



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

ARTIGO CONLAB

XI CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO DE CIENCIAS SOCIAIS

DIVERSIDADES E (DES)IGUALDADE

GT:

MEIO AMBIENTE, SAUDE, TRABALHO E SOCIEDADE

CARRETOS, MUITOS CARRETOS:

Carregadores de bagagens do Porto da Panair

ELENISE SCHERER

Universidade Federal do Amazonas - UFAM

elenise@internext.com.br

CAMILA ROCHA

Universidade Federal do Amazonas - UFAM



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

Introdução

Este artigo tem como objetivo descrever sobre o trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto da Panair, na orla fluvial da cidade de Manaus capital do Estado do Amazonas. Esta orla ocupa uma extensão de 43 km desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara. A cidade de Manaus localiza-se à margem do rio Negro, na confluência entre este rio e o Solimões que se encontram para dar origem ao rio Amazonas. O Porto da Panair fica a 16 km do encontro das águas no bairro Colônia Oliveira Machado – Zona Sul da Cidade

À beira rio da cidade de Manaus tem inúmeros portos privados e públicos, outros clandestinos, portanto, têm-se inúmeras formas de entrar e sair da cidade. Esses portos ocorrem uma diversidade de relações de trocas mercantis, situam-se diferentes segmentos econômicos, envolvidos com a comercialização da pesca, da madeira, dos animais silvestres, e dos produtos hortifrutigranjeiros, das frutas regionais, que chegam cotidianamente à beira rio. Toda essa complexidade expressa formas de trabalhos diversos e distintos, mesclam-se o trabalho formal e informal, diferentes modalidades de ganhos, de acesso aos serviços de consumo coletivo e de condições de vida.

Nesses portos aparentemente caóticos, forma-se a paisagem portuária da cidade, o lugar de entrada e saída de mercadorias e circulação das pessoas, trocas culturais e simbólicas, entre a cidade e a sua *hinterlândia*. Nessa aparente (des) ordem desenha-se a orla manauense que abrigaram um sem numero de trabalhadores radicados em Manaus, que estão ali cotidianamente e se mesclam com aqueles que chegam das comunidades, povoados e cidades sedes dos municípios do entorno da capital, em busca de ganhar a vida. Na constante luta por subsistência; comercializam diferentes produtos regionais.

Nos portos – porta a beira rio da cidade constitui-se um multifacetado território de trabalho (Haesbert, 2004), anos a fio, sob um desconcertante silêncio, sobre esses trabalhadores e a importância da diversidade de seus trabalhos na construção social da cidade.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

Nesses territórios de trabalho um emaranhado diverso de tipos de trabalho: comerciantes, donos dos barcos regionais, feirantes, vendedores ambulantes, vigias de carro entre eles os carregadores de bagagens. Nesse território de trabalho, que se expandiu pressionado pela dialética das circunstâncias, nos termos sugerido por Martins (2003), configurou-se por múltiplas práticas e vivências humanas, com intensas redes de trocas econômicas sociais, culturais e simbólicas que foram se reproduzindo no tempo e se espalharam no espaço urbano / fluvial manauense. E um território de trabalho onde também se desenvolvem atividades lícitas e ilícitas. E de temporalidades curtas no dizer de Veltz (2001, p. 140) mesclam-se, cotidianamente, as prostitutas, mendigos, com marítimos, vendedores ambulantes, pescadores, transformando esse lugar da beira num território *estigmatizado*, para utilizar a expressão de Wacquant (2004), configurado por um emaranhado de legalismo e ilegalismo tão típicos e tão particulares nas cidades fluvial-ribeirinhas, como em varias cidades brasileiras diante da informalidade sempre crescente.

1. O Porto da Panair: território de trabalho

O porto da Panair tem aproximadamente 31 anos de existência. Foi construído por volta dos anos 80. Era um lugar onde a Companhia Aérea Panair do Brasil, espécie de aeroporto improvisado para os catalisadores (aviões de água) . Esta companhia aérea existente em todo Brasil, era responsável pelo embarque e desembarque de pessoas que chegavam e saiam da cidade. Em decorrência o porto é conhecido até os dias atuais como Porto da Panair.

Como os demais portos à beira da cidade denotam uma ausência de políticas públicas urbano-fluviais. A Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento – SEMPAB é responsável pela Feira Livre, Terminal Pesqueiro e pela fiscalização das duas balsas que compõem o porto. A primeira denominada de terminal pesqueiro onde atracam os barcos pesqueiros advindo das comunidades ribeirinhas dos municípios do entorno de Manaus. A segunda balsa é denominada de Estação Flutuante Amazonino Mendes pertencente a Associação de Feirantes da Panair, onde embarcam e desembarcam dos produtos hortifrutigranjeiros, bagagens de todos tipos e tamanhos, pequenas tendas onde se vende artesanato regional e os barcos denominados de



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

recreio, barcos de fretes que promovem os passeios turísticos, destinos as cidades do entorno da capital - Manaus. Nessas balsas movimento de circulação de bagagens e mercadorias é constante, assim como de circulação de pessoas é intenso.

Além das balsas, localiza-se ali, a feira da Panair. Nesse espaço urbano-fluvial localiza-se o território de trabalho de vários segmentos de trabalhadores na informalidade. É um lugar das experiências, vivências e sociabilidades cotidianas. Apesar de ser considerado um *território estigmatizado* (Wacquant, 2004), difícil desconhecer a carga e o tamanho do valor simbólico daquele território portuário.

As condições de infraestrutura do porto da Panair são de completo descaso frente às condições ambientais. A falta de atracadouros adequados, deficiência na capacitação e destinação de resíduos sólidos e na organização territorial, faz do lugar um ambiente insustentável.

Cabe registrar que orla da cidade é a expressão de completo descaso governamental e ausência de gestão de políticas públicas, especialmente, de um planejamento urbano. Os portos da Manaus Moderna, Feira da Panair e Ceasa revelam e completam o caos urbano. O descontrole público é total, na chegada e na saída dos barcos. A poluição ambiental e visual provoca estranha e cruel mistura: o lixo, os urubus e gente.

A dinâmica portuária do Porto da Panair é imbricada por inúmeras atividades e pelo emaranhado de formas de trabalho, entre eles, vigias de carros, os vendedores ambulantes, feirantes, jornaleiros, donos das tripulações de barcos entre outros. E neste território, a figura dos carregadores e transportadores de bagagens. Eles estão todos os dias, cotidianamente no porto à beira-rio. E seu trabalho se modifica de acordo com o ciclo das águas.

2. O TRABALHO DOS CARREGADORES NO MOVIMENTO DAS ÁGUAS

A figura do carregador e transportador de bagagens atravessa a história da fundação da cidade de Manaus. E durante o tempo da produção gomífera no século XIX e século XX, eles foram importantes na dinâmica portuária e na vida da cidade. Fazem parte, portanto da memória da cidade. Estão em todos os portos à beira-rio da cidade e embora façam parte dos segmentos da



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

informalidade manauense fazem parte da cadeia produtiva portuária e dão enorme contribuição com a sua força de trabalho na vida da cidade com nos demais portos das cidades fluviais na Amazônia.

Eles estão nos portos cotidianamente desde muito cedo. Eles costumam chegar ainda de madrugada quando chegam os barcos pesqueiros vindo dos municípios do entorno de Manaus. O trabalho começa, portanto, muito cedo. Outros não têm horário certo para chegar.

“Não tem horário certo. Às vezes a gente trabalha pela manhã, pela parte da tarde e até de madrugada. Às vezes a gente chega ao porto às duas horas da manhã e vai até as nove horas do dia. Aqui não tem hora para terminar, depende da saída e chegada dos barcos” (depoimento, 2010)

A dinâmica do porto da Panair se caracteriza pelo fato de tudo começar muito cedo. Desde o movimento dos barcos até a chegada dos carregadores. Eles não têm hora para começar e para terminar o trabalho de carregamento e descarregamento de bagagens. Depende do movimento dos barcos que chegam e que partem para os mais perto e distantes lugares da Amazônia. Como não tem horário definido, não tem também quem estipule o seu tempo de trabalho.

Mas estão cotidianamente no porto desde o sol raiar e muitos permanecem até o sol se pôr, sob o forte calor manauense ou no período da chuva que rigorosamente ocorre nos períodos do chamado inverno amazônico.

Esses trabalhadores vieram para Manaus na década de 70, em busca de trabalho no Pólo Industrial de Manaus. Pelo fato de seu baixo nível de instrução, pois grande parte é semi-analfabeta não preenchem as exigências do mercado de trabalho na industrial. Então, foram obrigados a procurem formas de subsistência à beira rio da cidade.

Em sua maioria tem a idade entre 40 a 50 anos e trabalham no Porto da Panair entre 10 a 15 a maior parte. Moram nos bairros da periferia da cidade relativamente próximos ao porto. Os carregadores e transportadores de bagagens se distinguem dos demais trabalhadores, pois usam



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

um colete verde, short e chinelo. Essa indumentária os diferencia nesse amplo e multifacetado mundo do trabalho no porto.

O trabalho dos carregadores é árduo e difícil, pois historicamente é nas costas, nos ombros e na cabeça que servem de transportes e carregamento de bagagens. A quantidade de peso que carregam diariamente depende da quantidade da carga que transportam. A grande maioria transporta entre 40 a 60 kg por *carreto* (transportes de bagagens e mercadorias). Outros relataram carregar entre 60 a 80 kg. E alguns chegaram a afirmar que transportam em torno de até 100 kg sozinhos. Quando o peso ultrapassa a 100 kg por *carreto* “*A gente divide, chama outro carregado para ajudar*”.

A dura e longa jornada de trabalho e peso que carregam, afetam sobremaneira a saúde desses trabalhadores. O excesso de peso que carregam tem impactos graves sobre a saúde.

Eles usam para se proteger uma cinta de tecido grosso amarrada na cintura e em geral, uma pequena caixa de madeira para carregarem as bagagens em geral, frutos, verduras, entre outros. Tanto a cinta e a caixa de madeira contribuem para amortecer a quantidade de peso transportada. Não usam nenhum equipamento de proteção. Como são trabalhadores precários, não tem nenhuma cobertura social e inexistente qualquer proteção à saúde. Sabemos que o desemprego e o trabalho temporário são dimensões mais visíveis da precarização social. Quando ocorrem acidentes de trabalho eles recorrem a uma pequena caixinha (coleta de dinheiro entre eles) arrecadada pela Associação de Trabalhadores e Feirantes do Porto da Panair para a compra de remédios e ajuda na recuperação.

Em nossas observações evidencia-se que estes trabalhadores carregam diversas bagagens, utilizando-se do seu próprio corpo como meio de transporte, ora apoiando nos ombros ou na cabeça, alguns não utilizam nenhum objeto para confortar o atrito entre o corpo e a bagagens

Para Déjours (1998) os trabalhadores dificilmente associam as doenças adquiridas com o exercício do trabalho. A psicopatologia do trabalho preocupa-se com o sofrimento, este só pode ser captado por meio das defesas. A primeira defesa, como observa este autor, é a de resistir psicologicamente à agressão sofrida durante o processo de trabalho. Nesse sentido, os carregadores recorrem ao consumo do álcool, com intuito de estabilizar a relação dos homens frente aos



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

perigos, diante das formas de exploração do sofrimento durante o árduo e pesado trabalho de carregar e descarregar bagagens e mercadorias.

Os carregadores do Porto da Panair não associam seus problemas de saúde com o trabalho, eles resistem às agressões sofridas pela atenuante atividade executada Para minimizar o sofrimento no trabalho a maioria deles ingerem bebidas alcoólicas

Na Amazônia o movimento da enchente e da vazante dos rios condiciona o modo de vidas das populações que vivem nas terras de várzeas. Ou seja, o trabalho se modifica em face das mudanças do ciclo hidrológico, ou seja, o trabalho depende da mudança dos ecossistemas . As mudanças anuais do ciclo hidrológico modificam a forma de trabalho dos trabalhadores portuários. Por isso, eles preferem trabalhar durante o período da vazante do rio Negro. O trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens, durante a vazante (setembro a abril) o trabalho se intensifica.

“Porque teme mais produto para a gente trabalhar” Na cheia fica ruim porque para o movimento. Na seca chega mais produto do interior para carregar. Na cheia não tem como chegar, tem o plantio que os agricultores plantam, mas quando as águas do rio sobem leva tudo (depoimento, 2011).

Por outro lado o trabalho fica mais duro e cansativo. As águas baixam, a praia aparece e o caminho a ser percorrido até a balsa onde estão ancorados os barcos é maior. Isso significa que a distancia entre o rio e o porto fica mais extenso.

Além disso, durante o tempo da vazante, o ambiente fica mais degradado e momento onde revela a desresponsabilização pública com a beira rio da cidade. O lixo acumula-se na praia, o onde os urubus rodeiam o espaço. Outro aspecto a ser registrado: o ambiente durante a vazantes são os barcos encalhados, o esgoto a céu aberto deixando um odor insuportável. Para, além disso, o ambiente é degradado onde os urubus, cachorros e gatos rodeiam o espaço onde ficam a lixeira e os resíduos sólidos espalhados pela praia. Enfim o ambiente de trabalho fica social insustentável.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais
Diversidades e (Des)Igualdades
Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.
Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

Identifica-se durante a seca a diminuição dos fluxos de barcos, canoas e rabetas. Os barcos recreios diminuem a intensidade da movimentação como meio de transporte para turista. Tal movimentação dos mais variados meios de transporte diminui em decorrência do difícil acesso à beira rio devido à seca dos rios, onde em determinados trechos torna-se inviável a navegação.

Percebe-se neste território de trabalho um descaso com as condições socioambientais e a ausência de infraestrutura necessária para a concretização das mais variadas formas de trabalho com qualidade e mais, verifica-se inexistência de políticas públicas a beira rio. Ambiente de insustentabilidade urbano-fluvial.

Mas há aqueles que preferem trabalhar na cheia

Na cheia é melhor porque fica mais perto. Durante a cheia do jeito que está a distância da balsa até os caminhões de carga é maior. Colocar 50 k nas costas para chegar aqui em cima, subindo a ladeira com o peso não é fácil. Só faz isto quem está acostumado (Depoimento, 2011)

Para outros carregadores preferem o início da cheia ou o começo da vazante dos rios, porque. Durante o período da cheia o trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens é intenso, pois com o rio na enchente das águas, muitos barcos, rabetas, canoas atracam para trazer e levar os mais variados produtos regionais, pessoas oriundas de comunidades dos municípios vizinhos e turistas. Outro aspecto são as pranchas de madeiras improvisadas como rampa de passagem até a bolsa e ausência de atracadouros adequados para aportarem nessa época do ano.

A qualquer momento do dia aparece o serviço para carregar e descarregar as bagagens.

A melhor época para trabalhar mesmo é no começo da cheia e no começo da vazante. O caminho fica menor. Quando as várzeas ficam alagadas não tem nada para carregar (depoimento, 2011)



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais
Diversidades e (Des)Igualdades
Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.
Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

Nessa luta diária eles obtêm uma renda em torno de R\$ 30,00 a R\$ 40,00. O valor cobrado por cada carreto é em torno de 5,00 reais, valor esse definido pela Associação os quais eles fazem parte. É com esses ganhos que ajudam na manutenção e reprodução social da sua família. Uma das dimensões do trabalho precário é a insegurança de renda, pela garantia de recebimento ou expectativa de um nível de renda atual e futura. Mas apesar de ser um trabalho duro, difícil e desgastante, eles não pensam em mudar de trabalho e nem deixar o porto da Panair

“Às vezes a gente pensa em sair. Pensa mais não sai. Porque aqui é melhor lugar de ganhar dinheiro é aqui”

Quem sabe é Deus. Porque aqui a gente tem o dinheiro da gente todo o dia. E durante o tempo que eu trabalho aqui, já me acostumei a pessoa trabalhar como empregado é bom. Ter carteira assinada é bom. Tem proteção social, tem FGTS. Mas, aqui a gente ganha todo dia R\$ 10,00 por dia e não sai disso. Não sabe mais ir atrás de outra coisa. (depoimento, 2011)

Considerações finais

As vias fluviais sempre foram os o principal meio de circulação das mercadorias e das trocas mercantis como a circulação humana. A vidas nas cidades amazônicas está ligada a floresta, aos rios, as próprias cidades amazônicas, em sua maioria, localiza-se a beira dos rios, e que fazem esse *intermezzo* entre o rio, a floresta e a cidade é o porto por onde chega e se vai.

Nas relações de trocas mercantis, situam-se diferentes segmentos econômicas envolvidos na comercialização da pesca, da madeira, dos animais silvestres, dos produtos hortifrutigranjeiros, das frutas regionais que chegam cotidianamente à beira rio. Toda essa complexidade expressa formas de trabalho diversos e distintos, mesclam-se o trabalho formal



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

e informal, diferentes modalidades de ganhos, de acesso aos serviços de consumo coletivo e de condições de trabalho.

Nessa aparente desordem, desenha-se a orla manauense que abrigará um sem números de trabalhadores radicados em Manaus, que estão ali cotidianamente e se mesclam com aqueles que chegam das comunidades, povoados e cidades sedes dos municípios do entorno da capital, em busca de ganhar a vida, na constante luta pela subsistência; comercializando os mais diferentes produtos regionais.

O trabalho dos carregadores é extremamente precário. Trata-se de uma atividade extenuante e socialmente injusta. As longas jornadas, os ganhos incertos acompanhada pela inexistência da qualquer provisão social. Estão nos portos desde o sol raiar e muitos permanecem até o sol de pôr, ali permanecem por mais de 10 horas diárias, sob o forte calor manauense e na chuva que rigorosamente cai nos períodos do “inverno” amazônico. Tudo isso materializa as precárias condições de vidas desses trabalhadores, pois estão à margem de qualquer relação trabalhista.

Eles inventam o trabalho, a forma de vestir e de se proteger do peso que diariamente carregam. Chegam a carregar de 100 kg por carreto, muitas vezes nos ombros e na cabeça. A quantidade de peso que carregam é desumana. O excesso de esforço físico para os seus corpos tende a causar males orgânicos graves e prematuros para as suas faixas de idade. Muitos deles já adquiriram algum tipo de doença: tais como distensões musculares, as artroses e as escolioses são sintomas mais comuns. Eles dizem estar acostumados a dores que não mais os incomodam “o trabalho tem que ser feito, dizem. É aqui o nosso ganha pão de todo dia.

REFERÊNCIAS:

ANTUNES, Ricardo. *O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2005.

CASTRO, Edna. *Cidades na Floresta*. São Paulo: Editora Annablume, 2009.

CASTEL, Robert. Da indigência à exclusão, a desfiliação. Precariedade do Trabalho e a Vulnerabilidade Relacional. In: DONZELOT, Jacques. *Face da exclusão”o modelo francês”*.

..... Os marginais na história. In: *Ser Social* nº 03. Brasília: UNB, 1998.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais
Diversidades e (Des)Igualdades
Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.
Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

- DÉJOURS, Christophe. Introdução à Psicopatologia do Trabalho. In: HIRATA, Helena (org.) Divisão Capitalista do Trabalho. *Tempo Social: Revista de Sociologia da USP*. São Paulo:, 1998.
- HAESBERT, Rogério. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: *O mito da desterritorialização: do “fim” dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2004.
- KALLEBERG, Arne. O crescimento do trabalho precário. Um desafio global. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo/ANPOCS, vol. 24 n° 69/2009.
- MARTINS, José de S. *O Sujeito Oculto*. Porto Alegre: UFRGS Editora. 2003.
- SANTANA, Luis Henrique e SCHERER, Elenise. Trabalho e ambiente no caos do cais da Manaus Moderna In: SCHERER, Elenise e OLIVEIRA, José Aldemir. *Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente*. Manaus: EDUA, 2009.
- WACQUANT, Löïc. *Os condenados da cidade*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2001.
- UFAM/CNPq. Relatório de Pesquisa sobre o Trabalho Precário dos Carregadores e Transportadores de bagagens do porto de Manaus. Edital Universal, 2008-2011.