabalho que resistem. (DEJOURS, 1998)

“Na verdade eu estava com 4 anos sem beber. Mas como diz o Ronaldinho é muita pressão, então o cara tem que tomar uma que é pra poder aguentar o peso. Porque você normal, não consegue! Eu já tentei, comecei normal, mas eu segui o conselho dos companheiros, tem que tomar uma que é pra aguentar. Eu não me deixo ficar bêbado, tomo uma ou duas doses. Tenho fé em Deus que eu vou abandonar isso aqui!”

(Informante E.A.F)

Como é possível analisar, um dos pesquisados havia parado de beber, no entanto, por pressão deste coletivo de carregadores, ele voltou a beber para que pudesse lidar com o peso das mercadorias. Isto significa que o sistema de defesa destes trabalhadores exerce influência sobre os outros, com o respaldo de que a bebida permite suportar as intempéries e o peso.



Gráfico 10. Cooperação e solidariedade quando o carroto é pesado. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Conforme os dados levantados pela pesquisa de campo é possível analisar que 80% dos carregadores cooperam entre si quando as mercadorias são pesadas, e os outros 20% disseram que não.

Cooperação é a forma de trabalho em que muitos trabalham juntos, de acordo com um plano, no mesmo processo de produção ou em processos de produção diferentes, mas conexo. (AUTOR, ano, p. 374).

No caso dos carregadores o trabalho executado ocorre no mesmo processo de produção que é no setor de serviços, onde muitos trabalham juntos. Note-se os depoimentos abaixo:

“A gente divide o trabalho com o pessoal que trabalha aqui. Se tiver acima de 100 kg dá pra levar em duas viagens, então a gente divide. Quando chega o motor nós somos quatro, cada qual leva uma metade pra não ficar pesado pra ninguém. É um trabalho que a gente pode ganhar todo dia, mas só Deus sabe como a gente fica no final do dia! Dá dor nas costas, na coluna. Teve

gente que já se rendeu aqui, outro já teve hérnia.”  
(Informante E.A - 31/05/2011)

“A gente dividi o trabalho, trabalha junto e dividi o dinheiro. Por exemplo, tu vai e pega um carro de R\$ 100,00 – R\$ 50,00 aí é R\$ 25,00 de cada um, divide para os dois. É assim o jogo, é assim o trabalho aqui.” (Informante D.O.R)

A soma das forças mecânicas dos trabalhadores isolados difere da força social que se desenvolve quando muitas mãos agem simultaneamente numa mesma operação, quando for preciso levantar uma carga ou remover um obstáculo, o efeito do trabalho combinado não poderia ser produzido pelo trabalho individual, e só aconteceria num espaço de tempo longo ou numa escala reduzida. Esta situação trata de uma força coletiva, onde existem determinadas tarefas que não podem ser realizadas sem a cooperação de muitas mãos. (AUTOR, ano)

O trabalho dos carregadores de bagagem exige uma força coletiva, devido ao peso de determinadas cargas, onde seria impossível levantar o mesmo sem ajuda de outros trabalhadores. Esse trabalho sendo realizado em cooperação permite que sua execução ocorra num espaço de tempo reduzido. Esses trabalhadores fazem parte do mesmo conjunto de trabalho, onde os trabalhos individuais representam partes do trabalho total, são diferentes fases do processo, no sentido de um deles levantar a mercadoria até a cabeça do companheiro, enquanto o outro caminha até entregar a carga, são estes procedimentos que possibilitam que a carga seja entregue mais rapidamente em virtude da cooperação.

O trabalhador coletivo tem olhos e mãos em todas as direções e possui, dentro de certo limite, o dom da ubiquidade. Concluem-se ao mesmo tempo diversas partes do produto que estão separados no espaço. (AUTOR. Ano, p. 376)

Um certo número de carregadores permite que uma tarefa de carregar determinada carga pesada se torne impossível de ser realizada se fosse feita individualizada. Quando eles trabalham em conjunto para efetivar um serviço, ocorre o trabalho em cooperação é como se os carregadores estivessem em toda parte de forma ubíqua, juntos possuem mais força, mais braços e olhos

que permitem acelerar o objeto de trabalho, sendo executado num curto espaço de tempo.

Quando os trabalhadores se completam executando uma mesma tarefa, se tem a cooperação simples, isto acontece, quando o trabalho é complicado, a simples cooperação de certo número de trabalhadores permite repartir as distintas operações entre eles, de modo a serem realizadas simultaneamente, diminuindo o tempo de trabalho exigido para a finalização das tarefas. (autor, ano)

Os carregadores ao contribuírem para a execução de um trabalho complicado, eles contribuem para um resultado que nenhum homem isolado poderia produzir. Muitos trabalhadores realizando suas atividades isoladamente não traz o resultado que muitos trabalhadores executam em cooperação, pois a cooperação permite ampliar o espaço no qual se efetiva o trabalho, sendo exigida por certos processos de trabalho em benefício da extensão do espaço em que se executa.

#### **2.4 Equipamento de proteção e doenças mais comuns entre os carregadores e transportadores de bagagens**

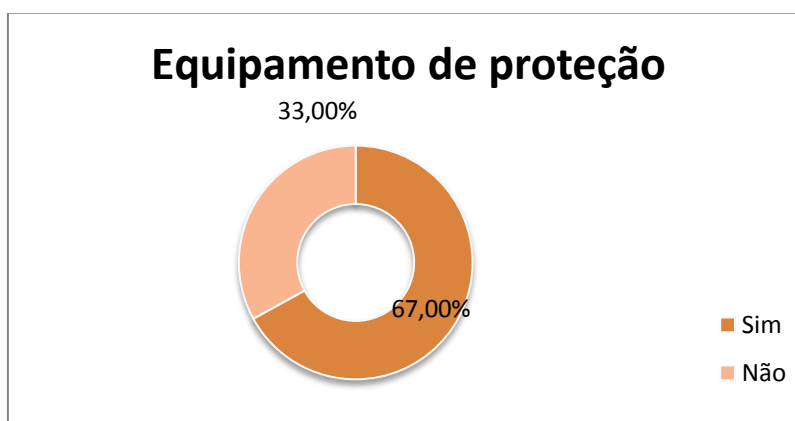


Gráfico 11. O uso de equipamento de proteção pelos carregadores. Fonte: pesquisa de campo, 2011.



Dentre os informantes que afirmaram utilizar equipamento de proteção, o percentual equivale a 67%. Aqueles que disseram não usar corresponde a 33%.

Ao falar sobre equipamento de proteção é necessário primeiro apontar o que eles consideram ser equipamento de proteção. Dentre esses equipamentos considerados para proteção, os carregadores afirmaram ser o arriato, a cinta, o chapéu e a caixa para carregar a bagagem.

Esses dados afirmam que para os carregadores de bagagem a concepção sobre equipamento de proteção não se configura como real, o que para eles é equipamento de proteção é na verdade uma forma de se vestir para proteger-se do peso. Portanto, eles não utilizam nenhum equipamento de proteção, e esta realidade conduz a um trabalho extremamente precário, longe de qualquer garantia de direitos a saúde ou proteção em caso de acidente de trabalho.

Segundo Antunes (2010), acentuam-se os elementos destrutivos que presidem a lógica do capital. Quanto mais aumentam a competitividade e a concorrência intercapitais, interempresas e interpotências políticas do capital, mais trágicas são suas consequências, entre elas, a destruição e a precarização, que sem paralelos na era moderna, da força humana que trabalha e a degradação constante, na relação entre homem e natureza, conduzida pela lógica da produção de mercadorias destrói o meio ambiente. Se até a década de 1990 os níveis de informalidade não eram estridentes, findou tornando-se após há mesma década em níveis elevadíssimos, concebendo a informalidade em sentido amplo, desprovida de direitos e sem carteira de trabalho, desemprego ampliado, precarização exacerbada, rebaixamento salarial acentuado e perda crescente de direitos.

É nesse contexto de competitividade global que se aprofunda a destruição da força humana que trabalha e vivencia a perda dos direitos sociais. No caso dos carregadores, estes nunca foram imbuídos de direitos, sempre estiveram à margem de qualquer proteção trabalhista e social, sendo assim, mais que um trabalho informal eles exercem também um trabalho precário.

O trabalho dos carregadores de bagagem é caracterizado como trabalho sem garantia ao acesso de direito social e trabalhista básico, é marcado pela

insegurança econômica e volatilidade econômica tanto para si quanto para suas famílias. Este trabalho precário contribui para a crescente desigualdade econômica e reforça os sistemas distributivos desiguais e injustos, onde eles não recebem níveis de proteção social no mesmo nível do trabalhador inserido no setor formal.

Kalleberg (2009), afirma ser o trabalho precário aquele sem proteção social, que não tem garantias de aposentadoria, seguro desemprego, seguro saúde (condições precárias de segurança e saúde), renda mínima (nenhuma expectativa de um nível adequado de renda atual e futura) e, é marcado pela ausência de qualificação (falta de acesso à educação básica) o que gera baixa remuneração.

Todos os fatores citados acima contemplam as condições dos carregadores de bagagem. Veja o depoimento dos entrevistados em caso de doenças adquirida pelas condições de trabalho e em situação de acidente:

“Tem o nosso parceiro, tá numa situação, cuspiendo sangue. Então somos nós que ajudamos ele, que fazemos alguma coisa por ele, porque é o nosso parceiro de trabalho, e ninguém pode largar o parceiro de trabalho, tem que ajudar a comprar o remédio dele, se for esperar pela associação... O que o presidente disse é que dá para dar um caixão. E o dinheiro que nós pagamos para a associação? Onde ele bota? A gente não tem segurança de nada, nossa segurança aqui é uma muleta. Essa associação aí não traz benefício pra gente!”  
(Informante M.S)

Em caso de acidente no Porto da Panair, a resolução do problema dependerá das relações sociais que são estabelecidas entre os carregadores e seus “clientes” ou “patrões”, pois não há nenhum tipo de regulamentação deste trabalho, ou da ajuda dos próprios companheiros de trabalho, que muitas vezes juntam determinada quantia para a compra do remédio que o acidentado necessita. Em outros casos, quando o carregador deixa uma mercadoria cair, pode acontecer de ele pagar pelo prejuízo.

“Uma vez aconteceu de eu estar meio tonto, dormindo, e eu deixei cair uma saca de peixe, surubim. Eu mesmo falei pro presidente da associação não se preocupar que eu ia pagar, descontando no meu carreto. Quando o peixe chegou eu carreguei, carreguei e paguei tudo.”

Perante está situação o próprio entrevistado negociou com a associação para não intervir e com o patrão, onde ele carregou algumas mercadorias para pagar o valor do peixe que havia derrubado no rio, sendo assim, ao atingir o valor da mercadoria após vários carregamentos pagou o que devia ao patrão.

Percebe-se a ausência de qualquer proteção em caso de acidente de trabalho ou no que diz respeito à saúde dos entrevistados. Fatos que revelam um trabalho extremamente precário, onde os mesmos tornam-se responsáveis por qualquer eventualidade.

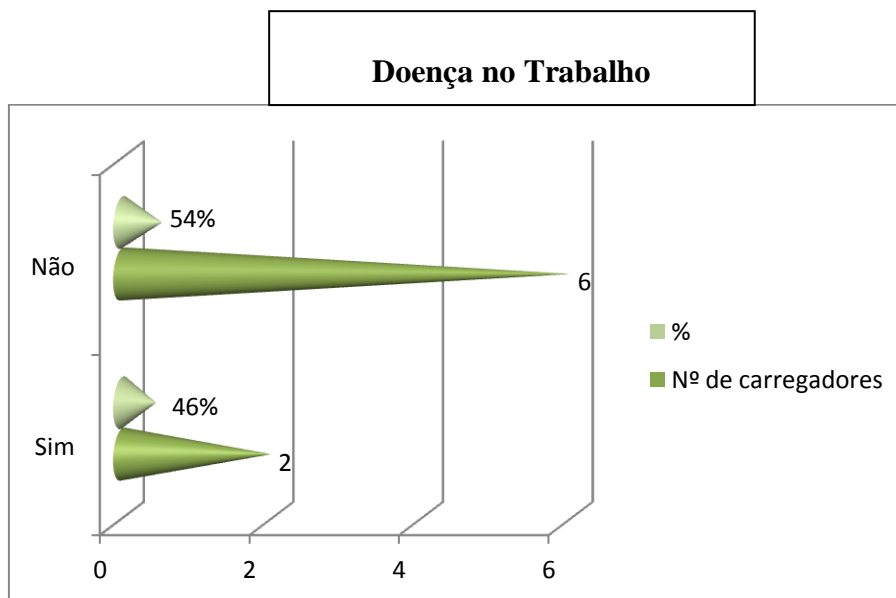


Gráfico 12. Carregador adoecido devido às condições de trabalho no Porto da Panair. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Em relação à doença no trabalho, conforme o gráfico acima, 54% dos entrevistados disseram não ter adquirido nenhuma doença devido ao trabalho de carregar e descarregar. Outros 46% afirmaram ter adoecido devido ao árduo trabalho.

Para tratar desta discussão Dejours (1996) explica o porquê dos trabalhadores não associarem as doenças adquiridas com o trabalho exercido. A psicopatologia do trabalho está atenta ao sofrimento, e este só pode ser apreendido através das defesas, e a primeira defesa é de opor-se psiquicamente à agressão que constitui algumas formas de trabalho. Um dos meios de defesa pode ser por meio do consumo do álcool, o que estabiliza a relação dos homens frente aos perigos. Portanto, o fenômeno da exploração do sofrimento e das defesas em proveito da produção é comum.

No que se refere aos pesquisados, eles utilizam a bebida alcoólica como um sistema de defesa para suportar a agressão que a execução de seus trabalhos tem sobre o corpo e a mente. Este elemento de defesa disfarça os perigos, a dor, e o medo que tais trabalhadores possuem perante o exercício de suas atividades. Por isso, muitos acreditam não ser o trabalho o motivo para suas doenças, afinal a bebida dissimula os sentidos e a percepção dos fatos.

Dejours (1996) argumenta que para os trabalhadores sem qualificação, a defesa contra seu sofrimento é a repressão de impulsos, a auto aceleração ou a ideologia defensiva da profissão, que subtrai os desejos do indivíduo, favorecendo o desenvolvimento de uma lógica da alienação na vontade do outro. Ele afirma também, que a relação entre sofrimento e o trabalho, ou seja, entre a defesa e o trabalho, intervém na dinâmica de transformação das relações sociais.

A questão da alienação pelo trabalho, bem como pela organização do trabalho é por conta do sofrimento, e a partir disto que se torna necessário transformar a organização do trabalho. Ao mesmo tempo, o sofrimento pode gerar um processo de alienação e antitransformação. O que ocorre é que os mais explorados ficam numa situação difícil para elaborar mentalmente ou politicamente, sua relação com a organização do trabalho.

Em relação aos carregadores do Porto da Panair, estes por serem explorados se encontram numa situação difícil para elaborar politicamente e mentalmente, sua relação com a organização do trabalho, ou seja, sua condição de explorado impede qualquer articulação para a construção de novos projetos de organização do seu trabalho, impede também de se organizar para reivindicar por condições necessárias para a execução de seus serviços. Portanto, a relação entre defesa (consumo de álcool) e o trabalho intervém na dinâmica de transformação das relações sociais.

É importante ressaltar que muitos destes homens trabalham por horas, assim que começa o movimento no Porto da Panair (por volta de 2h até 8h da manhã) e só param quando encerra o movimento. Essa situação expõe a realidade de exploração na qual estes carregadores estão submetidos, e também se soma a um dos motivos que levam os mesmos a recorrerem à bebida (suportar trabalhar em plena madrugada), isto pode causar um impedimento na articulação política e mental de se organizarem.

## 2.5 Na enchente ou na vazante: as condições de trabalho.

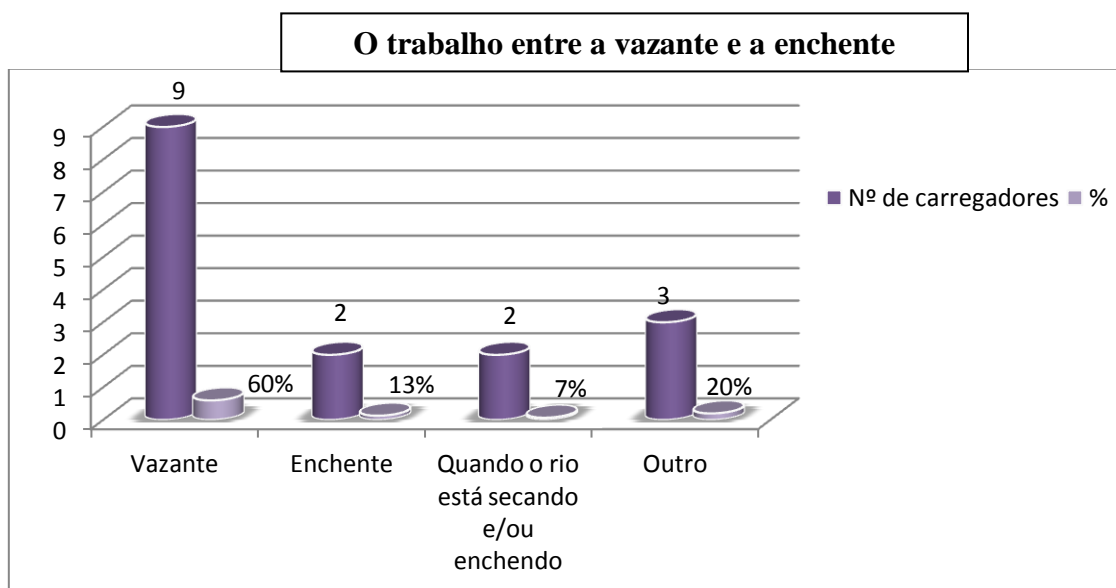


Gráfico 15. Preferências entre as mudanças do ciclo hidrológico. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

A partir da ilustração do gráfico 15, os informante mostram sua preferência entre a vazante, a enchente, quando o rio está secando e/ou enchendo, e os que não souberam responder. Dentre os entrevistados que preferem trabalhar na vazante há um percentual de 60%; Outros disseram preferir a enchente o que representa 13%; Os 7% equivale aos trabalhadores que preferem trabalhar quando o rio está enchendo e/ou secando; Por fim, os que não souberam respondem equivale a 20%.

Os depoimentos abaixo elucidam o porquê da preferência pelo trabalho na vazante, na cheia e quando o rio está enchendo e/ou secando:

“ Na seca tem mais produto pra gente trabalhar! Na cheia fica ruim porque para o movimento, na seca chega mais produto pra gente carregar. Na cheia, não tem como chegar o plantio que o pessoal planta, às vezes o pessoal planta alguma coisa e a água come tudo, aí não tem como vir...”  
(Informante M.Q.O.S)

“na cheia é melhor que fica mais perto! É que do jeito que tá aqui (período da seca) a distância (da balsa até os caminhões com as cargas), Tu bota 50 kg pra chegar lá encima, tu é doido vai dando bem 100kg. Subindo essa ladeira com peso não é fácil. Só quem tá acostumado, quem não tem costume chega nem no meio, joga logo em baixo (joga a mercadoria no chão).”  
(Informante D.O.R)

Durante a seca, porque tem serviço, tem melancia, tem muita fruta, na cheia alaga e não da nada pra carregar, na seca tem muito bagulho pra gente carregar. Por exemplo, agora na cheia, tá devagar! (Informante P.P.R – 31/05/2011)

“rapaz na cheia é bom, na seca também é bom, agora quando tá tudo alagado mesmo, não chega nada não! A época melhor de trabalhar é quando tá enchendo e tá secando. A época que está alagado mesmo, não chega nada. Quando as terras do interior estão tudo alagada, o interior está mais ruim do que aqui.” (Informante E.F.S)

“Na seca dá mais mercadoria do que na cheia! Na cheia fica difícil pra nós, porque somos muitos carregadores. É mais fácil na seca porque nós temos mais trabalho do que na cheia, na

cheia não tem muita mercadoria não chega muita mercadoria e quando chega o cara tem que ser esperto, porque é muito carregador. (W.T.S)

A pesquisa mostra que o trabalho dos carregadores de bagagem do Porto da Panair depende do ciclo hidrológico, ou seja, a economia desenvolvida neste território está imbricada ao ecossistema.

No período da vazante, o trabalho torna-se extenuante, pois é o período em que há maior comércio e produção de frutas, legumes e hortaliças, bem como um intenso fluxo de barcos e pessoas que trazem as mercadorias para o Porto da Panair e permanecem no lugar para comprar os mais variados produtos. Sendo assim, o trabalho dos carregadores

Já na cheia, o trabalho se diferencia, pois o serviço é menor para os carregadores de bagagem que dependem diretamente da prestação de serviços voltada para o comércio dos hortifrutigranjeiros, isto ocorre, devido às alagações dos terrenos que produzem os legumes e os frutos. Com a redução de produtos trazidos pelos barcos oriundos de Manacapuru, Noivo Airão, Careiro, entre outros, verifica-se a redução de produtos que chegam ao Porto da Panair, mas a intensidade de barcos recreio, táxi marítimos continuam. Portanto, o trabalho destes carregadores depende das condições que a natureza exerce sobre o ecossistema.

## 2.6 O “ganha pão de todo dia”

Renda diária	%
R\$ 10,00 a R\$ 20,00	20%
R\$ 30,00 a R\$ 40,00	20%
R\$ 50,00 a R\$ 60,00	40%
R\$ 70,00 a R\$ 80,00	13%
Acima de R\$ 80,00	7%

Quadro 02. Renda diária dos carregadores e transportadores de bagagem. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Note-se que 40% dos entrevistados disseram obter uma renda diária de R\$50,00 a R\$60,00. Outros 20% afirmaram ganhar por dia R\$10,00 a R\$20,00. Dentre os carregadores que disseram receber diariamente R\$30,00 a R\$40,00 o percentual atinge 20%. Aqueles que afirmaram ganhar entre R\$ 70,00 a R\$ 80,00 representa 13%. Por fim, os informante que recebem acima de R\$80,00 corresponde a 7%.

Verifica-se que a renda adquirida por esses trabalhadores é uma das características do trabalho precário. Kalleberg (2009) diz que uma das dimensões do trabalho precário é a insegurança de renda, marcada por um nível inadequado de renda, pela não garantia de recebimento ou expectativa de um nível de renda atual e futura.

O trabalho dos carregadores de bagagem se configura como informal e precário, mediante as condições em que se desenvolve este tipo de serviço, como jornada de trabalho indefinida, quase nunca se dão um dia de folga, renda mínima incerta, sem proteção social, sem proteção a saúde, sem os direitos básicos garantidos, estes trabalhadores se sujeitam a tais condições por não possuírem nível escolar exigido pelo processo produtivo, por não ter qualificação, o que os exclui do mercado de trabalho formal, restando-lhes o setor informal para garantia de sua sobrevivência e de sua família.

Conforme a pesquisa de campo no Porto da Panair, 86% dos entrevistados disseram possuir filhos e a maioria deles são os únicos a trabalharem para manter a manutenção das necessidades básicas de suas respectivas famílias. Isto significa, que a maioria deles são os únicos provedores dentro de casa.

Como é possível observar na tabela acima, a renda destes trabalhadores é bastante variável, os que afirmaram receber entre R\$50,00 a R\$60,00 por dia fizeram a ressalva de que esse ganho ocorre quando há movimento intenso no território de trabalho. Portanto, a única certeza que os carregadores de bagagem possuem é que não se sabe quanto irão receber após uma jornada de trabalho.





Gráfico 16. Os carregadores que pretendem sair do Porto da Panair. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

O gráfico 16 apresenta os dados em relação aos carregadores que pretendem sair do Porto da Panair, que anseiam por outro tipo de trabalho. Entre os que almejam sair do Porto há um percentual de 87%. Outros dizem não querer sair deste território de trabalho o que corresponde a 25%.

A seguir alguns depoimentos destes trabalhadores que pretendem ou não sair da Panair:

“Quem sabe é Deus. Porque aqui a gente tem o dinheiro da gente todo dia, e durante o tempo que eu trabalho aqui, já me acostumei. a pessoa que trabalha de empregado é bom, tem o seguro legal, tem o FGTS que é o fundo de garantia! Mas as vezes a gente ganha nossos R\$ 10,00 por dia e não saí disso não! Não sabe mais de ir atrás de outra coisa,”(Informante E.F.S)

“Eu trabalho em outro canto, mas aqui eu estou melhor, aqui a gente ganha o pão de cada dia. Eu trabalho noutro canto, tem trabalho de servente, de pedreiro, de carpintaria, mas aqui é o ganha pão. A gente vai atrás de um emprego numa firma e a firma não tem emprego pra dar pra profissão da gente. Eu só pintor locomotivo, sou carpinteiro, sou servente também, mas a gente vai

procurar a realidade da gente, e não tem serviço pra gente, quer dizer que a gente serve de abestado, nas firmas. Porque roubar eu também não vou! Não vou roubar, não vou assaltar, porque eu tenho de dar de comer pros meus filhos e para meus netos. (Informante P.P.S)

“Eu só não fui pra um outro trabalho, porque falta meu CPF e a carteira de trabalho que eu não tinha no momento. Eu já tinha perdido a minha. Não era nem pra mim, estar trabalhando aqui agora, era pra eu estar na Bertolini. Tem como sair daqui, trabalhar numa empresa. Mas eu prefiro trabalhar aqui porque todo dia tem dinheiro! Eu to sabendo que empregado é melhor. Tem esse rapaz que é novo, tem 18 anos e tá trabalhando aqui, eu sei como é, a gente adoce aqui, a gente fica com dor na coluna.”(Informante E.A – 31/05/2011)

A partir, dos depoimentos dos entrevistados é possível observar o desejo em trabalhar em outra atividade, no entanto, eles possuem a ilusão de que trabalhar no setor informal proporciona algumas vantagens, entre elas, a possibilidade de ganhar todo dia algum dinheiro, por não possuírem patrão, de eles fazerem o próprio horário de trabalho. Todas essas questões são postas como motivos para que estes não saiam do Porto da Panair, mas, o cerne do problema se encontra no nível de escolaridade ser baixo, o que dificulta o ingresso no mercado de trabalho, e se agrava por não possuírem nenhuma qualificação. Esta situação, só demonstra que para trabalhadores nas mesmas condições dos carregadores só resta o setor informal.

<b>Motivo para ser carregador</b>		
<b>Motivos</b>		<b>%</b>
<b>Possibilidade de renda</b>		
<b>imediate</b>	6	40%
<b>Não havia outra</b>		
<b>oportunidade</b>	8	53%
<b>Falta de qualificação exigida pelo mercado de trabalho</b>	1	7%

Quadro 03. Motivos que levaram os carregadores a exercerem tal trabalho. Fonte: pesquisa de campo, 2011.

Conforme a ilustração acima, constatamos que 53% dos informantes exercem essa atividade pela ausência de oportunidade melhor. Os outros 40% afirmam ser a possibilidade de renda imediata. E 7% disseram ser a falta de qualificação exigida pelo mercado de trabalho

Martins e Dombrowski (1996) alegam que a inserção no setor informal, tem expressiva participação de negros, mulheres, pessoa acima de 40 anos de idade e com menor grau de escolaridade, sendo assim, observa-se que os trabalhadores não-brancos e as mulheres são alvo de maior discriminação e se deparam com mais dificuldades para conseguir emprego regular, se dirigindo para o setor informal.

NO que tange os carregadores de bagagens, estes estão fora das exigências do processo produtivo, o que torna o setor informal uma alternativa para aqueles que estão a margem do mercado de trabalho com as devidas qualificações.

Observamos o que disse um entrevistado sobre a sua preferencia em continuar trabalhando como carregador:

“o horário quem faz é a gente, eu não quero mais já vou e já vai mesmo, é bom por causa disso. Chega a hora que quer, larga a hora que quer, não é quem nem a

peessoa empregada. Está entendendo? a pessoa empregada tem que tá naquele horário certo. Tem muitas pessoas que acham ruim trabalhar de empregado, por que? Por causa disso. As vezes a pessoa não tem outra profissão só é aquilo mesmo aí não sabe fazer outra coisa, então morre em pé que nem piolho!” (Informante D.O.R)

Nota-se que a há uma ilusão de que o trabalho sem horário fixo, com a possibilidade de largar o serviço a qualquer, folgar quando quiser, é um dos atrativos para estes trabalhadores. No entanto, esses fatores constituem uma ilusão de que este tipo de atividade é melhor do que um trabalho inserido no setor formal. Afinal, eles não possuem nenhuma garantia de direitos em caso de acidente no trabalho, quando adoecem, bem como, o ganho incerto.

## **2.7 A insustentabilidade socioambiental**

No gráfico 15, analisamos a preferência do tempo ecológico a partir das entrevistas com os carregadores. Para tanto, analisaremos como ocorre o trabalho destes homens durante a vazante e a cheia:

“tem diferença de nada não! Tudo é uma coisa só, a mesma mercadoria que chega na cheia chega na seca. A dificuldade maior que tem é na cheia, na cheia mesmo! Quando tá tudo alagado não chega nada do interior, aí é a crise que eles chamam. É quando falta tudo.” (Informante E.F.S)

“na seca. Porque tem mais produto pra gente trabalhar. Na cheia fica ruim porque para o movimento. Na seca chega mais produto pra gente carregar. Na cheia, não tem como chegar o plantio que o pessoal planta, as vezes o pessoal planta alguma coisa, as vezes a água come tudo aí não tem como vir. Na seca eles mandam, a gente tem mais trabalho. Na cheia a gente fica aqui por cima mesmo.” (Informante M.S)

Com base nos depoimentos dos entrevistados, verifica-se que na seca a dinâmica do Porto da Panair acentua-se, devido a movimentação de barcos advindos dos interiores do Amazonas, com diversos produtos, sendo assim, é possível afirmar que há mais trabalho durante a vazante, período de colheita nas plantações, onde estas são enviadas para comércio, cujo porto funciona como intermédio para essa economia.

Observa-se também que durante a cheia, o trabalho diminui para os carregadores do referido porto, pois as alagações tomam conta dos plantios, portanto, as mercadorias que chegam ao porto são em menor quantidade. Para além disto, foi possível analisar que durante este período há uma movimentação de caminhões e carros na beirada do Porto da Panair, que segundo os carregadores são os donos das mercadorias que as levam até próximo da balsa com o intuito de fazê-las chegar mais rápido ao seu destino, onde facilita o trabalho de carregar e descarregar os mais variados produtos.

É possível verificar que o território e espaço utilizados pelos carregadores do Porto da Panair apresenta-se em condições insalubres, onde a sujeira em torno da beira rio e o mal cheiro se misturam aos urubus que cercam o mesmo. Dentro desse contexto de precariedade em que se desenvolve o trabalho dos carregadores colocamos a discussão de sustentabilidade, que se refere ao desenvolvimento que atende às necessidades das gerações presentes sem comprometer as gerações futuras, ou até mesmo, se ela implica segundo Guimarães (1997) em um papel central em torno das dimensões socioeconômicas e ambientais do desenvolvimento e das alternativas que se configuram.

A partir disto, pode-se dizer que o Porto da Panair é insustentável, pois não oferece uma urbanização que contemple as pessoas que diariamente transitam neste local, afinal este é um espaço em que divergem diferentes interesses. E como afirma Oliveira (2007), a paisagem é o resultado das determinações das políticas do Estado, das relações sociais de produção e depositária de vida, sentimentos e emoções traduzidas no cotidiano.

Essa situação é cabível de um questionamento no que tange o porquê do descaso com as políticas públicas portuárias, de fazer ou possibilitar uma

paisagem à beira rio de Manaus. Fica claro a ausência do Estado não somente no Porto da Panair mais à beira de Manaus.

Saint-Clair (2009) corrobora com a discussão apresentada, afirmando que o desenvolvimento econômico implicou, igualmente, em adensamento e concentração do comércio e dos serviços na área central. Assim, a função comercial desses espaços se justifica uma série de fatores que favoreceram a existência de uma economia de aglomeração nessas áreas. Tal ponto resultou no surgimento de novos eixos de circulação na Amazônia, e com a redefinição da geografia comercial das cidades se dá uma descaracterização do centro histórico. Para tanto, o surgimento de rodovias na região Norte foi responsável em grande parte, por redefinir a geografia intra-urbana de muitas dessas cidades. Com isso, a paisagem à beira rio, estreitamente relacionada a do centro histórico, perde sua importância inicial. A cidade, tende a “virar as costas para os rios”.

Tal negação acompanha o movimento que redefine o papel das áreas centrais, um exemplo dessa intenção encontra-se nos projetos de revitalização urbana, com apelos turísticos que buscam fazer intervenções nas urbanísticas nas paisagens beira-rio . Esses projetos não reconhecem a realidade do entorno, que assuem, assim, o caráter de vitrines, desconsiderando as experiência de vida cotidiana ligadas ao comércio popular, às feiras e aos portos. Essas se fazem presentes tanto como estratégias de sobrevivência econômica do homem urbano que acessa o rio a partir do centro, quanto daquele morador do interior do Amazonas que se integra a ela por meio de práticas econômicas e culturais. Portanto, se propaga uma cidade de vitrine e não do direito a ela e ao espaço. (SAINT-CLAIR, 2009).

## Conclusão

A pesquisa realizada com os carregadores de bagagem do Porto da Panair permitiu conhecer a realidade da dinâmica destes trabalhadores, que buscam no setor informal o meio para garantir sua sobrevivência, afinal eles não possuem nível escolar elevado, qualificação, capacidade de raciocínio para lidar com as máquinas computadorizadas, todas estas são exigências do processo produtivo.

A realidade destes trabalhadores perpassa o mundo do trabalho informal, pois suas atividades se inserem num trabalho precário, sem acesso a proteção a saúde, a oportunidade de ingressar no âmbito educacional para oportunizar melhorias de emprego no setor formal, sem contar, com o não direito que eles tem no âmbito social e trabalhista, e a renda mínima sendo a única certeza que possuem.

O trabalho desenvolvido por estes sujeitos ocorrem em face a mudança do ciclo hidrológico, cujo serviço acentua-se durante vazante e diminui no período da cheia. Portanto, o meio ambiente é fator preponderante para o acontecimento em menor ou maior escala no que tange a prestação de serviços de carregar e descarregar as mercadorias.

Outro aspecto relevante, é a capacidade dos carregadores em suportar o peso em kg das mercadorias, muitas delas não são possíveis de serem carregadas por único homem. É nesse contexto que se insere a cooperação coletiva simples realizada por tais trabalhadores, cuja atividade só pode ser exercida com a colaboração de outros, essa estratégia permite a execução de suas atividades num espaço de tempo menor, o qual não poderia ser realizado de forma individualizada.

Para suportar o peso de tantas mercadorias pesadas ao longo de uma jornada de trabalho, estes homens criaram um sistema defensivo, o qual permite minimizar o sofrimento, o medo, a dor, as intempéries, sendo a bebida alcoólica o meio de defesa coletivo para a concretude de suas atividades.

Um das problemáticas mais estridentes é a questão ambiental, observa-se o acúmulo de lixo no rio e na praia do Porto da Panair, onde complementa o quadro de insustentabilidade ambiental o esgoto a céu aberto,

e nesta mesma realidade verifica-se a mistura de urubus e pessoas. Esse descaso com o meio ambiente interfere na tanto na qualidade quanto na saúde dos carregadores de bagagem, e daqueles usufruem do porto. Dada às condições insalubres do desenvolver da dinâmica laboral destes sujeitos, aponta-se a necessidade de uma política ambiental para a preservação e utilização do referido *lócus* com responsabilidade.

Algumas lacunas são apresentadas para um estudo posterior no que tange as diversas atividades que são desenvolvidas no Porto da Panair, cuja dinâmica de trabalho se modifica em face ao ciclo hidrológico, bem como, da necessidade de se estudar como se dá esse limite territorial existente neste território, onde diversas atividades são executadas conforme a necessidade de cada grupo.

Por fim, torna-se relevante conhecer a realidade destes trabalhadores para que se compreenda a realidade da dinâmica portuária, do quão importante se tornou os portos para o intermédio entre municípios vizinhos com a capital, onde não há outro meio de acesso se não através do rio.



## Referências

- ACSELRAD, Henri. A duração das cidades: Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. DP & A. Rio de Janeiro, 1999.
- AMARAL, Hugo. *Desafios sócio-econômico dos terminais portuários de Manaus: Uma análise preliminar das relações de trabalho e de sustentabilidade*. UFAM / PPGSC. Manaus, 2008.
- ANTUNES, R. *O Caracol e sua Concha: Ensaio sobre a nova morfologia do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- BOTINELLY, Theodoro. *Amazônia: Uma utopia possível*. Manaus: Universidade do Amazonas, 1990.
- CASTRO, Edna. *Cidades na Floresta*. São Paulo. Brasiliense, 2009.
- CASTEL, Robert. *Da indigência à exclusão, à desfiliação. Precariedade do Trabalho e Vulnerabilidade Relacional*. In: *Face da exclusão: o modelo francês*, DONZELOT, Jacques. Editions ESpirit-Le Seuil, Paris, 1991.
- CAPUCHA, Luís. *Exclusão social – fatores e tipos de pobreza em Portugal*. Oeiras. Celta, 1992.
- CHIZZOTTI, Antonio. *Pesquisa em ciências humanas e sociais*. São Paulo. Editora Cortez, 2001.
- COVRE, Maria de Lourdes. *O que é cidadania*. São Paulo: Brasiliense, 2006. (Coleção primeiros passos; 250).
- GUIMARÃES, Roberto. *Desenvolvimento sustentável: da retórica à formulação de políticas públicas*. Comissão Econômica das Nações Unidas para a América e Caribe. In: BECKER, Bertha. LARIANE, Miranda. (org). *A Geografia Política do Desenvolvimento Sustentável*. Ed. UFRJ. Rio de Janeiro, 1997.
- GOLDENBERG, Mirian. *A arte de pesquisar: Como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*. São Paulo. Editora Record, 2004.
- JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. *O trabalho informal no município de São Paulo*. In: JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. SINGER, Paul. POCHMANN, Márcio. (org.). *Mapa do trabalho informal. Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo, 1996.

KALLEBERG, Arne. *O crescimento do trabalho precário. Um desafio global*. RBCS Vol. 24 n° 69 fevereiro/ 2009.

JAKOBSEN, Kjeld. A dimensão do trabalho informal na América Latina e no Brasil. In: JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. SINGER, Paul. POCHMANN, Márcio. (org.). *Mapa do trabalho informal. Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo, 1996.

JÚNIOR, Saint-Clair. Requalificação Urbana em Áreas Centrais na Amazônia Brasileira: Belém do Pará, Entre o Patrimonialismo e a Função Social da Cidade. In: SCHERER, Elenise. OLIVEIRA, José. *Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

MARTINS, José de Souza. *A sociedade vista do abismo. Novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais*. In: Reflexão crítica sobre o tema da exclusão social. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

MARTINS, Renato. DOMBROWSKI, Osmir. Mapa do Trabalho Informal na Cidade de São Paulo. In: JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. SINGER, Paul. POCHMANN, Márcio. (org.). *Mapa do trabalho informal. Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo, 1996.

MAZZOTTI, Alda. GEWANDSZNAJDER, Fernando. *Os Métodos nas Ciências Naturais e Sociais: Pesquisa Quantitativa e Qualitativa*. São Paulo. Pioneira Thomson Learning, 2001.

MARTINELLI, Maria (org.). *Pesquisa Qualitativa: um instigante desafio*. São Paulo. Veras Editora, 1999.

MINAYO, Maria; DESLANDES, Suely; NETO, Otávio; GOMES, Romeu. *Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

OLIVEIRA, Helen. *Paisagem e Cotidiano: O viver à beira-rio na orla portuária do bairro de Educandos Manaus/AM*. UFAM. Manaus, 2005.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Cidades, Rios e Floresta: RAIZES Fincadas na Cultura e na Natureza. In: BRAGA, Sérgio. (org.). *Cultura Popular, Patrimônio Imaterial e Cidades*. EDUA, FAPEAM. Manaus, 2007.

PEREIRA, Potyara A. P. *A Assistência na Perspectiva dos direitos: crítica aos padrões dominantes de proteção aos pobres no Brasil*. Brasília: Thesaurus, 1996.

- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus*. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2003.
- POCHMANN, Márcio. O excedente de mão-de-obra no município de São Paulo. In: JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. SINGER, Paul. POCHMANN, Márcio. (org.). *Mapa do trabalho informal. Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo, 1996.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: ática, 1993.
- REIS, Arthur. Unidade III. Módulo 9: Amazonas: De Comarca à Província. In: SANTOS, Francisco Jorge; AMÉLIA, Nogueira; RICARDO, Nogueira. *História e Geografia do Amazonas. Manaus*. Novo Tempo, 2002.
- SANTANA, Luiz. SCHERER, Elenise. Trabalho e Ambiente no Caos do Cais da Manaus Moderna. In: SCHERER, Elenise. OLIVEIRA, José. *Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente. Manaus*: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.
- SANTANA, Henrique. *O porto da Manaus Moderna: Degradação ambiental e trabalho precário*. PPG/CASA. Manaus, 2006.
- SCHERER, Elenise; SANTANA, Luís. *Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território de precariedade*. Manaus: EDUA, 2005.
- SCHERER, Elenise. *Baixas nas Carteiras: Desemprego e Trabalho Precário na Zona Franca de Manaus*. Manaus. EDUA. 2005.
- SINGER, Paul. O trabalho informal e a luta da classe operária. In: JAKOBSEN, Kjeld. MARTINS, Renato. DOMBROWISKI, Osmir. SINGER, Paul. POCHMANN, Márcio. (org.). *Mapa do trabalho informal. Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*. São Paulo. Fundação Perseu Abramo, 1996.
- TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida: Uma interpretação da Amazônia*. Editora Valer. Manaus, 2000.