



**UFAM**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS E LETRAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E  
CULTURA NA AMAZÔNIA - PPGSCA**

**TRAVESSIA DO RIO NEGRO:  
INFORMALIDADE E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO  
DO SÃO RAIMUNDO E CACAU PIRÊRA, MANAUS/AM.**

**RAQUEL SALGADO MARQUES**

**MANAUS – AMAZONAS  
2011**

**RAQUEL SALGADO MARQUES**

**TRAVESSIA DO RIO NEGRO:  
INFORMALIDADE E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO  
DO SÃO RAIMUNDO E CACAU PIRÊRA, MANAUS/AM.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia (PPGSCA) da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura da Amazônia, área de concentração: Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.

**Orientadora: Dr<sup>a</sup>. Elenise Faria Scherer.**

Manaus-AM  
2011

Ficha Catalográfica  
(Catalogação realizada pela Biblioteca Central da UFAM)

*M637t* Marques, Raquel Salgado.

Travessia do Rio Negro: informalidade e precarização do trabalho no porto de São Raimundo e Cacao Pirêra- Manaus/AM /Raquel Salgado.- Manaus: UFAM, 2011.

125f.; il. color.

Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura da Amazônia) Universidade Federal do Amazonas, 2011.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>.Elenise Faria Scherer.

1. Trabalho autônomo 2.Transportes fluvial 3.Travessia hidroviária-Manaus-Cacao Pirêra I.Schere, Elenise Faria II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

CDU(1987) 331.102.12(811.3)(043.3)

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS E LETRAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E  
CULTURA NA AMAZÔNIA - PPGSCA**

**TRAVESSIA DO RIO NEGRO: INFORMALIDADE E PRECARIZAÇÃO DO  
TRABALHO NO PORTO DO SÃO RAIMUNDO E CACAU PIRÊRA, MANAUS/AM.**

Elaborada por:

Raquel Salgado Marques

Aprovado em \_\_/\_\_/\_\_

Banca Examinadora:

---

**Elenise Faria Scherer, Dra.**  
Presidente/Orientadora  
Universidade Federal do Amazonas

---

**Marcelo Bastos Seráfico Assis de Carvalho, Dr.**  
Universidade Federal do Amazonas

---

**José Aldemir de Oliveira, Dr.**  
Universidade Estadual do Amazonas

## **AGRADECIMENTOS**

Ao autor da vida: Jesus Cristo, que me faz vencer em todas as fases da vida.

Ao meu esposo, Jefferson Silva que me fez querer ser mestre. Obrigada pelo apoio em momentos difíceis.

Aos meus pais, Sebastião e Conceição que sempre estiveram ao meu lado durante a minha caminhada, dando forças e renovando minhas esperanças.

Aos meus filhos, André e Lucas Jefferson, que souberam compreender as ausências.

Aos meus irmãos Silas, Sérgio, Tiago, Ruth, Rosy e Rosana e sobrinhos(as) que compartilharam momentos tristes e felizes durante a caminhada da vida.

À minha orientadora, professora doutora Elenise Scherer pela admirável paciência e dedicação.

As amigas do mestrado Altaci Rubim, Elizângela Sena e Sara Soares com as quais aprendi a socializar a produção do conhecimento.

Aos meus professores do curso de mestrado, que de forma significativa contribuíram para minha formação intelectual.

Ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia - PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas pela oportunidade do aprendizado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, que proporcionou a segurança financeira necessária para o desenvolvimento desta pesquisa, durante o período de um ano.

**A TODOS**, minha sincera admiração, respeito, carinho e gratidão.

## EPÍGRAFE

De tudo ficaram três coisas:  
A certeza de que estava sempre começando.  
A certeza de que era preciso continuar,  
E a certeza de que seria interrompido antes de terminar.  
Fazer da interrupção um caminho novo,  
Fazer da queda um passo da dança,  
Do medo, uma escada,  
Do sonho, uma ponte,  
Da procura, um encontro.

(Fernando Pessoa)

## RESUMO

O mundo do trabalho na cidade de Manaus passou e passa por inúmeras transformações que são constatadas, principalmente, pelo acréscimo do número de trabalhadores que se inserem no mercado informal cotidianamente, ocupando espaços da cidade como território de trabalho. Entre esses espaços está o porto do São Raimundo, incluído entre os 57 portos ao longo da beira-rio de Manaus, que se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara, numa área de 43 Km, localizado à margem esquerda do rio Negro, na zona Oeste da cidade de Manaus, e que faz a travessia até ao porto do Distrito do Cacau Pirêra. Esses portos são lugares de múltiplas manifestações de trabalho. Apresentam um número significativo de homens e mulheres que utilizam o espaço do porto, das balsas e dos barcos como meio de subsistência. Essa dissertação versa sobre o trabalho precário e informal desses sujeitos que transportam pessoas e vendem mercadorias num intenso vaivém entre o porto do São Raimundo e o porto do Cacau Pirêra. Nosso objetivo é caracterizar o trabalho cotidiano dos vendedores ambulantes e dos motoristas de táxi marítimo-frete, que atuam na informalidade, cingidos pela precarização e pelo esquecimento do poder público.

**Palavras-Chave:** Trabalho, informalidade, precarização, porto, política pública.

## **ABSTRACT**

The world of work in the city of Manaus started and goes through many changes that are detected mainly by increasing the number of workers who fall within the informal market daily, occupying spaces in the city as an area of work. Among these spaces is the port of São Raimundo, included among the 57 ports along the waterfront of Manaus, which extends from the mouth of the river to the mouth of Tarumã Puraquequara River, an area of 43 km, located on the left bank Negro River in the west of the city of Manaus, and that makes the crossing to the port of Cacau District Pirêra. These ports are manifestations of multiple places of work. Have a significant number of men and women who use the space port, the ferries and boats for their livelihoods. This dissertation deals with the precarious and informal subject of transporting people and goods sold in an intense shuttle between the port and the port of São Raimundo Cacau Pirêra. Our goal is to characterize the daily work of street vendors and taxi drivers of sea-freight, operating in informality, precariousness and Girded by the neglect of the public.

Keywords: Work, informality, precariousness, port, public policy.

## LISTA DE FIGURAS

Imagem 1 – Casas construídas às margens do rio Negro no bairro de São Raimundo.	26
Imagem 2 - Casas (palafitas) construídas à beira-rio do bairro de São Raimundo na década de 60.	28
Imagem 3: Balsa Boto Navegador I chegando ao porto do São Raimundo.	32
Imagem 4: Balsa BACURAU chegando ao porto do São Raimundo.	32
Imagem 5: Balsa IRANDUBA chegando ao porto do São Raimundo.	33
Imagem 6: Balsa LADY IRENE chegando ao porto do São Raimundo.	33
Imagem 7: Coletes salva-vidas em péssimo estado de conservação.	34
Imagem 8: Banheiro químico instalado em uma das balsas e a péssima condição de limpeza por parte dos usuários.	35
Imagem 9: Motor da balsa Bacurau em péssimo estado de conservação.	36
Imagem 10: Lixo no chão das balsas, jogados pelos próprios usuários.	37
Imagem 11: Tabela de preço pago pelos veículos na travessia do porto do São Raimundo.	38
Imagem12: Balsas Bacurau atracando no porto do Cacau Pirêra no período da cheia.	39
Imagem 13: Porto da Ponta do Brito em Iranduba, onde as balsas atracavam no período da vazante.	39
Imagem 14: Porto da Ponta do Pepeta em Iranduba, onde as balsas atracavam no período da vazante.	40
Imagem 15: Crianças e adolescentes tomando banho às margens do rio Negro no porto de São Raimundo.	44
Imagem 16 – Barco da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete fazendo a travessia.	46
Imagem 17: Balsas desativadas, estacionamento vazio, boxes abandonados, consequências da desativação das balsas do porto do São Raimundo.	47

Imagem 18 – Boxes abandonados após a inauguração e o boxe da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete (ATMF).	49
Imagem 19 – Passarela com quiosques de lanches, refeição, etc, na orla do porto de São Raimundo.	50
Imagem 20: O apelo para o cuidado com o rio e o lixo à beira-rio do porto do São Raimundo.	53
Imagem 21: O porto do São Raimundo antes da urbanização.	55
Imagem 22: O porto do São Raimundo depois da urbanização.	55
Imagem 23: Vendedor de mingau à beira-rio do porto de São Raimundo.	64
Imagem 24: Crianças que acompanham seus pais na venda de churrasquinho na orla do porto do São Raimundo.	65
Imagem 25: Vendedor de churrasquinho próximo às filas de veículos na orla do porto de São Raimundo.	67
Imagem 26: Vendedores que trabalham dentro das balsas.	68
Imagem 27: Vendedores de picolé dentro da balsa.	68
Imagem 28: Vendedor de chapéus dentro da balsa na travessia do porto de São Raimundo-Cacau Pirêra.	71
Imagem 29: Vendedora de bebidas e CD's piratas dentro da balsa na travessia do porto de São Raimundo-Cacau Pirêra.	72
Imagem 30: Vendedora de CD pirata dentro da balsa.	73
Imagem 31: Barraca de café da manhã dentro da balsa que faz a travessia do rio Negro.	74
Imagem 32: Vendedor ambulante no porto de São Raimundo. Barraca adaptada sobre um carrinho de mão.	74
Imagem 33: Vendedora de picolé dentro da balsa na travessia do rio Negro.	77
Imagem 34: Vendedora de chapéu na parte urbanizada do porto do São Raimundo.	77
Imagem 35: Boxes ocupados por lanchonetes e pequenos restaurantes dentro do complexo do porto de São Raimundo, concorrência com os vendedores ambulantes.	82

Imagem 36: Vendedor de picolé na balsa. Caixa lacrada durante a travessia.	83
Imagem 37: Boxe da Associação dos Motoristas de táxi marítimo-frete dentro do prédio administrativo do porto do São Raimundo.	87
Imagem 38: Ponto flutuante da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete no porto do São Raimundo.	88
Imagem 39: Ônibus alugado pela Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete para transportar os clientes até o ponto dos barcos.	90
Imagem 40: Período de seca amazônica. Motorista marítimos a espera de passageiros para a travessia.	90
Imagem 41: Casas flutuantes no período da cheia no Distrito do Cacau Pirêra à beira rio.	91
Imagem 42: Casas flutuantes no período da seca no Distrito do Cacau Pirêra.	93
Imagem 43: Balsa lotada de passageiros e veículos no Porto do Cacau Pirêra no período de cheia do rio Negro.	94
Imagem 44: Identificação oficial do porto de Cacau Pirêra.	95
Imagem 45: Movimento do desembarque da balsa e dos barcos no porto do Cacau Pirêra.	96
Imagem 46: Aglomerado de transeuntes, veículos e vendedores ambulantes no porto de Cacau Pirêra.	97
Imagem 47: Barco Tiatro (ATMF) e lancha Jiboia (COTPAFIM) ancorados no porto de Cacau Pirêra.	98
Imagem 48: Território do porto do Cacau Pirêra, intensa atividade comercial.	98
Imagem 49: Vendedores de peixes ao lado do ancoradouro das balsas no porto de Cacau Pirêra, improvisado de carrinhos de mão para mostrar seu produto.	99
Imagem 50: Feira do produtor João Luiz Hartz, cartão de entrada do porto do Cacau Pirêra.	100
Imagem 51: Feira do Produtor Joao Luiz Hartz, intenso movimento comercial.	100
Imagem 52: Lixo e animais à beira-rio do porto do Cacau Pirêra.	101

Imagem 53: Carregadores de bagagens no porto do Cacau Pirêra.	104
Imagem 54: O movimentado comércio no porto do Cacau Pirêra.	104
Imagem 55: Movimento do desembarque da balsa na Ponta do Brito.	105
Imagem 56: O descaso do poder público para com os passageiros que enfrentam o sol e a poeira à espera da balsa na Ponta do Brito.	106
Imagem 57: Vendedores ambulantes na ponta do Brito. Precarização num ambiente improvisado durante o período da seca do rio Negro.	107
Imagem 58: Ponto de atracação improvisado pelos motoristas de taxi marítimo-frete no período da seca na ponta do Brito.	107
Imagem 59: Vendedores ambulantes durante o período de seca na ponta do Pepeta.	108
Imagem 60: Motoristas de táxi marítimo-frete durante o período de seca na ponta do Pepeta.	109
Imagem 61: Bancas de frutas e verduras expostas ao sol e à poeira na ponta do Pepeta.	109
Imagem 62: Vendedores ambulantes que armaram barracas debaixo da ponte sobre o rio Negro.	110
Imagem 63: Vendedores de frutas no porto de Cacau Pirêra dispostos em barracas cedidas pela Prefeitura do Iranduba.	111

## LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

GRÁFICO 1 – Distribuição dos trabalhadores por sexo.	76
GRÁFICO 2 – Distribuição dos trabalhadores por escolaridade.	78
TABELA 1 – Quantidade de vendedores ambulantes por categoria.	75
TABELA 2 – Nome dos barcos da associação dos motoristas de táxi maritimo-frete	89

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AMAZONASTUR - Empresa Estadual de Turismo

ATMF - Associação Táxi Marítimo-Frete.

AVA Balsa-TEHMI - Associação dos Vendedores Ambulantes das Balsas do Terminal Hidroviário de Manaus-Iranduba

COTPAFIM - Cooperativa de Transporte de Passageiro Fluvial de Iranduba-Manaus

DER-AM- Departamento de Estradas e Rodagens do Amazonas

EPISA Estaleiros Plano Inclinado S.A.

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas.

SEAS - Secretaria de Estado de Assistência Social

SEMPAB – Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento.

SETRAB - Secretaria de Estado do Trabalho

SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias

SUSAM - Secretaria de Estado de Saúde do Amazonas

TEHMI - Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba

## LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Área de estudo – Porto do São Raimundo.	27
MAPA 2: Cacau Pirêra, a 25 Km de Manaus.	92

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	16
<b>Capítulo I – À beira-rio de Manaus: o porto de São Raimundo</b>	23
1.1 Do rio Tarumã ao rio Puraquequara : o porto de São Raimundo.	23
1.2 A travessia do porto do São Raimundo ao Cacau Pirêra antes e depois da desativação das balsas.	31
1.3 O “novo” porto: a ilusão da modernização.	48
<b>Capítulo II – O porto de São Raimundo: território de trabalho, precarização e informalidade.</b>	57
2.1 O mundo do trabalho informal e precário à beira-rio de Manaus	57
2.2 O cotidiano do trabalho dos vendedores ambulantes na travessia do rio Negro.	70
2.3 O vaivém dos motoristas de táxi marítimo-frete e as formas associativistas.	84
<b>Capítulo III - O porto do Cacau Pirêra no outro lado do rio Negro: improvisação, descaso público e o trabalho informal.</b>	91
3.1 - O porto do Cacau Pirêra, lugar da chegada e do retorno das balsas e dos barcos.	91
3.2 - O fragmentado mundo do trabalho no outro lado: O porto do Cacau Pirêra antes e depois da desativação das balsas.	103
<b>Considerações finais</b>	112
<b>Referências</b>	120

## INTRODUÇÃO

Esta dissertação versa sobre a questão do trabalho precário e informal dos vendedores ambulantes e dos motoristas de táxi marítimo-frete<sup>1</sup> que elegeram à beira-rio<sup>2</sup> de Manaus, especialmente o porto do São Raimundo, como território de trabalho e de vida, pois passam ali, cotidianamente, uma grande parte do seu dia.

A questão da informalidade se faz relevante no momento atual, principalmente pela sua crescente participação na composição do mercado de trabalho urbano, e está situada em um processo mais amplo de redefinição do trabalho formal, de “crise do emprego” e do desemprego tão comum hoje. Assim, estudar a informalidade é estudar a própria modernidade e suas questões sociais.

Nos últimos anos, o mundo do trabalho em Manaus tem sofrido importantes transformações que se evidenciam por situações de desemprego, emprego em situações precárias, aumento de ocupações em atividades informais. O espaço urbano manauense é atravessado de informalidades de todos os tipos. O centro

---

<sup>1</sup> São aqueles que conduzem os barcos/lanchas na travessia, onde o valor cobrado é de R\$5 por pessoa. Segundo a Associação Táxi Marítimo-Frete (ATMF), apesar de não existir mar na cidade de Manaus, o termo “marítimo” obedece aos princípios da Capitania dos Portos, subordinados à Marinha do Brasil. Atualmente a ATMF possui 20 associados.

<sup>2</sup> Assim chamada pelo caboclo amazônico, uma faixa de terra encostada ao rio. Segundo Maia (1999:23) a beira caracteriza-se por estar “[...] a margem dos rios principais, onde se fixaram os primeiros desbravadores e permaneceram os seus descendentes”.

histórico e o porto de São Raimundo é um dos locais de múltiplas atividades econômicas (SCHERER, 2009).

A beira-rio ou orla<sup>3</sup> de Manaus que se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara, numa área de 43 km, é um lugar de múltiplas manifestações econômicas e de circularidade e onde os diversos portos públicos e privados situados ao longo de sua extensão, apresentam um número significativo de pessoas que utilizam o espaço dos portos, dos ancoradouros, das balsas e dos barcos como meio de subsistência. O porto do São Raimundo, localizado à margem esquerda do rio Negro, na zona Oeste da cidade de Manaus, que faz a travessia até ao distrito do Cacau Pirêra, onde os motoristas de táxi marítimo-frete e vendedores ambulantes que trabalham no porto, dentro e fora das balsas, revelam o trabalho precário e informal à beira-rio de Manaus.

São homens e mulheres que diariamente ali trabalham para reproduzir a vida. Muitos dedicam longas jornadas de trabalho que vão além daquelas de um trabalhador com contrato formal de oito horas de trabalho. Antes do nascer do sol, já estão lá, à espera das pessoas que atravessam diariamente nas balsas ou nos barcos, num vai e vem entre o porto do São Raimundo e o distrito de Cacau Pirêra.

O lugar ganha vida durante o dia inteiro. São manifestações de trabalhos de todos os tipos: os motoristas de táxi marítimo-frete, de caminhões; motoristas de táxi

---

<sup>3</sup> Tomando como referência a discussão feita por Saint-Clair, no livro *Belém: a cidade e o rio na Amazônia* (2005), o que se tem convencionado denominar de orla diz respeito basicamente às faixas de contato imediato da cidade, provavelmente devido à maior importância que possuem para a cidade. Assim, o termo orla fluvial tem um sentido mais relacionado à modernidade, traduz simbolicamente elementos, nexos e variáveis da racionalidade, da temporalidade e da espacialidade da modernidade presente (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 71). Nesta pesquisa nos reportaremos ao termo beira por não obedecer a uma orientação referencial, mas sim ser construído aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade (TRINDADE JR; TAVARES, 2008).

rodoviários; os vendedores de refeições, churrasco e bebidas que ocupam os boxes<sup>4</sup> da orla do porto, e, sobretudo, os vendedores ambulantes, de guloseimas, de bugigangas, de doces, de picolés e de salgados; objeto de nosso estudo que estão espalhados ora pela orla do porto ora dentro das balsas<sup>5</sup> e que fazem desse território do porto do São Raimundo, o seu local de subsistência na travessia.

Esses trabalhadores estão num ambiente construído de forma precária<sup>6</sup> e ao mesmo tempo coletivo. Traz em suas expressões faciais a experiência de anos de luta e de resistências contra a improvisação, o descaso público e a falta de políticas públicas que permeiam não somente esse lugar, mas também em quase toda a beira-rio da cidade de Manaus.

O Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (TEHMI) ou popularmente chamado de porto de São Raimundo é parte integrante da história de Manaus, por se tratar de um dos mais antigos e importantes, pois fomenta a vida da capital do Amazonas e dos outros municípios, como Iranduba, Manacapuru, Novo Airão e seus entornos, que são ligados por meio da travessia feita por balsas e barcos até o distrito do Cacau Pirêra, tornando-se assim, um fator para o desenvolvimento desses municípios e uma alternativa de subsistência, uma vez que à beira rio oferece para o exercício de algum tipo de trabalho ao longo de sua expansão urbana.

Esta pesquisa tem por objetivo mostrar o trabalho dos motoristas de táxi marítimo-frete e dos vendedores ambulantes que exercem atividades dentro e fora

---

<sup>4</sup> Os boxes foram construídos durante a revitalização do porto do São Raimundo pelo Governo do Estado recentemente e foram locados para pessoas que não faziam parte da Associação dos Vendedores Ambulantes do porto.

<sup>5</sup> O nosso objeto de estudo, os vendedores ambulantes em questão, trabalham num sistema de rodízio, ou seja, há dias específicos para atuarem dentro das balsas, e quando estão fora do rodízio, os mesmos vendedores ficam na orla do porto, vendendo produtos diferentes daqueles que vendem na balsa. Por exemplo: Quando um ambulante no seu dia de rodízio está na balsa vendendo lanche, no outro dia ele vende Cd pirata ou outro produto na orla do porto.

<sup>6</sup> Perigoso por causa de insegurança ou instabilidade; frágil; fraco; insuficiente. (SACCONI, 1996:539)

das balsas que atravessam no porto de São Raimundo como uma possibilidade de inserção social precária no mercado de trabalho, a partir de três questões norteadoras: 1) Quais os fatores que os “empurraram” para a informalidade e porque elegeram à beira-rio de Manaus; 2) Como compõem a territorialidade do porto de São Raimundo? e 3) Quem são os trabalhadores do porto de São Raimundo e como eles se identificam no mundo do trabalho?

Para responder a estas questões que conduziram a pesquisa, a dissertação será assim estruturada: O primeiro Capítulo: À beira rio de Manaus: o porto de São Raimundo, o primeiro subitem: *Do rio Tarumã ao rio Puraquequera : o porto de São Raimundo*; faremos um breve histórico do porto de São Raimundo, desde sua fundação até a atualidade; apoiado em autores como DIAS (2007), TRINDADE JR (2008), bem como relatos em documentos e fontes históricas.

No segundo subitem: *A travessia do São Raimundo ao Cacau Pirêra* abordaremos a dinâmica do trabalho no porto do São Raimundo e das balsas que fazem a travessia, tomando como referências NOGUEIRA (1999); SANTOS (2002) (2008); OLIVEIRA (2003) TRINDADE JR (2008) e SCHERER (2009).

O terceiro subitem: O porto de São Raimundo antes e depois da modernização versa sobre a construção do “novo” porto, onde entraremos nas questões sobre políticas públicas portuárias na reconstrução do espaço à beira-rio da cidade de Manaus, bem como mostraremos as transformações físicas estruturais do porto do São Raimundo; apoiado em SCHERER (1989); GIDDENS (1991); LEFEBVRE (1999); OLIVEIRA (2007); MESQUITA (2009) e TORRES (2009).

O segundo capítulo: O porto de São Raimundo – território de trabalho, precarização e informalidade; evidenciaremos os resultados do trabalho de campo realizado no período de dois anos (2010-2011) que permitirão caracterizar os trabalhadores pesquisados, explicitando suas condições de trabalho e revelando as danosas marcas da precarização. Está dividido em três subitens. O primeiro, o mundo do trabalho informal e precário à beira-rio de Manaus; O segundo, revela o cotidiano do trabalho dos vendedores ambulantes no porto de São Raimundo e o terceiro mostra as formas associativistas dos trabalhadores à beira-rio. Como aporte bibliográfico SOUZA (1995); HIRATA (2006); MARX (2003); ANTUNES (2005); HAESBAERT (2006) e VALLE (2007) nos auxiliarão a compreender o contexto histórico e a realidade do mundo do trabalho precário e informal do território<sup>7</sup> da beira-rio de Manaus.

O terceiro capítulo: O porto do Cacau Pirêra no outro lado do rio Negro – Improvisação, descaso público e o trabalho informal; está dividido em quatro subitens. O primeiro: O lugar da chegada e do retorno das balsas e dos barcos: ausência de políticas públicas; o segundo: Uma paisagem de trocas mútuas; o terceiro: O fragmentado mundo do trabalho no outro lado; e o quarto: “A travessia como lugar de negócios”. E autores como LEFEBVRE (1999); SANTOS (2002) (2008); OLIVEIRA (2003; 2007) e SCHERER (2009); serão norteadores para a discussão dos temas abordados.

Durante a pesquisa no porto do São Raimundo e na travessia até ao distrito do Cacau Pirêra para o trabalho empírico, foram aplicados 24 formulários para os vendedores ambulantes e 4 formulários para os motoristas marítimos de táxi-frete,

---

<sup>7</sup> “Para Souza (1995:77) o território é como um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, uma área de influência e sob o domínio de um grupo.

num universo de 120 vendedores e 20 taxistas-marítimos, representando cerca de 20% da amostra. Aliados aos formulários utilizamos registros fotográficos, diário de campo e observações empíricas, os quais se mostraram extremamente reveladores de uma realidade pouco percebida à beira-rio da cidade. Buscamos saber desses trabalhadores sua identidade, o tempo de trabalho, onde residem atualmente e a forma associativista dos sujeitos que diariamente trabalham na travessia do porto de São Raimundo e Cacau Pirêra.

Ainda no decorrer da pesquisa pôde-se comprovar a transformação física que ocorreu no porto do São Raimundo. A construção do complexo estrutural realizada pelo governo do Estado em 2009 mudou a paisagem, porém, conforme observamos, não contemplou a todos os trabalhadores que ali se encontram, pois os vendedores ambulantes que já estavam no porto anteriormente a essa construção não foram beneficiados com os boxes para a venda de seus produtos, tampouco os usuários das balsas que fazem a travessia, que continuam tendo que esperar horas na fila para embarcar seus veículos, além dos transeuntes que sequer podem viajar sentados, pois a modernização no porto do São Raimundo não contemplou as balsas, o que na verdade, era para ser o primordial e não o secundário, haja vista que são elas que fazem a travessia, no entanto, não foram reformadas ou ampliado o número de balsas para melhor servir a população que usufrui dessa categoria de transporte.

Ainda acompanhamos outra questão significativa, a construção da ponte sobre o rio Negro que resolveu o problema da travessia, porém carrega o descaso e o abandono dos sujeitos da pesquisa, pois os vendedores ambulantes do porto do São Raimundo foram retirados do seu território, não há lugar para eles, visto que

não há mais balsas onde possam vender seus produtos, nem fluxo de veículos e passageiros/clientes para comprar. Quanto aos motoristas-marítimos, ainda persistem no porto, mas tiveram que buscar novas estratégias para atrair passageiros.

E, para finalizar, as observações, as entrevistas e os aportes bibliográficos nos permitem concluir que o trabalho dos vendedores ambulantes e dos taxistas-marítimos à beira-rio da cidade de Manaus e do distrito do Cacau Pirêra simboliza a expressão do descaso governamental e a ausência de gestão de políticas públicas, especialmente a de uma política urbano-fluvial, revelada pelo caos urbano e pela precariedade do trabalho informal presentes nos portos do São Raimundo e do Cacau Pirêra. As intervenções governamentais raras não levam em conta a realidade do lugar, nem a totalidade dos trabalhadores à beira-rio. O que percebemos é que o poder público os ignora, os quais são a expressão da ausência de direitos à cidade conforme revela Lefebvre (2001). Por isso, há urgência na realização de intervenções significativas que insiram definitivamente o trabalhador nesse espaço urbano a que tem direito.

Considerar a beira-rio e o porto como parte importante para a implementação da vida regional e não somente como cenário sem importância ou apenas como adorno para a cidade deve ser a tônica das gestões atuais, pois é no ambiente à beira-rio que acontecem as realizações sociais/culturais e simbólicas da maior parte das cidades da Amazônia, favorecendo a continuidade da vida do homem e de sua família.

## **CAPÍTULO I À BEIRA-RIO DE MANAUS: O PORTO DE SÃO RAIMUNDO**

### **1.1 Do rio Tarumã ao rio Puraquequera: o porto de São Raimundo.**

Os rios sempre foram e serão de fundamental importância para a região amazônica, pois são vias naturais de circulação, ao longo das quais as embarcações se deslocam transportando mercadorias e pessoas. São por meio deles que os povos amazônicos de diferentes cidades e povoados estabelecem a comunicação, a circularidade e o intercâmbio cultural, mantendo a vida e o desenvolvimento dos que habitam nessa região. E, fazendo a ponte entre os rios e as cidades, está o porto à beira-rio.

Em, Manaus, capital do Amazonas, não poderia ser diferente desse cenário amazônico. Ela é banhada pelos rios Negro e Solimões, e entrecortada por vários igarapés. A beira-rio da cidade de Manaus estende-se desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequera, numa faixa de aproximadamente 43 Km de extensão. Nessa faixa encontram-se 57 pontos de atracação denominados portos identificados pela Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias (SNPH). Nesses 57 portos ao longo da beira-rio de Manaus, incluem-se os oficiais, os informais, clandestinos e os portos particulares. (SNPH, 2009).

A história da cidade de Manaus mostra que a beira-rio foi ocupada pela população como alternativa econômica por sua localização às margens dos rios Negro e Solimões, facilitando a obtenção de alimentos e a realização de trabalho. Atualmente, não só uma parte da população, mas também diversas empresas privadas preenchem o lugar à beira-rio da cidade como alternativa de entrada e saída de seus produtos, uma vez que o rio é o meio mais econômico para fazer o escoamento da produção, além de fazer parte da vida regional. (BENCHIMOL, 1995, p.17).

Em toda a extensão da beira-rio da cidade, é possível encontrar inúmeros pontos de atracação de barcos, de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, que não só a população local como também o discurso oficial denominam de portos. São portos públicos ou privados, alguns administrados pela SNPH, e outros sobre os quais não há qualquer controle ou estatística oficial no que se refere às atividades ali desenvolvidas.

Os portos têm importância para a mobilidade da população possibilitando a locomoção por meio do rio e representa uma alternativa há muito tempo utilizada pela população para se dirigir de uma localidade a outra. Muitos desses portos pertencem a empresas privadas que realizam diversas atividades como carga e descarga de produtos e de passageiros, assim como a fabricação e manutenção de embarcações, dentre outras atividades. Alguns portos funcionam de forma precária, com estruturas improvisadas que não correspondem ao mínimo exigido pela Lei dos Portos, n.º 8.630/93 (conhecida como Lei de Modernização dos Portos). Santana (2006, p. 43) afirma que a área portuária de Manaus é concedida pelo governo federal à SNPH e representa um “espaço territorializado, de preponderância do

capital e dos interesses de conexão eficiente entre o processo produtivo e a orla de embarque/desembarque da cidade”.

Dentre esses portos destacamos o porto do São Raimundo (Mapa 1), localizado à margem esquerda do rio Negro, na zona Oeste da cidade de Manaus, no bairro de mesmo nome, tendo como limites geográficos os bairros da Glória, Santo Antônio e ligando-se ao bairro de Aparecida por meio da ponte Fábio Lucena<sup>8</sup> e desta, ao centro da cidade.

O porto do São Raimundo ou Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (TEHMI), recentemente assim denominado pelo Governo do Estado após a reestruturação urbana em 2009, administrado pela SNPH, apresenta-se como parte integrante da paisagem urbana-fluvial de Manaus, servindo como ponto de chegada e saída de pessoas, ligação da cidade com outros municípios do entorno como Manacapuru e Novo Ayrão; ponto de encontro e oportunidade de trabalho, gerando uma economia local que movimenta e perdura até hoje à beira-rio de Manaus.

O bairro de São Raimundo, onde está localizada nossa área de estudo (MAPA 1), foi fundado em 1849, de acordo com o histórico da paróquia de São Raimundo, por meio da doação de umas terras pelo Governo do Estado à igreja, que resolveu lotear parte deste terreno às famílias de baixa renda vindas do nordeste, que construíram suas casas próximas ao rio (conforme mostra a imagem 1), chamadas de palafitas, porque tinham seus esteios altos por causa das enchentes

---

<sup>8</sup> A ponte Fábio Lucena que liga o bairro de São Raimundo ao bairro de Aparecida e assim, ao centro da cidade, era para ser construída desde o início do século XX, pois em relatório apresentado ao Conselho Municipal de Manaus em 1903, pelo então superintendente Adolpho Lisboa, essa seria uma das obras mais importante para ser construídas em Manaus, por ser o bairro de São Raimundo um dos mais populosos e promissores, porém a construção só foi efetivada em 1988, quando recebeu o nome de ponte Fábio Lucena. (DIAS, 2007:127).

do rio. Em 1877 o número de moradores já era razoável, e estes viviam da pesca para o próprio sustento e para vender nos mercados e feiras da cidade.



Imagem 1 – Casas construídas às margens do rio Negro no bairro de São Raimundo.  
Fonte: Acervo da autora (novembro/2010).

O bairro do São Raimundo, por se localizar à beira rio da cidade de Manaus, era destino alternativo para os trabalhadores vindos do nordeste e do interior do Amazonas na época da borracha, por ser um lugar para as trocas, para a produção de trabalho e para a criação de bens daqueles que vieram em busca de riqueza. (TOCANTINS, 2000). As casas construídas à beira-rio eram do tipo palafitas para evitar alagações no período da enchente do rio, como vimos na imagem 2. Hoje, apesar de todo o processo de reordenamento urbano, as palafitas ainda fazem parte da paisagem do bairro, conforme mostrou a imagem 1 acima, recentemente fotografada durante a pesquisa.



MAPA 1: Área de estudo – Porto do São Raimundo.

Fonte: Imagem cartográfica. Laboratório de Cartografia. Departamento de Cartografia da UFAM/2009.



Imagem 2: Casas (palafitas) construídas à beira-rio do bairro de São Raimundo na década de 60. Fonte: Acervo da Biblioteca do IBGE.

O processo de urbanização do bairro de São Raimundo aconteceu na virada do século XX, com a construção do matadouro Municipal, também conhecido por Curre, que atraiu moradores para o bairro com esperanças de conseguir uma vaga de trabalho nesse estabelecimento. A partir de 1912, o bairro sofreu uma expansão demográfica acelerada, abriram-se ruas e vias para mais moradores, que transformaram o lugar em um novo bairro conhecido como Matadouro, atual bairro da Glória.

Conforme dados fornecidos por antigos moradores e confirmados por Duarte (2009:120), a travessia para o Cacau Pirêra até meados de 1975, era realizada pela balsa Ariramba, que saía do bairro de N. S. Aparecida, mais precisamente do cais da empresa Estaleiros Plano Inclinado S.A. – EPISA, de propriedade do Sr. Nilo Tavares Coutinho, situada na rua Wilkens de Matos, onde hoje funciona uma das usinas termoelétricas da Manaus Energia. O *porto das balsas*, como ainda é chamado pelos antigos moradores, foi inaugurado em 14 de dezembro de 1975, no

bairro de São Raimundo, entre as ruas Cinco de Setembro e a Rua Sagrado Coração de Jesus. A responsabilidade pela execução das obras<sup>9</sup>, bem como pela fiscalização, era do extinto Departamento de Estradas e Rodagens do Amazonas (DER-AM), que na época realizava a travessia apenas com duas balsas, a Rio Solimões durante o dia e a Rio Ariaú durante a noite.

O bairro de São Raimundo ainda preserva as formas herdadas do passado, marcadas pelos vestígios de um cotidiano ligado diretamente ao rio e ao porto, tanto como meio de circulação, como fonte de recursos econômicos e culturais. Muitas das casas construídas ao redor do porto transformaram-se em comércios, mercadinhos e lanchonetes que movimentam economicamente o local.

Em 2008, com a construção do Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (porto de São Raimundo) e o início da construção da ponte sobre o rio Negro em 2009, a transformação do bairro se intensificou, pois cada vez mais as moradias do tipo palafitas, que tem o rio como “quintal” pelo fato de ter na cozinha seus jirais de frente para o rio (GUGLIELMINI, 2005, p. 71) deram lugar a novas construções, e uma intensa expansão do comércio local, mudando assim, a paisagem, definida por Santos (2008, p. 72) como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca.

Atualmente, o bairro de São Raimundo possui intensa atividade comercial, principalmente aos arredores do porto. No bairro, ainda está localizado o estádio da Colina, único campo particular da cidade e também uma quadra poliesportiva. Há também escolas públicas e particulares; mercadinhos; o cemitério Santa Helena e a paróquia de São Raimundo, que deu nome ao bairro e ao porto, que traduz um

---

<sup>9</sup> Ressalta-se aqui, que as “obras” na verdade referem-se apenas aos serviços de terraplanagem e à colocação das rampas (ancoradouros) de acesso às balsas.

território dinâmico no cotidiano da cidade, com várias atividades comerciais praticadas por inúmeros trabalhadores informais que vivem à beira-rio.

O Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (TEHMI), popularmente chamado de porto de São Raimundo é um dos mais antigos e importantes, pois fomenta a vida da capital e dos outros municípios, como Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, entre outros, que são ligados por meio da travessia feita por balsas e barcos, tornando-se assim, um fator para o desenvolvimento desses municípios e uma alternativa de sobrevivência, uma vez que à beira-rio oferece condições econômicas para o exercício de algum tipo de trabalho ao longo de sua expansão urbana.

O porto do São Raimundo não é só um lugar onde pessoas se encontram para realizar a travessia até o distrito do Cacau Pirêra, mas também é um território para o trabalho. Múltiplas atividades de compra e vendas são exercidas no porto. Lá se percebe de tudo: a balsa que transporta veículos e pessoas; o trabalho que se manifesta de diferentes formas; o movimento de veículos de todos os tipos e tamanhos; o intenso vai e vem de pessoas que atravessam para o Cacau Pirêra.

No outro lado, em Cacau Pirêra, também é assim. Logo que se desembarca da balsa, nota-se o movimento incessante dos vendedores de peixes, frutas e legumes, além de barracas de moto-táxi, vendedores de merendas, churrasco, entre outros. Assim sendo, os portos do São Raimundo e Cacau Pirêra, são mais do que um mero local de trânsito de veículos e pessoas, tratam-se de portos onde são movimentados todos os tipos de cargas, também há um número considerável de trabalhadores, homens, mulheres e crianças exercendo diversas funções.

Os portos à beira-rio constituem-se assim, locais para compreendermos a expansão do trabalho informal e precarizado na cidade de Manaus, onde homens e mulheres utilizam o território do porto, das balsas e dos barcos como alternativa para sua subsistência. Portanto, compreender a dinâmica do porto é oportunizar um novo olhar sobre esse espaço vital para a reprodução da vida amazonense.

## **1.2 A travessia do porto do São Raimundo ao Cacau Pirêra antes e depois da desativação das balsas.**

Na dinâmica do porto do São Raimundo há<sup>10</sup>, um intenso fluxo de balsas que partem para o distrito de Cacau Pirêra, sempre lotadas de veículos e pessoas, num intenso vaivém entre a capital, o mundo rural e as cidades interioranas. Seja para o transporte de pessoas que saem para trabalhar, estudar, passear, vender ou comprar, estavam sempre utilizando os serviços oferecidos pelas nove balsas, que possuem tamanhos diferentes e nomes variados, e que, segundo a SNPH, são assim caracterizadas:

- Boto Navegador I e Boto Navegador II: Têm capacidade para transportar até 40 veículos de passeio, ou 20 carros de passeio e oito caminhões e operam com uma média de 8 viagens por dia, ida e volta. Boto Navegador I pode transportar 520 passageiros no salão e Boto Navegador II, 250. As duas balsas possuem coletes salva-vidas para todos os passageiros (SNPH, 2010).

---

<sup>10</sup> Essa pesquisa teve início no segundo trimestre de 2009, quando as obras de reestruturação do porto do São Raimundo começaram a ser realizadas pelo poder público. A nossa intenção era defendê-la em março de 2011, antes da desativação das balsas que faziam a travessia, mostrando todo o movimentado mundo do trabalho do porto do São Raimundo e toda a dinâmica do trabalho dos vendedores ambulantes e dos motoristas de táxi marítimo-frete; porém, por causa de duas intervenções cirúrgicas, no final de dezembro/2010 e início de janeiro/2011, não foi possível finalizá-la a tempo. A pesquisa então continuou e estendeu-se até a desativação das balsas e a inauguração da ponte sobre o rio Negro, por isso, alguns verbos que se referem ao movimento do trabalho dos nossos sujeitos e à dinâmica do porto do São Raimundo estão no pretérito, haja vista que por causa da saída das balsas da travessia, o fluxo de trabalhadores e transeuntes que diariamente circulavam pelo porto caiu drasticamente, provocando o que Haesbaert (2004) chamou de desterritorialização, onde o capital retira os modos de produção de um território preexistente e reterritorializa segundo sua dinâmica.



*Imagem 3: Balsa Boto Navegador I chegando ao porto do São Raimundo.  
Acervo da autora: Julho/2009*

- Bacurau (imagem 4), Rio Solimões e Cacao Pirêra: têm capacidade para transportar até 23 carros de passeio ou 12 carros de passeio mais quatro caminhões, com uma média de oito viagens por dia, ida e volta. A balsa Bacurau pode transportar até 320 passageiros, Solimões, 250 e Cacao Pirêra, 350 passageiros. As três balsas possuem coletes salva-vidas para todos os passageiros.



*Imagem 4: Balsa BACURAU chegando ao porto do São Raimundo.  
Acervo da autora: Setembro/2009*

- Irlanduba: Com capacidade para transportar até 23 carros de passeio, além de 120 passageiros no salão, resguardados pelo mesmo número de coletes salva-vidas. Opera com uma média de oito viagens por dia, ida e volta. (imagem 5).



*Imagem 5: Balsa IRANDUBA chegando ao porto do São Raimundo. Acervo da autora: Maio/2010*

- Lady Irene, Edu III e Acre/Brasil, são balsas particulares que foram arrendadas pelo Governo por R\$ 110 mil mensais e pertencem às empresas NavPetro e J.R. Gondim, têm capacidade para transportar até 45 carros de passeio, ou vinte (20) carros de passeio e nove caminhões, além de 300 passageiros na casaria (área coberta), resguardados pelo mesmo número de coletes salva-vidas. Operam com uma média de nove viagens por dia, ida e volta.



*Imagem 6: Balsa LADY IRENE chegando ao porto do São Raimundo. Acervo da autora: Maio/2010*

Durante a pesquisa observou-se que esses números oficiais fornecidos pela SNPH, principalmente de passageiros, não eram controlados à risca, pois a pessoa encarregada por supervisionar, ou seja, o marinheiro de convés<sup>11</sup> se concentrava na entrada/saída dos veículos, não observando a quantidade de passageiros que entravam na balsa, e enquanto ela permanecia atracada no terminal, os passageiros iam entrando, sem nenhum tipo de controle do número de passageiros.

Em nossas visitas ao porto do São Raimundo, pode-se observar e comprovar as condições das balsas, o seu estado de conservação, manutenção e limpeza. E o que se verificou foi espantoso, principalmente, no que tange à segurança dos passageiros que usufruíam desse transporte para a travessia.



*Imagem 7: Coletes salva-vidas em péssimo estado de conservação.  
Acervo da autora: Maio/2010*

Em relação aos coletes salva-vidas, quesito básico de segurança, estão em péssimo estado de conservação, como mostra a imagem acima, e não condizem com o número de passageiros. Em algumas balsas, os coletes ficam pendurados de

---

<sup>11</sup> Trabalhador da balsa, que trabalha no convés, auxiliar do comandante, que tem a função de controlar a entrada e a saída de veículos e de pessoas da balsa e guiar o comandante na hora da atracação das balsas nas rampas.

maneira desordenada e outros, simplesmente eram colocados atrás dos bancos, o que dificultava o acesso caso fosse necessário a utilização dos mesmos.

Quanto aos banheiros, por causa das insistentes reclamações dos usuários, foram instalados dois banheiros químicos em cada balsa que pertence ao Estado, mas a questão da limpeza e higiene continua precária (imagem 7). Segundo alguns vendedores ambulantes que trabalham dentro da balsa, após a instalação dos banheiros químicos, os antigos sanitários foram simplesmente lacrados sem a devida limpeza. Nas balsas particulares (Acre Brasil, Edu III e Lady Irene) que são alugadas pelo Governo, não foram instalados banheiros químicos, portanto, os antigos continuam a ser utilizados pelos passageiros.



*Imagem 8: Banheiro químico instalado em uma das balsas e a péssima condição de limpeza por parte dos usuários. Acervo da autora (maio/2011).*

Concernente à conservação mecânica dos motores que movimentavam as balsas, constatamos a precariedade, pois estes estão em péssimo estado. Para que uma balsa funcione 100%, segundo um marinho de máquinas<sup>12</sup>, é preciso o funcionamento de três motores ao mesmo tempo somado a seis baterias. O que

---

<sup>12</sup> Marinheiro mecânico responsável pela manutenção do motor da balsa, que liga e desliga os motores, além de controlar a velocidade da balsa, de acordo com as ordens do comandante.

vimos em uma delas (balsa Bacurau, que segundo o maquinista é a que está em melhor estado mecânico) foi alarmante; pois esta funcionava apenas com dois motores e quatro baterias, além do que, os motores estão em estado precário, conforme mostra a imagem abaixo, velhos e enferrujados; os cabos de força desencapados e as polias sem a devida proteção; o local é baixo e escuro, possui apenas uma lâmpada; os fios de eletricidade estão pendurados num emaranhado sem fim, todos esses problemas podem ocasionar a seus operadores, riscos de um grave acidente.



*Imagem 9: Motor da balsa Bacurau em péssimo estado de conservação.  
Acervo da autora: Maio/2010*

Quanto ao estado de conservação e limpeza das balsas, que segundo os vendedores ambulantes é feita por eles mesmos, é perceptível o estado de precariedade, pois a sujeira no local é evidente. As balsas estão sempre cheias de muita poeira e barro, além do lixo, como embalagens de produtos alimentícios, garrafas e papéis que são sempre jogados ao chão, mesmo com a presença das lixeiras a bordo das balsas, conforme observado na imagem 9.



*Imagem10: Lixo no chão das balsas, jogados pelos próprios usuários. Foto da autora: maio/2010.*

O fato dos passageiros de jogarem lixo no chão provoca danos que influenciam na qualidade de vida e dos serviços, pois o lixo atrai insetos e a poeira que sobe do chão da balsa pode provocar problemas respiratórios, entre outros. É visível a ausência de uma política de educação ambiental, pois ao contrário do que se pensa, o que é público é de todos, pertence à sociedade, então é necessário o envolvimento de todos, Governo e sociedade, para que essas ações negativas sejam reduzidas para o benefício da própria sociedade que usufrui desse serviço.

A travessia das balsas tem início a partir das quatro e meia da manhã até às 23h30min, quando parte a última balsa do porto de São Raimundo com destino ao Cacau Pirêra. Em dias de feriados, pelo intenso fluxo de pessoas e veículos que atravessavam, o serviço é disponibilizado durante 24 horas, segundo a SNPH, para atender a grande demanda, que esperava até três horas para embarcar nas balsas, formando filas de vários quilômetros.

Para atravessar nas balsas, os donos dos veículos pagam um valor elevado para um serviço que deixa muito a desejar em relação à qualidade e a conservação

interna das balsas, como já visto. Tais valores são determinados pela SNPH, como mostra a imagem da tabela de preços.



VEÍCULOS	VALOR
JAMANTA CARRETA	R\$ 100,00
ÔNIBUS / TRATOR	R\$ 60,00
CAMINHÃO TRUNCADO	R\$ 50,00
CAMINHÃO TOCO	R\$ 40,00
MICROÔNIBUS / VAN	R\$ 40,00
AUTOMÓVEIS	R\$ 30,00
MOTOCICLETAS	R\$ 10,00

*Imagem 11: Tabela de preço pago pelos veículos na travessia do porto do São Raimundo. Foto da autora: Maio/2010*

Dependendo do tamanho e da força do motor das balsas, o outro fator que interfere na travessia está relacionado com a enchente e a vazante do rio Negro, pois o tempo da travessia das balsas do porto São Raimundo até o distrito de Cacau Pirêra varia entre 40 a 50 minutos na enchente, e uma hora e vinte minutos na vazante.

No período da enchente do rio Negro, que vai de fevereiro a julho, a viagem torna-se mais curta, reduzindo consideravelmente o tempo da travessia, isto se deve ao fato da balsa atracar em frente ao distrito do Cacau Pirêra, dando acesso imediato às ruas da comunidade, como mostra a imagem abaixo, facilitando o acesso das pessoas e dos veículos, pois a cheia tende a aproximar as embarcações das margens dos rios.



*Imagem12: Balsas Bacurau atracando no porto do Cacau Pirêra no período da cheia. Acervo da autora: Julho/2009.*

Na vazante do rio, que vai de agosto a janeiro, o tempo da travessia é bem maior, pois a balsa pela força da natureza deixa sua rota natural e adota um novo caminho, atracando em dois pontos, o primeiro chamado “Ponta do Brito”, e o outro chamado de Ponta do Pepeta, ambos localizam-se no município de Iranduba, a quatro quilômetros de distância do distrito de Cacau Pirêra. Isso ocorre conforme a seca do rio, pelo aparecimento e formação de bancos de areia, representando perigo às balsas, pois podem encalhar. Então, quando ainda está secando o rio, as balsas conseguem trafegar e ancorar no porto do Brito, que fica mais perto de Cacau Pirêra.



*Imagem 13: Porto da Ponta do Brito em Iranduba, onde as balsas atracam no período da vazante. Foto da autora: outubro/2010.*



*Imagem 14: Porto da Ponta do Pepeta em Iranduba, onde as balsas atracavam no período da vazante. Foto da autora: novembro/2010.*

Quando a seca está consolidada, o único local onde as balsas podem trafegar e atracar é na ponta do Pepeta, onde está localizada a “cabeça” da ponte sobre o rio Negro. Conforme mostraram as imagens acima, esses locais possuem péssimas condições de tráfego tanto para os veículos quanto para os transeuntes, pois não há asfalto na rua, o que há é um solo acidentado, e muita poeira.

Como afirma Benchimol (1995, p. 74) em função da geografia fluvial de altos e baixos níveis de enchentes e vazantes, o povo teve de se ajustar e inventar um calendário de vida, economia e trabalho. A vida das cidades do interior da Amazônia era renovada com a chegada desses barcos nos inúmeros “portos” à beira dos rios tirando, muitas vezes, do isolamento as vilas, povoados, seringais e castanhais. No dizer de Harvey (2006, p. 108), os seres humanos planejam, produzem e concretizam suas próprias escalas para a realização de suas metas e organização de seus comportamentos coletivos.

A paisagem do porto e das balsas é formada por inúmeras pessoas que utilizam as balsas para a travessia ou para vender seus produtos. Homens, mulheres, crianças, jovens e adultos, que trafegam diariamente, num constante ir e

vir. Pessoas que todos os dias atravessam para Manaus ou para o Cacau Pirêra e de lá para os outros municípios, a fim de trabalhar ou estudar, fazer tratamento de saúde ou simplesmente passear, dando vida densa ao porto durante o dia inteiro.

Para Bertrand (1972:141) a paisagem é o resultado sobre certa porção do espaço, da combinação dinâmica e, portanto, instável dos elementos físicos, biológicos e antrópicos que interagindo dialeticamente uns sobre os outros fazem da paisagem um conjunto único e indissociável em contínua evolução. Segundo Milton Santos (2002:103) a "paisagem é o conjunto de formas, que num dado momento, exprime as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza".

Nesse sentido, as balsas e o porto do São Raimundo configuram uma síntese do legado das antigas gerações e de novas experiências. Paisagem notada pelas pessoas que se dirigem ao lugar para a travessia e apreciadas por todos, destarte, o rio, as balsas e as pessoas representam a paisagem constante do território do porto do São Raimundo, revelam um lugar de confluências entre as pessoas. Pais que levam seus filhos para conhecer a dinâmica do porto e das balsas. Filhos que se encantam com a travessia e com o rio.

Assim, a paisagem do porto e das balsas tornou-se também, um campo de leitura sobre a sociedade (TRINDADE JR, 2008:98). Essa leitura permitiu compreender a permanência do homem amazônico, possibilitando um olhar reflexivo sobre a dimensão do trabalho precário e informal, paisagem comum na extensão da beira-rio da cidade de Manaus.

Segundo Oliveira (2003:148), “o porto, apesar da precariedade que sempre o caracteriza até hoje, é um lugar prenhe de pessoas e de vida”, que desempenham ações instintivas necessárias à sua sobrevivência. Assim, o cotidiano identificado aqui, configura-se em um “lugar”: espaço e tempo construídos não mecanicamente. Como resultado de um processo de socialização em que uma forma específica de interação que relaciona o “indivíduo” ao “grupo” ocorre, engendrando personalidades, capacidades e comportamentos que se misturam que se interagem e compartilham vidas.

Heller (2000) afirma que a vida cotidiana não está fora da história, mas no centro do acontecer histórico: é a verdadeira essência da substância social. Nesse sentido, é “no cotidiano que está o vivido, os usos e costumes abarcando questões interdependentes ligados por um denominador comum, o espaço. É no espaço enquanto concretude, transformado em lugar, onde está a dimensão do vivido.” (OLIVEIRA, 2003:139). Essa dinamicidade do cotidiano presenciado no porto do São Raimundo permitiu a criação da existência da identidade e da diferença que estabelecemos com o outro.

Numa cidade como Manaus é clara a imposição do cotidiano como parte de um processo de homogeneização baseado no valor de troca sobre o valor de uso, pois sempre predominam ações e reações portadoras de significados exógenos (OLIVEIRA, 2003: 139). Esses significados exógenos muitas vezes não representam a realidade ou identidade local, mas global com tempo e espaço diferenciados. A esse respeito, Sousa Santos (2005), afirma que uma das transformações mais frequentemente associadas à globalização é a compressão tempo-espaço, ou seja, o processo social pelo qual os fenômenos se aceleram e se difundem pelo globo.

A transformação do espaço e da paisagem da cidade de Manaus, principalmente na beira-rio é visível, corroborando com o que Santos (2008) declara sobre o meio urbano sendo cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva, crescentemente encobertos pelas obras dos homens. Têm-se novos referenciais espaciais, novas estéticas que muitas vezes não refletem a realidade da cidade. Desse modo, segundo Harvey (2004:308) os interesses, as práticas políticas e arquitetônicas, inseridas em um dado tempo e em um dado espaço têm condições de “moldar os outros a se adaptar a suas concepções e desejos pessoais e particulares”.

O porto e os rios também foram e são importantes espaços de lazer e entretenimento da comunidade local. O mergulho no rio, o banzeiro ocasionado pelo movimento dos barcos, a paisagem, o calor convidam ao mergulho nas águas negras do rio. Esses momentos de lazer e entretenimento proporcionado pelo rio eram comuns até a década de sessenta (OLIVEIRA, 2003:149), quando Manaus era uma cidade balneária com seus inúmeros igarapés que a entrecortavam.

Hoje, ainda encontramos algumas crianças da comunidade do São Raimundo e adjacências que fazem do rio seu “brinquedo” favorito, conforme evidenciado na imagem 14. Em meio ao ir e vir da balsa, dos veículos e das pessoas, a diversão para as crianças acontece, mesmo verificando a poluição da margem e da água deixadas pelas balsas e pelas pessoas.



*Imagem 15: Crianças e adolescentes tomando banho às margens do rio Negro no porto de São Raimundo. Acervo da autora: maio/2010.*

Apesar das águas não serem mais como antes devido à poluição dos rios, ainda há aqueles que se arriscam ao banho de rio, ao mergulho, enfim, ao lazer proporcionado pelo rio numa paisagem que só o rio Negro pode oferecer. Para Lefebvre (2001:133) o espaço lúdico convive com espaços de trocas e de circulação, com o espaço político e cultural. Nesse sentido, a população que se encontra mais próxima do rio sente a falta de políticas públicas voltadas ao lazer.

[...] a natureza entra para o valor de troca e para a mercadoria; é comprada e vendida. Os lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, destroem essa “naturalidade” da qual as pessoas se ocupam a fim de traficá-la e trafegar por ela. A “natureza”, ou aquilo que é tido como tal, aquilo que dela sobrevive, torna-se gueto dos lazeres, o lugar superado do gozo, a aposentadoria da “criatividade”. (Idem:116)

Oliveira corrobora com o dizer de Lefebvre acima e afirma que “a cidade foi sendo produzida para atender interesses distantes, quase sempre descolados das especificidades culturais e naturais” (OLIVEIRA. 2003:139). Ou seja, as ações do Estado não favorecem a prática do lazer, do lúdico e dos espaços de interação das pessoas com o rio.

Ao contrário do que acontece, a beira-rio com suas águas, poderia ser desfrutada como um dos melhores agentes no combate ao *stress* urbano, procurando obter por meio do uso sua melhor utilização, o que automaticamente contribuiria com o modo de viver urbano, exatamente no momento em que se busca a melhoria da qualidade de vida, principalmente nas grandes cidades, como é o caso de Manaus. A despeito, Lefebvre (2001:116) resume essa problemática relativa à perda do direito ao lazer e ao rio, quando afirma que

[...] A reivindicação da natureza, o desejo de aproveitar dela são desvios do direito à cidade. [...] A necessidade e o “direito” à natureza contrariam o direito à cidade sem conseguir eludi-lo (Isto não significa que não se deva preservar amplos espaços “naturais” diante das proliferações da cidade que explodiu).

Na lógica do capital, a cidade de Manaus é uma das cidades que mais cresce economicamente, tem que adequar-se à modernização, incluindo os portos à beira-rio. O poder público deveria procurar as particularidades, especificidades do local antes de suas intervenções, ouvindo a população que trabalha e convive nesses lugares.

Outro componente que faz parte integrante da paisagem no porto do São Raimundo é a presença constante de pequenos barcos, conforme a imagem 15, conduzidos pelos motoristas de táxi marítimo-frete, responsáveis por reforçar a dinâmica do trabalho à beira-rio, apresentando-se como alternativa para aqueles que não precisam levar seus veículos e podem pagar pela travessia, oferecendo em seus barcos maior comodidade, pois todos os usuários viajam sentados, além do tempo reduzido da travessia, que dura em média 12 minutos, enquanto que nas balsas a viagem durava até as 1h20m no período da vazante.



*Imagem 16 – Barco da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete fazendo a travessia. Acervo da autora: junho/2010.*

Percebe-se a importância do rio para a mobilidade das pessoas e para a circulação econômica na Amazônia. Pois, diferente de outras regiões onde essa mobilidade é feita, quase em sua totalidade, pelas estradas, na Amazônia os rios servem “de estradas e caminhos para a ocupação dos territórios e de novas formas de irradiação de modo de vida; por eles chegam novas relações sociais e novas sociabilidades na região” (SCHERER, 2009:220).

Embora a importância dos rios para a região amazônica seja primordial para a mobilidade de pessoas e produtos, o poder público no Amazonas e seus dirigentes deram maior importância para os empreendimentos industriais com a criação de incentivos fiscais às indústrias do Pólo Industrial de Manaus, não se preocupando em criar políticas públicas portuárias que atendessem ao grande fluxo de passageiros, por inúmeros motivos, dentre eles “o baixo ganho ou lucro em realizar os serviços” (NOGUEIRA, 1999:9). O rio passa a ser negócio para alguns e enquanto mercadoria vai paulatinamente destruindo o imaginário do lugar, que é a dimensão do caboclo ribeirinho (GUGLIELMINI 2005:38).

Com a inauguração da ponte sobre o rio Negro, em 24 de outubro de 2011, as balsas que faziam a travessia para o Cacau Pirêra foram desativadas, o que gerou um grande impacto nos dois lados, conforme será visto no Capítulo III. Todo aquele cenário movimentado no porto do São Raimundo descrito acima, com aglomerações de transeuntes, veículos e vendedores ambulantes foi desfeito. O que predomina, hoje, é o silêncio, o abandono (Imagem 16): das balsas, dos veículos, das pessoas e dos vendedores ambulantes, que se dispersaram para outros locais. Segundo o secretário da Associação, “*cada um pegou o seu rumo procurando sua melhora*” (Entrevista, 02 /11/2011). Até os boxes, inaugurados em março de 2010 pelo Governo, que eram produto de incessantes disputas pelos vendedores estão fechados, abandonados.

Os vendedores ambulantes acalentam a esperança de voltar ao porto do São Raimundo com a promessa do Governo e da SNPH de que ali será um terminal exclusivo de embarque e desembarque de carretas vindas de Belém (PA) e Porto Velho (RO), além dos barcos que vêm das calhas dos rios Negro e Purus.



Imagem 17: Balsas desativadas, estacionamento vazio, boxes abandonados, consequências da desativação das balsas do porto do São Raimundo. Acervo da autora, novembro/2011.

### **1.3 O porto de São Raimundo antes e depois da modernização.**

Durante longo tempo, o território do porto do São Raimundo, expressão do cotidiano manauense, foi negligenciado pelos inúmeros governos, anos após anos, pode-se comprovar que o local não foi beneficiado por melhorias estruturais que amenizassem os problemas enfrentados pelo grande fluxo de pessoas que se deslocavam ao lugar ou para travessia ou para realizar atividades laborais. Segundo Lefevbre (1991:86),

“... as questões relativas à cidade e a realidade urbana não são plenamente conhecidas e reconhecidas; ainda não assumiram politicamente a importância e o significado que tem no pensamento (na ideologia) e na prática”.

O Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba foi inaugurado dia 15 de março de 2010 e passou a dispor de um prédio administrativo, com 800 metros quadrados, distribuídos em três andares. Os dois primeiros são destinados aos serviços de diversas secretarias estaduais, como a Secretaria de Estado de Assistência Social - SEAS, Empresa Estadual de Turismo - AMAZONASTUR, Secretaria de Estado de Saúde do Amazonas - SUSAM, Secretaria de Estado do Trabalho - SETRAB, Ouvidoria Geral do Estado, além da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros. Mas estes boxes só funcionaram durante a festa de inauguração, hoje, estão vazios e abandonados. Os únicos boxes que funcionam mesmo são os destinados à SNPH e à associação dos taxistas marítimo-frete.



Imagem 18 – Boxes abandonados após a inauguração e o boxe da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete (ATMF). Acervo da autora: junho/2010.

Toda aquela “festa” de inauguração financiada pelo governo do Estado e pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte) teve uma intenção política. Haja vista, que esse evento marcou a passagem do governo de Eduardo Braga (eleito Senador da República) para o atual governador Omar Aziz. Mesquita (2009:194) corrobora com esse pensamento quando refere que:

O uso da imagem da cidade pelas políticas públicas é uma prática que se difundiu e se popularizou entre nós, mantendo-se completamente atualizada. As intenções de vincular essa tradição aos aspectos mais civilizados da sociedade diluem-se perante o caráter propagandístico e eleitoreiro dos administradores públicos e afastam essa imagem embelezada da noção de virtude humana.

Em 2010, o porto do São Raimundo foi transformado em um grande terminal de passageiros, com estacionamento, área para recepção e atendimento, uma passarela de 120 metros, construída em estrutura metálica e madeira naval, em forma de escadaria, com 14 quiosques numerados, distribuídos entre lanches e restaurantes, boxes para comercialização de artesanato e comidas regionais.



*Imagem 19 – Passarela com quiosques de lanches, refeição, etc, na orla do porto de São Raimundo. Acervo da autora: junho/2010.*

Vale ressaltar que esses quiosques não foram distribuídos entre os trabalhadores que por lá já estavam. Segundo os antigos vendedores ambulantes, as pessoas que hoje ocupam esses boxes na realidade “são de fora”, que foram beneficiadas por meio de licitação; licitação esta, que não foi informada aos vendedores antigos do porto. Tal fato tem gerado um conflito entre os antigos vendedores e os que foram beneficiados, visto que, atualmente, os boxes do prédio da administração estão fechados, sem o uso para o qual foram construídos.

*Nós demos um duro danado durante tanto tempo e aí vem pessoas que nunca nem vi aqui e pegam o boxe que era para ser da gente. Acho isso muito injusto... Alguns que estão aí são apadrinhados de políticos e a gente não tem ninguém por nós. (Entrevista, junho/2010)*

Segundo a Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias - SNPH, a intenção é colocar catracas na entrada do porto, como as que existem na travessia das barcas entre o Rio de Janeiro e Niterói; para organizar a entrada dos transeuntes e a venda dos produtos só será feita por aqueles que estão nos seus boxes. Isso gera mais um conflito, porque os que estão nos boxes alegam que só irão pagar a taxa de locação

cobrada pela SNPH para o provimento de luz e água a partir do momento em que os vendedores ambulantes que estão na orla saírem de lá, pois não seria justa a concorrência com os estes que estão no território do porto.

As intervenções na área do porto do São Raimundo realizadas pelo poder estadual e federal provocaram mudanças que giram em torno somente do embelezamento estético, ignorando ou desconsiderando os trabalhadores que há anos atuam no porto, ou seja, as mudanças urbanas privilegiam a propaganda política dos grupos dominantes, camuflando ou tentando ocultar uma realidade presente na vida da cidade, mostrando uma paisagem que nada tem a ver com o significado do lugar e privilegiando um grupo de pessoas que dominam o território, girando em torno do eixo da estética da beleza. Para Lefebvre (1999:150),

O urbanismo organiza um setor que lhe parece livre e disponível, aberto à ação nacional: o espaço habitado, ele dirige o consumo do espaço e do habitat. Enquanto superestrutura, ele se distingue, e é preciso distingui-lo fortemente, da prática, das relações sociais, da própria sociedade [...] O urbanismo, apenas assim, como veículo de uma racionalidade limitada e tendenciosa da qual o espaço, ilusoriamente neutro e não-político, constitui objeto, objetivo.

Tal intervenção estética faz refletir sobre o termo “modernização” que vem do latim, do adjetivo ‘*modernus*’, cuja primeira aparição documentada se dá no século V, na transição da antiguidade Romana ao mundo da Nova Era Cristã. “Em seus empregos mais antigos, a palavra tem apenas o sentido técnico do limite da atualidade, (...) deriva de ‘*modo*’- que, então, não significava apenas – *precisamente, já, imediatamente, logo*, mas, provavelmente, significasse também ‘*agora mesmo*’. [...] ‘*Modernus*’ não significava apenas ‘novo’ mas ‘atual’. Entre os conceitos temporais aproximadamente sinônimos, *modernus* é o único cuja função é designar exclusivamente atualidade histórica presente.” (JAUSS, 1996:51).

Segundo o autor, durante o século XII, o moderno é experimentado como aperfeiçoamento – o novo realça o antigo e o antigo sobrevive no novo. Já modernização é o ato de modernizar, tornar moderno, ou seja, adaptar-se aos usos e aos tempos modernos. Na cidade, o termo modernidade vem atrelado à urbanização e à industrialização (LEFEBVRE, 2001, p. 9).

Giddens (2002) observa que vivemos uma época marcada pela desorientação, pela sensação de que não compreendemos plenamente os eventos sociais e que perdemos o controle. A modernização transformou as relações sociais e também a percepção dos indivíduos e coletividades sobre a segurança e a confiança, bem como sobre os perigos e riscos do viver. Para esse autor (2002:38), a modernização,

Rompe o referencial protetor da pequena comunidade e da tradição, substituindo-as por organizações muito maiores e impessoais. O indivíduo se sente privado e só num mundo em que lhe falta o apoio psicológico e o sentido de segurança oferecidos em ambientes mais tradicionais.

De acordo com Ianni (1995:91) a modernização é determinada pela racionalidade capitalista permeada pela ação pragmática, técnica e automática, onde indivíduos e coletividades assumem papel secundário na distribuição das decisões e benefícios. Nesse sentido, a modernização do porto do São Raimundo desconsiderou contextos sociais de homens e mulheres que trabalham à beira-rio. Na realidade, essa modernização/ urbanização no porto não eliminou alguns problemas identificados anteriormente, como por exemplo, a questão da higiene nas balsas, as filas de veículos e o tempo de espera pelas balsas, haja vista que o número de balsas não foi ampliado.

Ressalta-se ainda que a situação de precariedade ambiental era, e continua sendo, visível em vários aspectos das atividades realizadas no território do porto do São Raimundo. O lixo à beira-rio ainda é bastante evidente, como destacamos na imagem 19 e, apesar dos esforços da SNPH em colocar lixeiras no Terminal Hidroviário e o esforço dos comandantes, vendedores das balsas e os taxistas marítimos reforçarem aos clientes para que utilizem as lixeiras, mesmo assim, o que se vê a todo o momento são pessoas que fazem descaso do lembrete “não jogue lixo no rio”. Carlos (1994:192) argumenta que os problemas atuais postos pela urbanização ocorrem no âmbito do processo de reprodução da sociedade e por isso mesmo, a sociedade urbana não elimina, mas aprofunda o processo de fragmentação contido no espaço, na ciência, na cultura, na vida do homem.



*Imagem 20: O apelo para o cuidado com o rio e o lixo à beira-rio do porto do São Raimundo  
Acervo da autora: maio/2010*

Os contextos urbanos foram e continuam sendo objetos de intervenções de políticas públicas, projetos e programas institucionais que desconsideram as especificidades do local. As modificações da infraestrutura em nome do capital impõem novas paisagens esteticamente atrativas no território do porto, mas

infelizmente, essas modificações não são para benefício das pessoas e sim, do próprio capital. Para Scherer (1989:70),

As condições históricas em que se desenvolve o processo de industrialização impõem profundas modificações na redefinição do espaço urbano manauara e coloca em evidência a figura do Estado. Este interpreta todo esse processo criando e/ou subsidiando a infraestrutura básica para atender às exigências do processo de acumulação.

Oliveira (2007:181) observa que numa região como a Amazônia o papel do Estado é relevante como indutor e como mediador de conflitos. As ações do Estado deveriam buscar as condições da urbanidade, o que significa articular as políticas públicas, visando remir os espaços coletivos como signo da nova cidade, não só como funcionalidade da produção e da circulação, mas como lugar das pessoas.

Nesse sentido, o porto do São Raimundo espelha a busca de uma suposta modernização que tem conseqüências econômicas e ambientais na vida e no ecossistema da orla fluvial manauense e de seu contexto urbano. O intento da modernização do porto do São Raimundo e, conseqüentemente, da beira-rio se acelerou com as ações do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento)<sup>13</sup>, a proximidade de um dos maiores eventos que a cidade irá receber como sub-sede da Copa de 2014 e com a possibilidade de expansão do turismo da região.

Após um longo tempo em que o rio e o porto cresceram de costas voltados para a cidade e onde houve um descaso dos governantes em não traçar planos e políticas públicas para os portos, Manaus assistiu a uma progressiva instalação de novos usos nas áreas portuárias.

---

<sup>13</sup> Plano do Governo Federal que visa estimular o crescimento da economia brasileira, por meio do investimento em obras de infraestrutura (portos, rodovias, aeroportos, redes de esgoto, geração de energia, hidrovias, ferrovias, etc), lançado em 2007 pelo então Presidente Lula.

De fato, a mera instalação de jardins, de bares e restaurantes nestas áreas tem limitado o alcance da estratégia, deturpada no sentido de privilegiar uma política integrada de requalificação que aposte na criação de valor, não apenas no sentido econômico, mas também social, para o lazer e o recreio da comunidade local e das pessoas que freqüentam o porto do São Raimundo.

O novo porto do São Raimundo é emoldurado pelo rio, que pouco interage com os visitantes, a não ser como paisagem indiferente à contemplação (Imagens 21 e 22), mas que se torna essencial na composição desse cenário, no sentido mais profundo do termo, conforme observado nas imagens abaixo, antes e depois da urbanização.



*Imagem 21: O porto do São Raimundo antes da urbanização.  
Foto da autora: abril/2009*



*Imagem 22: O porto do São Raimundo depois da urbanização.  
Foto da autora: setembro/2009*

Santos (2008) enfatiza que a paisagem é um objeto mutável que pode movimentar-se rapidamente num mesmo universo cultural que se articula de maneira indissociável às condições políticas e econômicas de um determinado tempo e espaço. Também correlaciona a paisagem com a produção da técnica, que faz uma relação entre paisagem e produção e afirma que cada forma produtiva necessita de um instrumento de trabalho. Ou seja, a paisagem se organiza segundo os níveis de produção, circulação e consumo. Isto é, na medida em que

As exigências de espaço variam em função de processos próprios a cada produção e em nível de capital, tecnologia e organização correspondentes. Por essa razão a paisagem urbana é mais heterogênea, já que a cidade abarca diversos tipos e níveis de produção. (SANTOS, 2008:72)

Nesse sentido, dependendo dos interesses da produção, a paisagem é modificada e organizada dentro do espaço para atender às necessidades do capital, que se transforma à medida que cresce a população e com ela a urbanização que assume naturezas diferentes em função do crescimento demográfico. E o resultado mutável é a transformação da paisagem natural em paisagem artificial.

SACHS (2004:14) realça que o crescimento econômico, mesmo que acelerado, não é sinônimo de desenvolvimento se ele não reduz a pobreza e se não atenua as desigualdades e também exige que se evite a armadilha da competitividade espúria e, em última instância, autodestrutiva, com base na depreciação da força de trabalho e dos recursos naturais.

## **CAPÍTULO II – O PORTO DE SÃO RAIMUNDO: TERRITÓRIO DE TRABALHO, PRECARIZAÇÃO E INFORMALIDADE.**

### **2.1 O mundo do trabalho informal e precário à beira-rio de Manaus**

Entender as diversas transformações porque passou o mundo do trabalho não é tarefa fácil, pois requer (re)pensar a dinâmica do capitalismo em suas várias épocas distintas. Ricardo Antunes, em seu livro *O caracol e sua concha* (2005) declara que desde o mundo antigo e sua filosofia, o trabalho vem sendo compreendido como expressão de vida e degradação, criação e infelicidade, atividade vital e escravidão, felicidade social e servidão.

Para Antunes (2005:17) fazem parte da classe trabalhadora todos aqueles que vendem sua força de trabalho em troca de salário e são desprovidos de meios de produção: proletariado industrial e rural, os trabalhadores terceirizados, subcontratados, temporários, os assalariados do setor de serviços, os trabalhadores de *telemarketing* e *call Centers*, além dos desempregados, mas excluí os gestores do capital e os que vivem de juros e da especulação.

Portanto, tem-se o trabalho como mercadoria de valor, que pode ser comprado por aquele que tem condições financeiras melhores. Inicia-se aqui, uma forma de divisão de trabalho em troca de remuneração. Marx (apud Antunes) chama essa produção de força de trabalho de mais-valia, pois o que o homem produz é

infinitamente maior do que é pago a ele. Então, o trabalho encontra-se submerso em relações capitalistas, que desfiguram em grande medida seu sentido histórico original (ANTUNES, 2005).

O trabalho, para Marx & Engels (1976), tem um duplo teor, de um lado, o sentido filosófico (ontológico), como categoria mediadora do homem com a natureza, lugar comum a todos os indivíduos; de outro, o histórico, organizado sob diversos sistemas, desde o sistema escravocrata, onde o escravo era a mercadoria, a “coisa” vendida e comprada; até ao sistema capitalista, onde o operário é a principal força de produção, dotado de sua força de trabalho que se transforma em mercadoria.

Nesse sentido, a cada modo de produção corresponde uma forma de trabalho específica, onde o trabalhador sobrevive heroicamente. Dessa forma, ao longo da história e, principalmente no sistema vigente, o trabalhador vai se tornando cada vez mais desvalorizado em relação ao que produz, pois “o trabalho não produz apenas mercadorias; produz-se também a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria”. (Marx, 2003:111). Antunes (2005:12) afiança que “essa dimensão dúplice e mesmo contraditória presente no mundo do trabalho que cria, mas também subordina, humaniza e degrada, libera e escraviza, emancipa e aliena manteve o trabalho como questão nodal em nossa vida”.

Nas primeiras décadas do século XX, começou a se ampliar o mercado de trabalho como a forma predominante de produção de bens e serviços. O capital na contemporaneidade, por meio de processos de descentralização da produção, reestruturação produtiva, corte de gastos em geral, desqualificação do trabalhador promove um constante aumento do já alarmante exército de reserva e uma

crescente precarização do trabalho, alicerçado pela desregulamentação do direito do trabalho e pelas políticas de cunho neoliberal.

O trabalho transforma-se numa mercadoria livremente negociada, já que leis e contratos coletivos eram quase inexistentes. As novas regras de venda da força de trabalho são chamadas de 'flexíveis' por que permitem a exploração das relações de trabalho fora das normas em vigor até a década de 1990, quebrando direitos trabalhistas antes considerados garantidos. O mecanismo básico é da quebra da dignidade e a desproteção geral do trabalhador. A partir de então, o trabalho informal toma conta do meio urbano e alastra-se pelos países do chamado terceiro mundo, com um grande avanço do desemprego, da exploração e da precarização das condições de trabalho na nova era do capital (SCHERER, 2005), fenômeno que pode facilmente ser observado na maior parte das cidades brasileiras. "O mercado informal de trabalho, como se viu, amplia-se a expensas da redução do trabalho com carteira assinada" (Idem:23).

Para Singer (2000:12) o trabalho informal corresponde ao segmento estagnado da população excedente que Marx tinha diante dos olhos, em Londres, em 1865-66, quando redigia o primeiro volume d'*O Capital*. Em primeiro lugar, trata-se do exército industrial ativo e não de reserva, este formado pelos sem-trabalho, pelos desempregados no sentido estrito do termo. Os desempregados vivem do seguro-desemprego (enquanto dura) ou são sustentados por economias ou pelo que ganham outros membros da família, enquanto ficam em tempo integral procurando emprego. Os trabalhadores informais já desistiram de procurar emprego. Eles saem à luta, tentando ganhar a vida de qualquer jeito.

O crescimento da informalidade na economia, caracterizado, inclusive, pelo número cada vez maior de atividades econômicas que atuam à margem da economia oficial, confronta, além da questão social daí decorrente, o sistema estatal de fiscalização e de arrecadação tributária. Os mercados do trabalho informal são o desaguadouro de toda a força de trabalho que desistiu de procurar emprego ou deixou de contar com suporte material para fazê-lo. (SINGER (2000:12).

Além disso, a informalidade traz em seu bojo, a precariedade, a exploração de trabalhadores que enfrentam sol, chuva, calor, frio, medo de serem assaltados, de não conseguirem vender seus produtos, de não pagarem suas contas, enfim, de não proporcionar a sobrevivência de suas famílias.

Antunes (2005:12) trata a questão do desemprego ou do não-trabalho como uma explosão jamais vista no mundo contemporâneo e que, segundo a OIT (Organização Internacional do Trabalho) “quase um terço da força humana mundial disponível para o ato laborativo está exercendo trabalhos parciais, precários, temporários ou já vivencia as agruras do não-trabalho, do desemprego estrutural”.

As ocupações exercidas no mercado informal são precárias, na maior parte das vezes, no sentido em que não oferecem condições de trabalho, principalmente para aqueles que escolhem a rua como território de trabalho, não têm o amparo legal e deixam ao desamparo a família, quando por motivos de acidentes, doenças ou velhice ficam impossibilitados de trabalhar.

Hirata (2006:44) define trabalhos precários como aqueles que são “mal remunerados, com possibilidade quase nula de promoção e de carreira e com direitos sociais diminuídos ou inexistentes”, o que corrobora, assim, a grande

interseção existente entre precariedade e informalidade. Portanto, a precarização é o processo de introdução destas características nos empregos existentes, seja no mercado formal ou informal, conjuntamente com a transferência de trabalhadores para ocupações com menor conjunto de garantias.

O trabalho informal está presente em todos os setores da atividade econômica. Seja na indústria ou no comércio, há inúmeros trabalhadores que fazem algum tipo de trabalho informal. Mesmo dentro das fábricas do Polo Industrial de Manaus é comum a prática da informalidade, seja por funcionários que vendem algum tipo de produto (calcinhas, perfumes, maquiagem, etc) na hora do descanso ou por outros que esperam em frente às fábricas no dia do pagamento para oferecer seus produtos.

Neste aspecto, há um novo olhar sobre o trabalho informal. Agora a informalidade ganha *status* e prestígio diante da sociedade em geral, dos governos, e empresas, como é visto em ações do SEBRAE que intenta formalizar o trabalho informal. Afinal, ser “dono do seu próprio negócio”, ou ser um “empreendedor” é algo travestido pelo discurso de condição de superioridade do trabalho que, na verdade, é mais precarizado, mais explorado. Para Scherer,

“A fisionomia do espaço urbano manauara modificou-se [...] A era do milagre eletrônico, a expansão do comércio e o processo industrial transformam as relações sociais, determinam mudanças significativas nos costumes e no comportamento do caboclo, na estrutura familiar, no lazer, na religião. Adquirem-se novos hábitos, novas significações e nova cultura. Enfim, as transformações se operam no modo da vida, de trabalho e no cotidiano das pessoas. Como se sabe, o modo de produção capitalista provoca a emergência de novas formas de sociabilidade”. (Scherer, 2005, p.41)

Dentro dessa nova fisionomia do espaço urbano manauara, alguns trabalhadores elegeram o porto à beira-rio de Manaus como território para comercializar seus produtos. É o caso do porto do São Raimundo, onde estes trabalhadores estão inseridos nos limites da precarização, da exploração e da informalidade, como os ambulantes, merendeiros, motoristas de táxi marítimo, entre outros, que trabalham várias horas por dia, sob as intempéries do tempo amazônico, sob a incerteza de saber como ficarão depois da inauguração da ponte sobre o rio Negro.

Em Manaus houve várias tentativas de criar um camelódromo longe do centro da cidade. Em 1993, na gestão do então prefeito Amazonino Mendes, houve o reconhecimento do comércio de rua com o credenciamento dos camelôs. Segundo dados da Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento (SEMPAB/2010), existem 8.232 ambulantes, sendo 2.429 no centro da cidade e 5.803 nos bairros. Além desses, é preciso considerar aqueles que possuem autorização provisória e um grande número de outros ambulantes sem credenciamento.

Em relação à distinção entre camelô e ambulante, que na maioria das vezes, são termos utilizados como se tivessem o mesmo significado; Porém, para Bertolucci (2003:87), os camelôs apresentam ponto fixo, trabalham em barracas de boa qualidade e, geralmente, têm autorização oficial para se estabelecerem em um determinado local. Já os ambulantes não apresentam um lugar fixo e suas mercadorias são mais baratas se comparadas às dos camelôs. Para Yázigi (2000) as formas de atividade ambulante podem ser de três tipos: efetivas, que podem carregar equipamentos; com ponto móvel, com automóveis ou equipamentos desmontáveis e as com ponto fixo que utilizam barracas não removíveis.

Montessoro (2006) refere-se aos camelôs como sendo aqueles que já possuem um ponto estratégico para desenvolver suas atividades, seja em bancas nas ruas ou num camelódromo. Quanto aos ambulantes, seriam as pessoas que precisam se locomover para realizarem suas vendas. Para Cleps (2003), não há distinção entre os termos, mas há uma divisão do comércio informal em três grupos: os fixos que se encontram em áreas estratégicas de grande movimentação, os periódicos que ocorrem em áreas de lazer, instalando-se nos finais de semana e feriados e os ocasionais que aparecem em torno dos comércios formais, em festas comemorativas ou outros eventos que atraiam um grande público. Para Tavares (2004:152),

A ocupação do vendedor ambulante é considerada, na escala das atividades precárias, como uma das mais degradantes. Entretanto, no cotidiano das cidades, grandes e pequenas, pode-se encontrar, hoje, desde as pequenas barracas desmontáveis que se instalam todos os dias ora em um ora em outro local, até as que circulam permanentemente por todos os bairros.

Ainda para a autora, os ambulantes precisam ter força física para empurrar seus carinhos, carregar seus produtos e muita criatividade para convencer as pessoas a comprarem suas mercadorias, que, geralmente podem ser encontradas em outros lugares como supermercados e lojas, às vezes, muito mais baratas e com mais qualidades (Idem).

Muitos desses trabalhadores que estão à beira rio de Manaus foram “empurrados” pela falta de inserção no trabalho formal, pelo desemprego, pela falta de qualificação profissional e encontraram na informalidade a forma de sustento para suas famílias, mesmo sob forma precária, sob sol e chuva, vivendo as intempéries

do tempo, enfrentando a seca e a vazante, “descendo e subindo” o porto conforme o movimento do rio.

No território do porto do São Raimundo o trabalho informal e precarizado torna-se evidente, pois os trabalhadores estão expostos ao sol escaldante de Manaus (principalmente nos meses de agosto e setembro, quando temos o auge do verão manauara), ou a chuva; não têm direitos nem expectativas de melhores condições de trabalho, evidenciado na imagem 22. Observamos um vendedor de mingau (mungunzá ou banana com tapioca) que expõe seu produto próximo ao ancoradouro do porto do São Raimundo, sem condições de higiene, misturado ao lixo, sujeito ao vento, exposto à poeira, podendo acarretar intoxicação alimentar.



*Imagem 23: Vendedor de mingau na beira-rio do porto de São Raimundo. Acervo da autora: Agosto de 2009.*

Esses cenários de trabalhos informais e precarizados vêm se expandindo anualmente na beira-rio da cidade de Manaus. No Brasil, e mais precisamente, no estado do Amazonas, pode-se verificar que o mercado de trabalho não corresponde ao número de desempregados que procuram uma vaga no trabalho formal, de

carteira assinada, com todos os benefícios adquiridos. (*site* do DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos)

O porto do São Raimundo à beira-rio de Manaus constitui-se assim, o local ideal para a observação da ampliação do trabalho informal e precarizado, onde homens e mulheres, e às vezes, crianças que acompanham seus pais, como observado na imagem 23, utilizam o território do porto, das balsas e dos barcos como alternativa para sua subsistência, consolidando o fragmentado mundo do trabalho precário manauense. Para Scherer (2005:35) aos trabalhadores que se tornaram dispensáveis ao ciclo da modernização não restou senão a inserção no mercado informal de trabalho e a reinvenção das mais diversas formas de ocupação/trabalho na periferia da cidade de Manaus.



*Imagem 24: Crianças que acompanham seus pais na venda de churrasquinho na orla do porto do São Raimundo. Acervo da autora, julho/2010.*

Para Raffestin (1993: 144) “o território se apóia no espaço, mas não é o espaço, é uma produção a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolvem, se inscreve num campo de poder”. Souza (1995:77) coaduna com Raffestin quando afirma que o território é como um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, possibilitando o início da compreensão do território como uma área de influência e sob o domínio de um grupo.

Nesse sentido, o território é composto por ação e poder que se manifestam por pessoas ou grupos. Dessa forma, poder e território são enfocados conjuntamente, pois são intrínsecos a todas as relações sociais. Haesbaert (2006: 40) prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que território é visto, sobretudo, como produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido, marcado pela descontinuidade e pela fragmentação, possibilitando assim, a constante passagem de um território para outro. Isso significa que, em um mesmo dia, em um mesmo lugar, dependendo da hora ou de circunstâncias especiais, um cidadão pode perceber diversos sinais de territorialização.

É a partir do fenômeno da territorialização dos trabalhadores nos espaços do porto do São Raimundo e das balsas, que pretendemos caracterizar a precarização das relações de trabalho, considerando suas especificidades, dentro do amplo leque de atividades informais exercidas por esses trabalhadores, não somente no que se refere às determinações do processo de que esta expressão é resultado, mas também em sua própria constituição, ou seja, a forma de

organização, estruturação e a expressão territorial assumidas, procurando observar ainda, a problemática do crescimento do comércio informal.

No porto do São Raimundo há inúmeros trabalhadores que fazem os mais variados tipos de serviços. A maior parte deles concentra-se na orla do porto, como os vendedores de óculos de sol, chapéus, biquínis, roupas, água, refrigerantes, cervejas; de merendas (uma combinação de salgado e suco), sanduíche com refrigerante; de churrasquinho, entre outros que circulam pelo porto ou ficam em lugares estratégicos.



*Imagem 25: Vendedor de churrasquinho próximo às filas de veículos na orla do porto de São Raimundo. Acervo da autora: Julho de 2010.*

Conforme vimos na imagem acima, os vendedores se posicionam próximos à fila de veículos que aguardam para o embarque na balsa. Villas Boas (1995:11) ressalta que "o comércio ambulante altera o espaço urbano ao oferecer seus produtos à venda nas vias públicas, determinando um novo uso do espaço, com características e regras próprias".

Já no interior das balsas, estão os vendedores de salgados, mingau (imagem 25), bombons, água, bebidas em geral, churrasquinho, picolés (imagem 26), chapéus, entre outros, que revezam<sup>14</sup> entre si, em dias diferentes, em balsas diferentes, organizados pela Associação dos Vendedores Ambulantes das Balsas do Terminal Hidroviário de Manaus-Iranduba (AVA BALSAS-TEHMI).



Imagem 26: Vendedores que trabalham dentro das balsas. Acervo da autora: Setembro de 2010.



Imagem 27: Vendedores de picolé dentro da balsa. Acervo da autora: Setembro de 2010.

<sup>14</sup> O trabalho no interior das balsas é feito por meio de rodízio, nos dias em que os vendedores não estão dentro da balsa, eles ficam na orla vendendo outros produtos. Ou seja, são sempre os mesmos trabalhadores. Segundo a Associação, isso se dá para que todos tenham os mesmos direitos. Nenhum vendedor que não esteja cadastrado na Associação pode vender dentro das balsas, com exceção das balsas particulares alugadas pelo Estado; nestas os comandantes alugam o espaço para outros vendedores que não pertencem à associação.

Para todos esses trabalhadores do porto do São Raimundo, exercer uma atividade informal é conviver com a falta de garantias sociais, de seguro de vida nas constantes idas e vindas na travessia (no caso dos motoristas de táxis marítimo-frete), a falta de uma infraestrutura fluvial portuária, etc. Nesse sentido, a precarização do trabalho no porto do São Raimundo é revelada.

A intenção da maioria dos trabalhadores que atuam no porto do São Raimundo era ficar apenas alguns meses “*até arranjar coisa melhor*”, ou seja, pretendiam uma vaga no mercado formal de trabalho. E o que parecia uma saída apenas temporária, para muitos, o trabalho informal e precarizado no porto é uma situação permanente, corroborando com Cerqueira (2000:57-58),

A rua caracterizada como espaço que acolhe excluídos e reproduz a exclusão com suas teias laborais e relações de poder e legalidade(...). Por sua vez, a mão-de-obra que atua nas ruas tem deixado de ser uma saída temporária, tornando-se prática permanente, uma vez que, retornar ao mercado formal de trabalho é, para a maioria, algo fora de cogitação.

Portanto, a precarização é um processo abrangente e que precisa ser delineado em seus contextos específicos. Mas, que *a priori*, constitui um processo de fragilização da condição de classe trabalhadora, fragmentando-a, tornando-a cada vez mais heterogênea, enfim, a precarização do trabalho instaura um processo de deterioração da condição humana. Como evidencia Bourdieu (1998:120-121), a precariedade torna o futuro incerto, impede qualquer antecipação racional do futuro e impossibilita qualquer reação coletiva.

## **2.2 O cotidiano do trabalho dos vendedores ambulantes na travessia do rio Negro.**

O porto do São Raimundo desde a sua fundação constitui para muitos, um território de trabalho, uma forma de sobrevivência. Muitos dos trabalhadores que chegaram “junto” com as balsas da travessia, ainda continuam por lá, para garantir o sustento da família. Durante a pesquisa, observamos a situação de precarização em que estão inseridos os trabalhadores à beira-rio de Manaus.

As balsas que fazem a travessia do rio Negro estão todas em condições precárias tanto no serviço quanto na manutenção, conforme descrito no capítulo I, no item 1.2 A travessia do porto do São Raimundo ao Cacau Pirêra antes da desativação das balsas.

Os trabalhadores à beira-rio começam a chegar ao porto do São Raimundo muito cedo. Por volta das 4h30m, no despontar do dia, quando sai a primeira balsa, já estão lá os vendedores de café da manhã, que trazem suas “bagagens” de trabalho. São garrafas térmicas com café e leite; pães com manteiga; tapioca, pão com ovo, pão com tucumã. *“Vai do gosto e da fome do cliente. Às vezes, eles pedem um completo (pão com queijo, tucumã e ovo)”*. (Entrevista, maio/2010)

A partir das sete horas todos os trabalhadores já estão no seu posto de trabalho. São vendedores de chapéus que, às vezes, usa sua própria cabeça como expositora de seu produto (imagem 27). Vendedores de picolés, mingau, salgados, lanches e bebidas em geral. Há também aqueles que vendem CD’s piratas, principalmente, nos dias em que não estão no rodízio.



Imagem 28: Vendedor de chapéus dentro da balsa na travessia do porto de São Raimundo-Cacau Pirêra. Acervo da autora, maio/2010.

Sobre o rodízio, vale ressaltar que a Associação dos Vendedores Ambulantes da Balsa do Terminal Hidroviário Manaus Iranduba (AVABALSA-THEMI), é quem determina os dias em que alguns poderão atuar dentro das balsas. Ou seja, somente aqueles cadastrados na Associação<sup>15</sup>, que vendem lanches e bebidas com um ponto fixo dentro da balsa. Quando estes não estão no seu dia de vender esses produtos específicos, eles vendem outros produtos, como CD's piratas, bombons, salgadinhos industrializados (*militos*, pipoca, etc) circulando dentro da balsa. Às vezes, aproveitam para vender, mesmo no seu dia de rodízio, os CD's piratas (imagem 28), pois “*dão mais lucros*” (Entrevista, junho/2010).

---

<sup>15</sup> Informações fornecidas pelo secretário da Associação Sr. Celso Eduardo Santos Rocha em entrevista à pesquisadora no dia 19 de fevereiro de 2010, quando foram cedidos documentos cadastrais para levantamento de dados sobre os 120 associados.



Imagem 29: Vendedora de bebidas e CD's piratas dentro da balsa na travessia do porto de São Raimundo-Cacau Pirêra. Acervo da autora, maio/2010.

O rodízio foi determinado para que os vendedores tivessem a mesma oportunidade de vender em um ponto fixo dentro da balsa. Isso ocorre devido ao número reduzido de balsas. Ressalta-se também que esse rodízio é praticado somente nas balsas do Governo, as três balsas particulares (Lady Irene, Edu III e Acre/Brasil) têm seus próprios vendedores (que não pertencem à Associação AVABALSA), que pagam aluguel mensal para vender seus produtos durante a travessia. Segundo o secretário da Associação, o rodízio funciona da seguinte forma: um vendedor que atua dentro da balsa as terças e quintas-feiras, por exemplo, vendendo lanche e bebidas, poderá vender outros produtos em dias diferentes dentro ou fora da balsa.

Os vendedores que atuam tanto dentro das balsas quanto à beira-rio do porto do São Raimundo utilizam formas variadas de mostrar e oferecer seus produtos. Alguns utilizam seu próprio corpo como mostruário, como os vendedores de chapéus que os expõe na cabeça (imagem 27); de cabos de celulares que os colocam em seus braços; os vendedores de CD pirata que carregam na mão seus

produtos (imagem 29). Alguns utilizam placas aramadas com rodinhas improvisadas; outros colocam saquinhos de banana frita na bacia (imagem 28).



Imagem 30: Vendedora ambulante oferecendo CD's piratas durante a travessia. Acervo da autora, outubro/2010.

O trabalho que se desenrola no porto do São Raimundo, seja dentro ou fora da balsa, é cotidianamente ininterrupto em todos os dias ao longo do ano. Com ressalvas para os dias de feriado, quando há uma maior aglomeração de usuários da travessia, e, portanto, um movimento mais intenso por parte de vendedores ambulantes, cada um com uma forma peculiar de oferecer seus produtos.

Geralmente, os vendedores que fazem a travessia na balsa oferecem seus produtos no “grito”, ou seja, utilizam sua própria voz para oferecer sua mercadoria, principalmente os vendedores de picolé, din-din, salgadinhos, entre outros. Já os que têm a barraca fixa de lanches fazem cartazes, ou escrevem na lona que recobre a barraca, do produto que oferecem (imagem 31).



Imagem 31: Barraca de café da manhã dentro da balsa que faz a travessia do rio Negro. Acervo da autora, junho/2010.

Os vendedores que ficam na parte urbanizada do porto oferecem seus produtos em suportes que servem de mostruários das mercadorias, eles podem ser horizontais ou verticais. Tais mostruários podem ser desde o próprio corpo até a utilização de banquetas, bacias, cadeiras, suporte de ferro, carrinhos de mão adaptados e bicicletas personalizadas pelos próprios vendedores (imagem 32).



Imagem 32: Vendedor ambulante no porto de São Raimundo. Barraca adaptada sobre um carrinho de mão. Acervo da autora, junho/2010.

É interessante também destacar que alguns vendedores já têm seus fregueses habituais, que compram pelo menos uma vez por mês. “Tenho freguês que me dá até presente de natal” (Entrevista, setembro/2010); estabelecendo assim “laços com o freguês”, o que contribui ainda mais para a manutenção e a fomentação do comércio informal.

A Associação dos vendedores ambulantes do porto do São Raimundo - AVABALSA-THEMI, conta hoje com 120 associados, distribuídos conforme a tabela 1. Ressalta-se que esses vendedores atuam tanto na parte urbanizada do porto quanto dentro da balsa (no seu dia de rodízio).

**TABELA 1 – QUANTIDADE DE VENDEDORES AMBULANTES POR CATEGORIA**

<b>CATEGORIA DE VENDEDORES</b>	<b>QUANTIDADE (%)</b>
<b>BEBIDAS</b>	26,7
<b>PICOLÉ</b>	16,7
<b>MERENDA</b>	10
<b>VARIEDADES *</b>	9,8
<b>ÓCULOS/CHAPEU</b>	8,4
<b>BANANA FRITA</b>	6,7
<b>CHURRASCO</b>	4
<b>CAFÉ DA MANHÃ</b>	3,3
<b>MINGAU</b>	3,3
<b>BOMBONS</b>	2,5
<b>DIN-DIN</b>	2,5
<b>REFEIÇÕES</b>	2,5
<b>BIJOUTERIAS</b>	0,9
<b>JORNAL</b>	0,9
<b>LARANJA* *</b>	0,9
<b>SALADA DE FRUTAS</b>	0,9

*FONTE: Pesquisa de Campo. Dados fornecidos pela Associação AVA-BALSA*

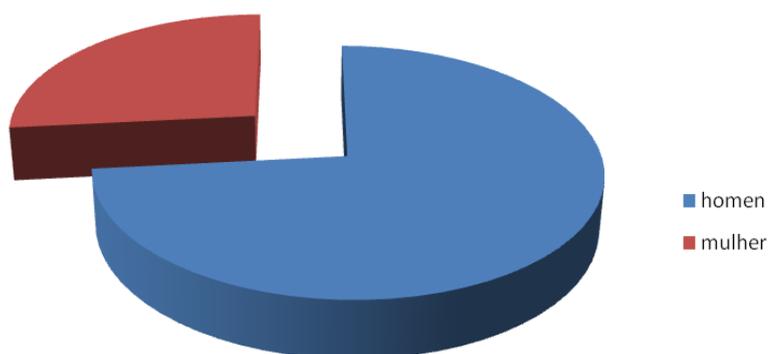
\* Inclui-se aí vendas de celulares, cabos e carregadores de celulares e CD's piratas.

\*\* Fruta descascada e gelada, pronta para o consumo.

Vale lembrar que o trabalho desses homens e mulheres que estão à beira-rio, também está submetido ao domínio do capital, fazendo parte do processo de circulação das mercadorias (CARVALHO, 1986:5), ou seja, transforma o “capital-mercadoria” em dinheiro, o qual irá para a mão do comerciante que em seguida o utiliza para comprar novas mercadorias, e assim, novamente, volta à mão do produtor, para se tornar “capital-dinheiro” e reiniciar o ciclo da produção (MARX, 1991:314).

Do total desses trabalhadores que atuam nas balsas e à beira-rio do porto do São Raimundo, percebe-se que a maior atuação nesse mercado informal é constituída por homens, visto que eles somam 73,33% enquanto que o total de mulheres é de apenas 26,67%; conforme visualizado no gráfico abaixo.

**GRÁFICO 1 – DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES POR SEXO**



FONTE: Associação AVABALSA – Pesquisa de Campo/2010.

Observando o trabalho no porto de São Raimundo podemos visualizar onde estão os homens e as mulheres. Geralmente, as mulheres trabalham com guloseimas (mingau, bolos e salgados), café da manhã. Das 32 mulheres vendedoras, apenas duas vendem picolé (imagem 33); duas vendem CD/DVD pirata e uma na venda de chapéus (imagem 34). É possível encontrar outras mulheres coadjuvantes na venda de produtos que elas mesmas preparam para que seus

maridos (que são os vendedores cadastrados na Associação) vendam no porto, principalmente, os que vendem lanches e churrasquinhos, às vezes, levam a família toda para ajudar. Já os homens vendem de tudo, desde chapéus, picolé, refeições, bebidas, lanches, churrasquinho, cabos de celulares, entre outros produtos.



Imagem 33: Vendedora de picolé dentro da balsa na travessia do rio Negro. Acervo da autora: julho/2010.

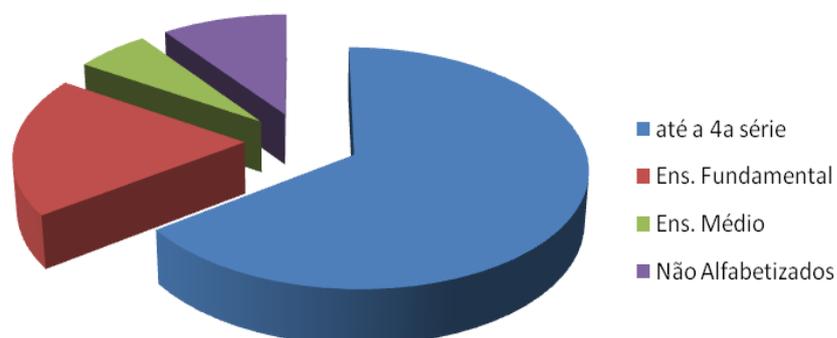


Imagem 34: Vendedora de chapéu na parte urbanizada do porto do São Raimundo. Acervo da autora: maio/2010.

Em relação ao estado civil a maioria vive em união estável 49,5%; 17% são casados; 25% são solteiros e 8,5% desses trabalhadores são viúvos. Em relação ao número de filhos: 33,35% têm de 1 a 2 filhos; 25% têm de 3 a 4 filhos; 12,5% têm de 5 a 6 filhos; 16,65% têm mais de 6 filhos e apenas 12,5% não têm filhos.

Quanto à escolaridade, a maioria (65%) dos entrevistados estudou até a 4ª série do antigo ensino fundamental; 19,1% concluíram o ensino fundamental; 10% não são alfabetizados e apenas 5,9% concluíram o ensino médio.

### GRÁFICO 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES POR ESCOLARIDADE



FONTE: Associação AVABALSA – Pesquisa de Campo/2010.

Pode-se observar que muitos estão na informalidade por conta dos baixos níveis de escolaridade e de qualificação profissional, pois o mercado de trabalho formal exige cada vez mais a especialização e a qualificação dos trabalhadores. Nesse contexto, observam-se as modificações no mundo do trabalho, pois as exigências de competências e qualificações excluem cada vez mais trabalhadores que não tiveram acesso à educação, cursos profissionalizantes e especializações, gerando uma massa de desempregados, subempregados, que permeiam o mercado informal. Este é um processo que atinge todas as faixas etárias e um número crescente de profissões, mas que, no momento, atinge duramente jovens e velhos,

além de pessoas de “meia-idade” que não lograram adaptar-se às novas condições de trabalho no interior das instituições. (PAIVA, 2001).

Quanto ao número de trabalhadores do porto do São Raimundo que residem em Manaus temos 53,33%; enquanto que 32,54% moram no Cacau Pirêra e apenas 14,54% residem no Iranduba. Em relação à cidade de origem desses trabalhadores constatamos que 38% são do interior do Amazonas; 28% nasceram em Manaus; 15% vieram do estado do Pará; 8,4% são do Ceará; e 10,6% estão divididos entre os estados do Maranhão, Piauí, Rio de Janeiro e Rondônia.

Grande parte desses homens e mulheres veio para Manaus em busca de emprego no mercado de trabalho, principalmente os que vieram dos estados do nordeste e do Pará. Porém, sem escolaridade e qualificação exigida pelo mercado de trabalho formal, viram na informalidade a saída para a subsistência. Independente da naturalidade, a informalidade marca as trajetórias desses homens e mulheres que estão inseridos nesse processo de trabalho à beira rio da cidade de Manaus.

Concernente à faixa etária averiguamos que a maioria dos vendedores ambulantes tem idade entre 41 a 50 anos, ou seja, 29%; 25,2% possuem idade entre 31 a 40 anos; 21% têm idade entre 51 a 60 anos; 16,3% têm entre 61 a 65 anos e, apenas 8,5% tem idade entre 20 a 30 anos. E nota-se, que boa parte dos trabalhadores que se inserem na informalidade vem, principalmente, em decorrência da idade, pois já são considerados “velhos” para o mercado de trabalho com 40 anos ou mais; ou são considerados “novos” e sem experiência aos 20 anos.

Com relação ao tempo de serviço no porto do São Raimundo, 5% têm de 1 a 2 anos de serviço; de 3 a 5 anos: 27%; 38% de 6 a 10 anos e 24% trabalha no porto há mais de 12 anos; 6% disseram que vinham desde criança trabalhar junto com seus pais e herdaram deles o lugar no porto.

Indagados se já haviam trabalhado com carteira assinada antes de trabalhar no porto do São Raimundo, 58,5% responderam que sim e 41,5% nunca trabalharam de carteira assinada. Dos que já trabalharam com carteira assinada, 64,5% vieram do Distrito Industrial de Manaus, 35,5% trabalhavam no comércio. Desses, 29% trabalharam de 1 a 3 anos com carteira assinada; 36% trabalharam de 4 a 6 anos; 13% trabalharam de 7 a 9 anos e 22% durante mais de 10 anos tiveram sua CTPS assinada.

Essas informações corroboram com os estudos feitos por Scherer (2005) de que uma parte dos trabalhadores demitidos do PIM adentra na informalidade como meio de garantir as necessidades básicas para si e sua família, onde a beira rio torna-se ponto atrativo por proporcionar algum meio de ganha-pão. Mas, além de garantir o sustento da família, observou-se também que o trabalho no porto consolidou uma relação de amizade. Acostumaram-se às conversas cotidianas e principalmente, à beleza do rio.

*Se eu pudesse, eu morava dentro do rio. Esse lugar pra mim é tudo, é maravilhoso... Apesar das lutas que a gente passa, trabalhar aqui é melhor que ficar desempregado, além de tudo, já me acostumei com as pessoas, ver gente nova todo dia é muito legal (Entrevista, setembro/2010)*

Em relação aos ganhos diários que assegurem o sustento da família, todos são unânimes em afirmar que o dinheiro que arrecadam com as vendas no porto dá

para sustentar a família, pagar os fornecedores e a manutenção de casa. Isso reforça a resposta a outra questão referente a possibilidade de trabalhar em outro lugar com carteira assinada. A maioria deles (91,7%) afirmou que continuaria a trabalhar no porto, pois apesar dos direitos consagrados por um emprego formal, já se acostumou a não ter patrão.

Em virtude disso, os vendedores ambulantes consideram o porto do São Raimundo como um território de trabalho, haja vista, que não têm estudos, experiências ou mesmo vontade de se “prender a patrão”. Uma minoria (8,3%) na faixa etária entre 20 a 30 anos, que trabalha no porto há pouco tempo e ainda tem esperanças de ser inserido no mercado formal de trabalho.

Quanto às reformas no porto de São Raimundo, todos os entrevistados também disseram que as condições de trabalho mudaram para pior, pois agora enfrentam a concorrência com os vendedores dos boxes<sup>16</sup> (imagem 34). Além disso, a fiscalização da SNPH, também, impôs novas regras; os vendedores não podem ficar perto do ancoradouro das balsas, para não incomodar os transeuntes.

Os vendedores ambulantes se dividem na aquisição da mercadoria que vendem. Os vendedores de mingau, de salgado e suco são responsáveis por seu próprio produto, geralmente, o mingau e os salgados são feitos pelas suas esposas. Já os vendedores de bebidas compram em distribuidoras próximas e, assim como o gelo utilizado para manter a temperatura das latinhas, também é fornecido por um distribuidor próximo ao local, que trazem os produtos até aos vendedores quando solicitado via telefone.

---

<sup>16</sup> Estes boxes são aqueles que foram distribuídos para outros vendedores que não pertencem à Associação. São lanchonetes e pequenos restaurantes que disputam clientes com o vendedores ambulantes do porto. Os boxes que estão fechados, conforme visto anteriormente, são os do prédio da administração (secretarias do Estado, já descritas no Capítulo 1).



Imagem 35: Boxes ocupados por lanchonetes e pequenos restaurantes dentro do complexo do porto de São Raimundo – concorrência com os vendedores ambulantes. Acervo da autora: setembro/2010.

Outro questionamento levantado refere-se à disputa pelo território de trabalho entre os vendedores. Nesse ponto houve uma pequena divergência, visto que 75% dos trabalhadores disseram que há uma disputa acirrada entre os associados e outros vendedores que não fazem parte da associação; No entanto, 25% acham que não há disputa, que o espaço é para todos. Ouvimos de um vendedor de picolé que não pertence à Associação a evidente disputa pelo território, haja vista que este vendedor não pode vender seu produto durante a travessia na balsa, como afirmou: *“quase fui linchado da última vez que um cliente quis comprar picolé de mim. Eu compro picolé aqui no São Raimundo e vendo lá no Cacau, mas aqui na balsa eu não posso vender, viajo com minha caixa de picolé lacrada para não correr risco”* (Imagem 35).



Imagem 36: Vendedor de picolé na balsa. Caixas lacradas durante a travessia. Acervo da autora, julho/2010.

Apesar dessas divergências, 100% dos vendedores gostam de trabalhar no porto. Tal unanimidade é fruto de algo que o amazônida possui no interior de suas relações sociais, vivências e experiências cotidianas, o contato com o rio, com as pessoas, o sol escaldante e a temperatura elevada. Para muitos poderia ser obstáculos para o trabalho à beira rio, para eles é apenas mais um desafio a ser superado. Numa região em que o descaso do poder público não é exceção, mas regra, força todos esses trabalhadores a conquistar e reconquistar seu território para sua subsistência diária.

### **2.3 O cotidiano do trabalho dos motoristas de táxi marítimo-frete e as formas associativistas.**

Observando a produção do espaço urbano de Manaus, principalmente à beira-rio da cidade, notamos que se trata de um território preferido do segmento da classe trabalhadora, pois ali tem oportunidade de sobreviver pela prática de atividades laborais e pela facilidade com os comércios locais (OLIVEIRA, 2003).

A grande parte dos trabalhadores do porto do São Raimundo está agregada à Associação dos Vendedores Ambulantes da Balsa do Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (AVABALSA-THEMI), fundada em 19 de dezembro de 2007, quando o governo, já com a intenção de fazer as devidas reformas, que seriam iniciadas no ano subsequente.

As intenções do poder público geraram tensões entre os vendedores, pois lhes foi comunicado que Governo pretendia tirar todas as barracas e bancas improvisadas que estavam na rua que dava acesso ao porto, e se os vendedores quisessem reivindicar algo, teriam que se organizar<sup>17</sup>. Desta forma, os vendedores organizaram uma assembleia, onde criaram um estatuto com direitos e deveres de cada um e elegeram como presidente a Sra. Leidiane Franco dos Santos, que ainda permanece no cargo, visto que a mesma foi reeleita recentemente após dois anos de mandato.

Analisar o processo organizativo de trabalho dos vendedores ambulantes que atuam tanto à beira-rio quanto dentro das balsas do porto do São Raimundo é evidenciar um descaso público para com a cidade de Manaus e para com seus

---

<sup>17</sup> Ou seja, fundar uma Associação representativa ante ao Governo para a negociação de indenização, caso houvesse.

trabalhadores. As políticas públicas locais invisibilizaram esse trabalho e ignoraram, por muito tempo, os trabalhadores à beira rio, que até hoje, carece de políticas públicas urbano-fluviais. Para Scherer (2009),

As políticas públicas foram canalizadas a determinados segmentos das classes dominantes manauense, reforçando a exclusão dos demais segmentos sociais, especialmente a população ribeirinha que ocupava desde sempre a beira-rio e os cursos d'água que cortavam a cidade (p. 226)

Conforme a pesquisa demonstra, os segmentos dominantes continuam a exercer domínio sobre os processos de trabalho que acontece no porto do São Raimundo, desconsiderando decisões democráticas, centralizando poder e favorecendo determinados segmentos elitizantes que utilizam o porto como instrumento de produção e reprodução do capital. Como já exposto anteriormente, os boxes construídos pelo Governo na revitalização do porto do São Raimundo, foram distribuídos para pessoas que nunca trabalharam no porto, desprivilegiando os antigos vendedores que já estavam lá bem antes da construção do terminal hidroviário em 2009.

Como já mencionado, a Associação dos Vendedores Ambulantes da Balsa do Terminal Hidroviário Manaus-Iranduba (AVABALSA-THEMI), foi fundada em 19 de dezembro de 2007, e até hoje, não conseguiu dialogar com o poder público e defender a permanência no porto do São Raimundo. Além disso, a Associação não conseguiu cumprir um item prometido em seu estatuto que é a assistência à saúde e o amparo dos trabalhadores associados. Por isso, quando um trabalhador está doente, por exemplo, e deixa de ganhar o sustento para sua família nesse período, a Associação reúne os vendedores e fazem cotas para a compra de remédios e mantimentos para a família do associado.

Por parte dos trabalhadores, notamos que há certa insatisfação quanto à Associação que os representa, pois mais de 70% deles não pagam regularmente a taxa cobrada pela Associação no valor de R\$ 15,00. Ao indagarmos o porquê dessa decisão, todos foram unânimes em declarar que a associação não fazia nada por eles, e há certa indignação em relação aos diretores da entidade. Os trabalhadores alegam que os membros da diretoria estão “*enricando*”, pois a presidente “*já montou um restaurante e uma distribuidora de produtos*” que abastece aos vendedores e “*o secretário já tem até moto*” (entrevista de campo, junho/2011). Em entrevista recente (29 de outubro/2011), o secretário da Associação disse que:

*“A Associação acabou. Antes mesmo de a ponte ser inaugurada, ela já tinha se acabado. Somente eu e mais três vendedores estavam pagando os quinze reais. O relatório está aí pra quem quiser ver. Agora depois da ponte, os vendedores sumiram, cada um foi procurar o seu melhor. Mas aqui só ficou eu porque tenho esse ponto alugado onde forneço quentinha. Eles dizem que eu enriqueci, mas a moto que eu comprei foi um empréstimo que eu estou pagando com sacrifício, mas eles dizem que foi com o dinheiro da Associação. Mas que dinheiro? Eles nem pagavam. Só uma vez que quase 90% pagou. Deu uns R\$1.500,00 e nem foi uma prestação, foi para comprar crachá e jaleco. Eu fiz relatório. Eles só sabem reclamar, mas nenhum quer fazer sua obrigação. A presidente sumiu e deixou o pepino nas minhas costas. Ela é outra que não sabe administrar nada. Vai pela cabeça do outros... Na hora em que os vendedores quiserem ver o relatório tai, eu provo tudo direitinho. Tenho todos os comprovantes, quem pagou e quem não pagou.*”

Ao refletirmos sobre esse assunto, salientamos que o papel da associação deveria ser o de mediar as relações dentro e fora do porto, e principalmente, diante do poder público que interfere diretamente na ação dos vendedores, protegendo os direitos dos trabalhadores; impondo regras de comportamento e convivência entre os próprios ambulantes do porto do São Raimundo.

Já a Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete (ATMF) é bem mais organizada. Ela possui um boxe no prédio da administração do porto que funciona durante o dia todo e contam com uma secretária e computador para o controle das entradas e o rodízio dos barcos (Imagem 36). Antes da reforma do porto, os passageiros dos barcos de táxi marítimo-frete pagavam diretamente aos comandantes, agora, os usuários são obrigados a pagar no guichê da associação, que em troca dá um ticket de pagamento. Ao final do dia, os comandantes das embarcações sobem até o boxe da associação para trocar os tickets por dinheiro<sup>18</sup>, e também para pagar a taxa no valor de 10,0 (dez reais) referente à diária cobrada pela associação.



Imagem 37: Boxe da Associação dos Motoristas de táxi marítimo-frete dentro do prédio administrativo do porto do São Raimundo. Acervo da autora, junho/2010.

---

<sup>18</sup> Essa negociação funcionou apenas por dois meses. Segundo o presidente da Associação, foi por causa dos próprios clientes que isso acabou, pois muitos não queriam ir até o guichê, preferiam pagar para o comandante.

A Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete possui também um ponto flutuante com entradas para atracação dos barcos, lanchonetes e bancos de madeira para os clientes sentarem enquanto esperam o próximo barco (Imagem 37).



Imagem 38: Ponto flutuante da Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete no porto do São Raimundo. Acervo da autora, junho/2010.

A Associação ATFM conta hoje com 20 associados e 18 barcos. Fazem um rodízio conforme o movimento, nos fins de semana e feriados todos trabalham alternando entre eles, ou seja, cada um na sua vez. Lotou um barco, o próximo já entra na vez, até completar esse ciclo. Então, começa tudo outra vez. Durante a semana trabalham apenas 12 embarcações por dia. Cada barco tem de 12 a 15 lugares. A grande maioria dos barcos foi batizada com nomes femininos, das esposas ou das filhas de seus donos (Tabela 2). Alguns nomes são bem curiosos, como o Tiatro, isto porque o dono quis fazer uma homenagem ao Teatro Amazonas.

Todos os trabalhadores da associação são oriundos do próprio estado do Amazonas; 12 deles moram em Cacaú Pirêra; 6 residem no Iranduba e apenas 2

moram em Manaus. Aprenderam o ofício com seus pais ou irmão mais velho e alguns, herdaram o barco e o lugar na travessia.

**TABELA 2 – NOME DOS BARCOS DA ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DE TÁXI MARÍTIMO-FRETE**

1	ALIANDRA
2	CAMILA
3	D. MAMÃE
4	DI GUEDES
5	DONA RAIMUNDA
6	EXPRESSO BARROS II
7	FERNANDA CLAUDIA
8	LUCAS
9	MÔNICA
10	PATRÍCIA
11	PRINCESA RAYANE
12	RAISSA KATLEN
13	RAMON GARCIA
14	REFLEXO
15	TIATRO
16	VANESSA CAMARGO
17	VELHO ARTHUR
18	VICTOR SÁ

*FONTE: Pesquisa de Campo. Dados fornecidos pela Associação AVA-BALSA*

Ao contrário da Associação dos vendedores (AVABALSA) que se dissolveu depois da inauguração da ponte, a associação dos motoristas de táxi marítimo-frete (ATMF) permanece firme. Eles enfrentam as dificuldades unindo-se à Cooperativa de Transporte de Passageiro Fluvial de Iranduba-Manaus (COTPAFIM), que faz a travessia de Cacau Pirêra ao centro de Manaus e, juntos alugaram um micro-ônibus

que leva/traz passageiros (Imagem 39) até as embarcações que ficam na ponta do Brito no período da seca amazônica (Imagem 40).



Imagem 39: Ônibus alugado pela Associação dos motoristas de táxi marítimo-frete para transportar os clientes até o ponto dos barcos. Acervo da autora: novembro/2011.



Imagem 40: Período de seca amazônica. Motorista marítimos a espera de passageiros para a travessia. Acervo da autora, novembro/2011.

Segundo os motoristas marítimos, as idas e vindas de barco caíram 90%. Antes, cada motorista dava em torno de 10 viagens por dia. Agora o rodízio é de apenas dez barcos por dia da semana e 12 barcos nos fins de semana e feriados. *Agora a gente tem que esperar mais tempo para lotar um barco* (Entrevista, novembro/2011)

### **CAPÍTULO III - O PORTO DO CACAU-PIRERA NO OUTRO LADO DO RIO NEGRO: IMPROVISAZÃO, DESCASO PÚBLICO E O TRABALHO INFORMAL.**

#### **3.1 - O porto do Cacau Pirêra, lugar da chegada e do retorno das balsas e dos barcos: ausência de políticas públicas.**

A travessia do porto do São Raimundo tem como destino o Distrito de Cacau Pirêra, (Mapa 2), que interconecta por meio da rodovia Manoel Urbano (AM-070) outros municípios como Iranduba, Manacapuru, Novo Ayrão, e comunidades adjacentes como a do Lago do Januari e Lago do Acajatuba, entre outros. O Distrito do Cacau Pirêra possui uma paisagem predominada pelas casas flutuantes, pelos barcos e pelo porto (imagem 41 e 42).



Imagem 41: Casas flutuantes no período da cheia no Distrito do Cacau Pirêra à beira rio. Acervo da autora/2010.



MAPA 2: Cacao Pirêra, a 25 Km de Manaus.  
FONTE: Google Maps Earth



Imagem 42: Casas flutuantes no período da seca no Distrito do Cacau Pirêra. Acervo da autora, outubro/2011.

Dessa forma, o Distrito do Cacau Pirêra guarda peculiaridades típicas de cidades ribeirinhas, pois a improvisação do lugar, onde atracam os barcos e embarcam as pessoas, dá a quem chega e parte a impressão de que tudo está inacabado e precocemente deteriorado, mas, em verdade, faz parte do modo de vida ribeirinho e de sua subsistência.

O Distrito do Cacau Pirêra já foi considerado território da cidade de Manaus, e do município de Manacapuru. Atualmente pertence ao município de Iranduba. Conta com uma população aproximada de 10 mil moradores, vivendo em quatro bairros – Nova Veneza, Cidade Nova, Cascavel e Centro. O Distrito surgiu como uma colônia agrícola federal em meados de 1946, porém não recebeu uma infraestrutura que o desenvolvesse e mesmo sua criação sendo anterior ao município de Iranduba (1963), talvez por causa das grandes cheias que geralmente alagam parte do distrito, ele não se tornou a sede do município. (TORRES, 2009).

No Distrito do Cacau Pirêra, o porto tem uma importância fundamental, pois é mais que um ponto de chegada e saída de pessoas e cargas. Apesar da precariedade, é um território de múltiplas atividades comerciais, de sobrevivência para seus inúmeros trabalhadores. Portanto, a vida comercial/econômica gira em torno do movimento do porto, das balsas e dos barcos que trazem os possíveis compradores dos produtos que são oferecidos pelos vendedores ambulantes que ficam à beira rio do Distrito. As balsas que chegam ao porto do Cacau Pirêra estão sempre lotadas (Imagem 43). Viajantes que se deslocam para o Distrito e adjacências. Muitos são moradores locais. Outros têm como destino sítios, chácaras; visitam parentes ou simplesmente, vão em busca de lazer, principalmente, no período das festas regionais como as famosas cirandas de Manacapuru.



Imagem 43: Balsa lotada de passageiros e veículos no Porto do Cacau Pirêra no período de cheia do rio Negro. Acervo da autora/ 2010.

Como as demais beira-rios do Amazonas, o distrito do Cacau Pirêra possui uma entrada/saída principal de barcos e balsas muito utilizada para atracação, denominadas de porto. Porém, o que vemos são somente rampas improvisadas à margem do rio, servindo de atracação para as balsas que chegam da cidade de Manaus. A única evidência pública de que ali é um porto é a inserção de uma placa escrita “Porto Cacau Pirêra”, conforme a imagem abaixo.



*Imagem 44: Identificação oficial do porto de Cacau Pirêra  
Fonte: Acervo da autora, 2010.*

A infraestrutura está apenas nesta placa, marcando a improvisação do lugar, uma vez que se evidencia total descaso por parte do poder público em um local importante para o desenvolvimento regional, pois, como toda cidade da região amazônica é fácil perceber que a mesma tem uma vocação natural na utilização dos rios como meio de transporte.



*Imagem 45: Movimento do desembarque da balsa e dos barcos no porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora, 2010.*

A ausência de uma infraestrutura portuária para o embarque e desembarque, é visível (Imagem 45), são carros, motos e pessoas que ao mesmo tempo embarcam e desembarcam no meio da rua. Crianças, vendedores, entre outros completam o cenário do lugar. Tal movimentação intensificada durante o dia nos permite afirmar a falta de políticas públicas urbano-fluviais. A situação se agrava no período das chuvas, onde a lama e as poças d'águas se tornam um desafio aos passageiros que transitam nesse espaço. Nesse sentido, podemos fazer uma analogia entre o porto do Cacau Pirêra atualmente e o porto da escadaria de Manaus na década de 60, conforme a citação de Oliveira (2003:147):

A improvisação do local onde paravam os barcos dava a quem chegava a impressão de que na cidade nada era perene, tudo era temporário, a movimentar-se, desordenadamente articulado. [...] A primeira impressão que se tinha da cidade, vendo-a por meio do porto, é de que tudo parecia ter a marca do fugaz, insistindo por permanecer inacabado, transitório e incompleto numa inconstância tumultuária.

No porto do Cacau Pirêra, a improvisação parece não ceder lugar à modernização. A imagem das pessoas e veículos entrando e saindo das balsas é intensa. É um vai e vem de gente e de carros em todas as direções do Distrito. Há um embaralhamento de passageiros, veículos, carrinhos de pipoca, de frutas, carrinhos de mão cheios de peixes, ambulantes, motoboys, ônibus, barcos (Imagem 46). A vida em Cacau Pirêra gira em torno do porto.



Imagem 46: Aglomerado de transeuntes, veículos e vendedores ambulantes no porto de Cacau Pirêra. Acervo da autora/2010.

Ali atracam as balsas, os barcos de diversos tipos, principalmente, os barcos das associações ATMF e COTPAFIM (Imagem 47). Percebe-se também, o movimento de veículos e de pessoas num intenso vai-e-vem, e especialmente, os vários tipos de trabalho.

Ao desembarcar da balsa, nota-se o movimento incessante dos vendedores de peixes, de frutas, de legumes, além de barracas de moto-táxi, vendedores de merendas, de churrasco, entre outros, conforme observado na imagem 48; A

impressão que temos é que há uma desordem no local, mas tudo ali é naturalmente organizado.



Imagem 47: Barco Tiatro (ATMF) e lancha Jiboia (COTPAFIM) ancorados no porto de Cacau Pirêra. Acervo da autora/2010.



Imagem 48: Território do porto do Cacau Pirêra, intensa atividade comercial. Acervo da autora: maio/2010.

Os vendedores de frutas, de verduras e legumes com suas barracas montadas estrategicamente em frente às balsas (imagem 48). Já os vendedores de peixes se posicionam ao lado da rampa que dá acesso às balsas (imagem 49). O

mostruário dos seus produtos são carrinhos de mão que estão sempre cheios de várias espécies de peixes.



Imagem 49: Vendedores de peixes ao lado do ancoradouro das balsas no porto de Cacau Pirêra, improviso de carrinhos de mão para mostrar seu produto. Acervo da autora/2010.

A porta de entrada do porto do Cacau Pirêra é a feira do produtor João Luiz Hartz (imagens 50 e 51), cheia de boxes de frutas regionais, folhas e plantas medicinais, peixes, verduras, açougues e uma infinidade de produtos e vendedores que movimentam o comércio local. “É um verdadeiro pulsar de intercâmbios humanos” (OLIVEIRA, 2003:148); onde os produtos são oferecidos no “grito”. Os boxes são improvisados com bancas de madeira, onde expõem peixes, frutas, legumes. Barracas de café da manhã, onde o cheiro de café confunde-se com outros cheiros de inúmeros produtos regionais e onde a circulação humana é intensa.



Imagem 50: Feira do produtor João Luiz Hartz, cartão de entrada do porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: maio/2010



Imagem 51: Feira do Produtor Joao Luiz Hartz, intenso movimento comercial. Acervo da autora/2011.

As balsas que chegam ao porto do Cacau Pirêra atracam em duas rampas que se estão também em situação precária no que diz respeito ao estado de conservação. Outro problema sério enfrentado no porto do Cacau é o acúmulo de lixo à beira-rio e a presença de animais como cachorros e gatos que vasculham os

resíduos em busca de alimentos. O Art. 225 da Constituição Federal de 1988 estabelece que: “Todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo para as presentes e futuras gerações”. Entretanto, a falta de efetividade dessas leis por meio de políticas ambientais ocasiona situações como mostra a imagem abaixo.



Imagem 52: Lixo e animais à beira-rio do porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: julho/2009.

A degradação do meio ambiente do porto do Cacau Pirêra não é exclusividade desse lugar. Observa-se uma ausência de políticas públicas como nos demais portos à beira rio; onde o lixo, os vendedores de peixe, frutas e legumes regionais, ambulantes, taxistas, carregadores de bagagens, pessoas e veículos constituem a paisagem urbana-fluvial. Lefebvre (2001:116) assevera que o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência do direito à vida urbana. É

necessário, então, que o Estado ofereça maior dignidade para seus cidadãos por meio de políticas includentes.

As políticas públicas voltadas para o saneamento básico são insuficientes, escassas e têm causado a diminuição na quantidade de investimentos governamentais. Elas são fundamentais para suportar o número de residentes urbanos e para evitar que a população adquira doenças graves e contagiosas, superlotando os hospitais e causando prejuízos aos cofres públicos. Essa situação leva a uma conclusão simples: o serviço de infraestrutura é uma peça indispensável para a melhoria da qualidade de vida da população, que, em busca de alternativas para sua sobrevivência, procura os lugares menos atrativos e mais oportunos para reprodução da vida.

Como argumenta Lefebvre (2001, p. 53), essa parcela da população é fruto de resultado das relações de classe e de propriedade na cidade. O próprio conceito de saneamento mostra a importância deste para a manutenção da saúde pública quando se afirma que é:

O conjunto de ações socioeconômicas que têm por objetivo alcançar salubridade ambiental, por meio de abastecimento de água potável, coleta e disposição sanitária de resíduos sólidos, líquidos e gasosos, promoção da disciplina sanitária de uso do solo, drenagem urbana, controle de doenças transmissíveis e demais serviços e obras especializadas, com a finalidade de proteger e de melhorar as condições de vida urbana e rural (BRASIL, 2004, p. 14).

Nesse sentido, as situações não deixam dúvidas de que o ambiente necessita de medidas urgentes. Os problemas ambientais encontrados no porto do Cacau Pirêra, revelam ações antrópicas que são próprias de um determinado estilo de desenvolvimento adotado por governantes e são problemas provenientes de um

desenvolvimento desigual que causa rupturas nas sociedades humanas e se torna nocivo para os sistemas naturais. Através

Apesar da travessia do rio Negro ser feita através do porto do São Raimundo até o porto do Cacau Pirêra, as intervenções urbanas que aconteceram no primeiro, não incluíram o segundo porto. Portanto, há um profundo descaso por parte do poder público em relação ao porto do Cacau Pirêra, no sentido de que até hoje, não elaborou/implantou uma política pública urbana-portuária condigna de seus usuários, que considere o elemento humano e o ambiente.

### **3.2 - O fragmentado mundo do trabalho no outro lado: O porto do Cacau Pirêra antes e depois da desativação das balsas.**

O Distrito do Cacau Pirêra apresenta uma realidade quase idêntica a de muitos trabalhadores das margens do porto do São Raimundo. Há inúmeros vendedores ambulantes dos mais variados produtos. No porto do Cacau Pirêra se encontram uma multiplicidade de trabalho, entre as várias atividades desenvolvidas estão os carregadores/transportadores de bagagens, como mostra a imagem 55. São jovens e adolescentes que se apresentam para transportar as bagagens dos passageiros que vêm das balsas ou dos barcos. Eles carregam todo tipo de objetos, desde produtos eletroeletrônicos até animais, que são trazidos por comerciantes ou pessoas que atravessam o rio com destino a comunidades adjacentes.



Imagem 53: Carregadores de bagagens no porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: junho/2010.

No entorno se misturam os vendedores de peixe que colocam sua pesca dentro de carrinhos de mão. Há os vendedores de frutas e legumes, os moto-taxistas, entre outros. A confusão se mistura com as bancas de guloseimas e todo tipo de material que se possa imaginar, caracterizando a precariedade do comércio informal. Sem esquecer a questão do lixo e dos animais, já citado anteriormente.



Imagem 54: O movimentado comércio no porto do Cacau Pirêra. Fonte: Acervo da autora, 2010.

A partir do mês de agosto começa o período de seca amazônica, onde não é possível todo o movimento de embarque e desembarque das balsas em Cacau Pirêra, as balsas são deslocadas para um lugar chamado ponta do Brito. Tal deslocamento é necessário, uma vez que é impossível a navegação das balsas, pois com a vazante dos rios, correm o risco de encalharem nos bancos de areia que se formam durante esse período. A ponta do Brito foi escolhida, porque fica no município de Iranduba fazendo conexão tanto com o Cacau Pirêra quanto com cidades adjacentes por meio da rodovia Manoel Urbano.



*Imagem 55: Movimento do desembarque da balsa na Ponta do Brito. Acervo da autora, 2010.*

A ponta do Brito apresenta os mesmos problemas caracterizados no porto do Cacau Pirêra. As balsas, também atracam em rampas improvisadas, há muita poeira, conforme observado na imagem 56, podendo causar problemas respiratórios para as pessoas que se encontram no local. O calor é intenso e, como percebido na imagem 56, não há locais cobertos onde as pessoas possam descansar e esperar a

chegada ou a saída das balsas. Esse lugar também expressa a desorganização e a falta de políticas públicas.



*Imagem 56: O descaso do poder público para com os passageiros que enfrentam o sol e a poeira à espera da balsa na Ponta do Brito. Fonte: Acervo da autora, 2010.*

O interessante notado em relação aos vendedores ambulantes e aos motoristas de taxi marítimo-frete é que eles também se deslocam com suas bancas e seus barcos para a ponta do Brito durante o período da seca. E a improvisação é geral. Tanto dos vendedores ambulantes que fazem suas bancas de madeira para expor seus produtos em meio à poeira (imagem 57). Quanto aos motoristas de táxi marítimo-frete, eles mesmos fizeram um ponto de atracação improvisado com tábuas e bóias de pneus, onde esperam os passageiros para a travessia (Imagem 58)



Imagem 57: Vendedores ambulantes na ponta do Brito. Precarização num ambiente improvisado durante o período da seca do rio Negro. Acervo da autora/2010.



Imagem 58: Ponto de atracação improvisado pelos motoristas de taxi marítimo-frete no período da seca na ponta do Brito. Acervo da autora, 2011.

A partir do mês de outubro, quando a seca amazônica está consolidada, e a entrada para a ponta do Brito não é mais possível por causa do rasante dos rios, contrastando com o tamanho da balsa, as balsas e os barcos passam a ancorar na

ponta do Pepeta<sup>19</sup>. Localizado na ilha do Camaleão, no município de Iranduba, onde um lado da ponte sobre o rio Negro<sup>20</sup> foi construída. Lá, também o imprevisto e a precarização do trabalho é visível. O movimento dos trabalhadores segue a travessia das balsas com a intenção de vender seus produtos e/ou oferecer seus serviços (motoristas de taxi marítimo-frete).



Imagem 59: Vendedores ambulantes durante o período de seca na ponta do Pepeta. Acervo da autora/2011.

---

<sup>19</sup> Local onde funcionava a Cerâmica Marajó, administrada por Ricardo Silva, o Pepeta, famoso atacante do Nacional dos anos 70 e que gerou o nome da Ponta do Pepeta.

<sup>20</sup> A ponte sobre o rio Negro começou a ser construída em 2007 entre a área conhecida como Ponta do Ouvidor, no bairro da Compensa em Manaus, e a Ponta do Pepeta, na ilha do Camaleão em Iranduba e faz parte de um projeto do Governo do Estado financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES, sob a responsabilidade de um consórcio composto pelas empresas paulistas Camargo Corrêa e Construbase Arquitetura & Engenharia Ltda. A obra que teve um orçamento inicial de 580 milhões de reais, será finalizada com cerca de 1 bilhão de reais; a extensão da ponte chega a 3,6 quilômetros e vinte metros de largura, com inauguração prevista para dezembro de 2009, só em 02 de junho de 2011 foi colocada a última aduela de sustentação, a previsão agora é para outubro desse ano.



Imagem 60: Motoristas de táxi marítimo-frete durante o período de seca na ponta do Pepeta. Acervo da autora/2011.

E assim, como na ponta do Brito, o que impera na ponta do Pepeta, também é a poeira, o barro, o lixo e a precarização do trabalhador ambulante. As bancas de madeira improvisadas, expondo frutas e verduras ao sol e à poeira. Alguns armam suas barracas literalmente debaixo da ponte, como mostram as imagens abaixo.



Imagem 61: Bancas de frutas e verduras expostas ao sol e à poeira na ponta do Pepeta. Acervo da autora, 2011.



Imagem 62: Vendedores ambulantes que armaram barracas em baixo da ponte sobre o rio Negro. Acervo da autora, 2011.

Após a inauguração da ponte sobre o rio Negro em outubro de 2011 e a desativação das balsas da travessia Manaus-Cacau Pirêra, a realidade dos trabalhadores ambulantes e dos motoristas de táxi marítimo-frete mudou. No porto do São Raimundo, como já citado anteriormente no Capítulo I, os vendedores ambulantes deslocaram-se de lá, em busca de outro território de trabalho.

Já para os vendedores ambulantes do porto do Cacau Pirêra houve uma melhora considerável. Eles foram contemplados pela Prefeitura do Iranduba com barracas personalizadas e dispostas lado a lado (imagem 63). Os vendedores sentem-se mais seguros em relação ao trabalho, haja vista que antes disso ocorrer, a insegurança em relação ao trabalho tomava conta. Pensava-se que o movimento de fregueses ia diminuir bastante, afinal, era a balsa que trazia os clientes. Porém, para a surpresa desses trabalhadores, houve um aumento pela procura do lugar. Como disse uma vendedora: *“agora vocês vêm aqui, antes só desciam da balsa*

*agoniados, passava direto, mal olhava pra gente, agora não, agora aqui virou ponto turístico. As pessoas vêm de carro, param e compram” (fala de uma vendedora de frutas do porto do Cacau Pirêra)*



Imagem 63: Vendedores de frutas no porto de Cacau Pirêra dispostos em barracas cedidas pela Prefeitura do Iranduba. Acervo da autora, novembro/2011.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

À beira-rio da cidade de Manaus sempre foi palco de atividades laborais dos mais variados segmentos da sociedade, uma vez que oportuniza condições de circularidade de pessoas e facilita a entrada e saída de mercadorias. São várias entradas, saídas numa extensão de 43 Km que se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara. Dessa forma, o trabalho na travessia do rio Negro: informalidade e precarização no porto do São Raimundo e Cacau Pirêra vislumbra um olhar sobre este local, que passou por uma modernização que beneficiou apenas um pequeno segmento da sociedade.

Como se vê ao longo do trabalho, o porto do São Raimundo não é só um lugar onde as pessoas se encontram para realizar a travessia até o distrito do Cacau Pirêra, mas também é um território denso para o trabalho. Múltiplas atividades de compra e vendas são exercidas no porto. Lá se percebe de tudo: a balsa, os barcos, o trabalho, o movimento de veículos de todos os tipos e tamanhos e de pessoas num intenso vai-e-vem.

Durante longo tempo, o território do porto do São Raimundo, expressão do cotidiano manauara, foi negligenciado pelo poder público, anos após anos. Pode-se comprovar que o local não foi beneficiado por melhorias estruturais que amenizassem os problemas enfrentados pelo grande fluxo de pessoas que se deslocavam ao lugar ou para travessia ou para realizar atividades laborais.

Em 2009, as intervenções na área do porto do São Raimundo realizadas pelo Estado em conjunto com o Governo Federal e o DNIT provocaram mudanças que giram em torno somente do embelezamento estético, ignorando ou desconsiderando

os trabalhadores que há anos atuam no local, ou seja, as mudanças urbanas privilegiam a propaganda da política do governo e de grupos dominantes, camuflando ou tentando ocultar uma realidade presente na vida da cidade, mostrando uma paisagem que nada tem a ver com o significado do lugar e privilegiando um grupo de pessoas que dominam o território, girando em torno da beleza cênica.

A urbanização do porto do São Raimundo afetou a qualidade de vida dos trabalhadores portuários, desconsiderando os contextos sociais de homens e mulheres que trabalham à beira-rio. Na realidade, essa modernização no porto não eliminou alguns problemas identificados anteriormente, como por exemplo, a questão da higiene nas balsas, as filas de veículos e o tempo de espera pelas balsas, pois estas não foram incluídas na reforma, já que logo após a inauguração da ponte sobre o rio Negro, elas seriam desativadas.

As metamorfoses urbanas porque passou o porto do São Raimundo criam uma perspectiva de que a modernização chegou. Considerando que o principal objetivo do porto e das balsas é a travessia para o distrito de Cacaú Pirêra, os usuários continuam sem ter uma solução que satisfaça os seus interesses até a inauguração da ponte. A ilusão dessa modernidade trouxe muitas consequências para a maioria dos trabalhadores do lugar, fruto da negligência do poder público, que produz e deixa florescer uma informalidade que avilta um homem e sua dignidade.

Se na capital do Amazonas acontece a degradação do trabalhador, do outro lado, em Cacaú Pirêra temos uma forma mais densa de exploração desses trabalhadores. São paisagens que se contrastam, de um lado, uma paisagem deslumbrante e única – do rio Negro; do outro, casebres mal conservados, de

madeira que se fixam no entorno. Tal aspecto é objeto de muita preocupação e demonstra a negligência do poder público para uma parcela da população desfavorecida e carente de políticas públicas eficientes.

Nesse lugar trocas de mercadorias acontecem, e mostra uma realidade também vista à beira-rio do porto do São Raimundo, caminhões, passageiros, ambulantes e lixo compõe a paisagem do lugar. Aí se realizam diversas trocas e há um denso vai-e-vem que dita a dinâmica do lugar.

A informalidade traz em seu bojo, a precariedade, a exploração de trabalhadores que enfrentam sol, chuva, calor, frio, medo de serem assaltados, de não conseguirem vender seus produtos, de não pagarem suas contas, enfim, de não proporcionar a subsistência de suas famílias. Os trabalhadores do porto do São Raimundo e do Cacau Pirêra à beira-rio de Manaus, onde estão inseridos nos limites da precarização e da informalidade, como os vendedores ambulantes, motoristas de táxi marítimo, entre outros, que trabalham várias horas por dia, sob as intempéries do tempo e sob a incerteza depois da inauguração da ponte sobre o rio Negro.

Vimos que muitos desses trabalhadores que estão à beira rio de Manaus foram “empurrados” pela falta de inserção no trabalho formal, pelo desemprego, pela falta de qualificação profissional e encontraram na informalidade a forma de sustento para suas famílias, mesmo sob forma precária, sob sol e chuva, enfrentando a seca e a vazante, “descendo e subindo” o porto conforme o movimento do rio.

O cotidiano desse trabalhador o faz exercer longas jornadas de trabalho todos os dias, sem direito à folga ou ao lazer, e como alternativa a essa forma degradante, há o surgimento de associações que possibilitam alternativas e estratégias para a

continuidade do trabalho. Porém, nem sempre há esse retorno por parte da Associação, como por exemplo, a Associação dos vendedores ambulantes do porto do São Raimundo, que não teve força suficiente para lutar por seus associados e reivindicar do poder público uma solução para a continuidade do trabalho à beira rio, haja vista que a desativação das balsas após a inauguração da ponte sobre o rio Negro prejudicaria o trabalho dos vendedores ambulantes, pois o que fomenta todo aquele território é o movimento de pessoas e veículos que utilizam as balsas para a travessia. A expectativa desses trabalhadores é que venham outras embarcações, visto que, o terminal do porto do São Raimundo será transformado em terminal para embarcações vindas das calhas do Rio Negro e Purus. Mas, “tanto as permanências como as transformações têm, quase sempre, o sentido da destruição” (OLIVEIRA, 2003:162)

Nesse sentido é necessário que situe o ser humano como centro do processo de desenvolvimento que deverá, necessariamente, considerar o crescimento econômico como um meio e não como um fim, terá que proteger as oportunidades de vida das gerações atuais e futuras, e terá, finalmente, que respeitar a integridade dos sistemas naturais que possibilitem a existência de vida nesse lugar (GUIMARÃES 2001:18), pois a sustentabilidade do desenvolvimento exige a democratização do Estado e não o seu abandono. Incluir os atores sociais nas decisões políticas que diariamente (sobre)vive nesse território é fundamental para se obter o êxito.

Durante o trajeto da travessia do porto do São Raimundo até ao Distrito do Cacao Pirêra é visto a beleza cênica do rio Negro com suas águas escuras, que encantam a todos, admirada por uma grande quantidade de pessoas que visitam o

lugar. Tal beleza já inspirou e inspira vários poetas que cantam e se encantam com essa região, capaz de deixar marcas que não se apagam com o tempo, como por exemplo, o poeta amazônida Tiago de Mello (1984:18) que afirma em seu discurso: “Foi em Manaus que pela primeira vez senti, queimando profundas, as solicitações do amor, da arte e da justiça. Aqui nas beiradas dos nossos igarapés a vida me abriu os olhos para as desigualdades sociais, cujas causas só mais tarde eu viria a enxergar”.

Notado pelo poeta e também pelas pessoas que diariamente se dirigem ao local é visível o contraste entre a pobreza e a beleza numa região notadamente reconhecida como um lugar de inigualável riqueza da biodiversidade, mas que convive com casas de madeira, casebres, palafitas, flutuantes e lixo que expõem o processo de degradação e deteriorização desse ambiente, onde famílias são expostas a risco/ameaça da qualidade de vida, dificultando atitudes ou mudanças na relação indivíduo-ambiente ou sociedade-natureza. Nesse sentido, é necessário que haja por parte do poder público e do próprio ribeirinho uma mobilização para a construção do social e do saber sobre as várias formas de apropriação de um ambiente saudável e sustentável.

Leff (2001:179) expõe que a ênfase no aspecto qualitativo das condições de vida representa a degradação, a deterioração dos bens naturais comuns e dos serviços públicos básicos, e parece que a cidade, mais que o mundo urbano, tem sido palco desse processo de deteriorização das condições de vida e do ambiente. Ainda segundo o autor, há um desafio em curso, promover incentivo ao desenvolvimento da responsabilidade individual como condição necessária ao agir coletivo. Dessa maneira, abre-se um debate “pela democratização do conhecimento

e do direito ao conhecimento, que permite uma participação informada da sociedade.

Nesse sentido, o meio ambiente, em particular o rio, representa práticas cotidianas densas, tanto de significados quanto de trabalho, determinando, muitas vezes, a dinâmica da cidade e demarcando o fragmentado mundo do trabalho à beira-rio. Assim, por meio dessa percepção é possível inferir que o rio é parte constitutiva da dinâmica da cidade, e ao mesmo tempo, um dos elementos que tece e demarca suas territorialidades (TRINDADE JUNIOR e TAVARES, 2008), comprovada pelas moradias que circundam o lugar.

É nessa paisagem em contraste que se consegue perceber a dimensão que o rio representa a todos que o conhecem, possibilitando uma harmonia e paz de espírito nas pessoas, apesar da árdua luta que o trabalhador amazônida enfrenta em seu cotidiano. Durante a pesquisa, o olhar de encantamento e de emoção dos trabalhadores do porto ao falar sobre o rio nos faz reafirmar a importância que ele tem para àqueles que estão ali todos os dias, configurando-se como campo de lutas, por meio do qual os indivíduos disputam interesses e preocupações.

Durante o processo de pesquisa nessa paisagem foi possível observar o desenvolvimento de uma rede de relações entre grupos sociais que envolvem desde o comerciante varejista local até os grupos dos vendedores ambulantes e/ou outros comerciantes que têm seu local de negócio dentro da balsa, como é o caso dos donos das lanchonetes que pagam o aluguel do local. E nesse sentido, o transporte fluvial é essencial para a continuidade do negócio.

O denso movimento de pessoas nessas regiões não serve apenas para a venda de produtos regionais, mas também para as práticas sociais, pois, nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações, vivências, as quais contribuem fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades, responsáveis pelo conhecimento mútuo entre esses agentes a partir e por meio da organização espacial desses lugares (TRINDADE JR.; SILVA, 2009, p. 157).

À beira-rio e a balsa, parte da cena amazônica, é palco para as trocas simbólicas de diversos grupos sociais, as trocas mútuas acontecem dentro das balsas, durante o trajeto do porto do São Raimundo ao município. Nesse cenário, a admiração com a paisagem e, as conversas reforçam as trocas simbólicas. Homens, mulheres, jovens e crianças são os protagonistas e traçam seu destino que a balsa percorre.

Apesar de a paisagem do rio Negro ser admirada e contemplada pela sua beleza e pelo seu mistério, o território do porto do São Raimundo manifesta outra beleza pouco detectada – o trabalho à beira-rio, notadamente o dos vendedores ambulantes e o motoristas de táxi marítimo-frete, objetos do nosso estudo. Eles representam o vaivém cotidiano de muitas pessoas que enfrentam o desemprego, a precarização e a informalidade para dar continuidade às suas obrigações na cidade de Manaus ou em outro lugar. É dele e por meio dele há possibilidade de chegar ao destino para visitar os parentes e amigos, fechar um negócio ou até mesmo ir a passeio.

Esses trabalhadores são as engrenagens que movimentam e faz girar o trabalho de todos que passam no lugar, por isso merecem uma atenção especial dos

governantes, pois dele dependem tanto simbolicamente, quanto economicamente uma categoria invisível de trabalhadores e pessoas que ali circulam continuamente, esquecidos históricos, mas que permanecem e insistem nessa luta de sobrevivência.

## REFERÊNCIAS

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

ASTRADA, Carlos. **Trabalho e alienação: na fenomenologia e nos manuscritos**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1968.

BERTOLUCCI, Fábio Luiz. **A área central de Uberlândia: espaço preferencial das atividades informais – os camelôs e os ambulantes**. In: SIMPÓSIO REGIONAL DE GEOGRAFIA, 2., 2003, Uberlândia. Anais. Uberlândia, 2003. Disponível em <<http://www.ig.ufu.br>>. Acesso em: 21 jan. 2006.

BERTRAND, Georges. **Paisagem e geografia física global. Esboço metodológico**. Tradução: Olga Cruz. In *Caderno de Ciências da Terra*. Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, n. 13, 1972.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal**. Tradução de Lucy Magalhães. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

BRASIL. FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE (FUNASA). **Manual de saneamento**. 3.<sup>a</sup> ed. – Brasília: Fundação Nacional de Saúde, 2004.

CARLOS, Ana Fani. **A Natureza do Espaço Fragmentado**. In: SANTOS, Milton. SOUZA, Maria Adélia A. de. SILVEIRA, Maria Laura (Orgs). *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

CARVALHO, Carlos Gomes de. **O que é direito ambiental**. Florianópolis: Habitus, 2003.

CARVALHO, Inaiá. **Problemas de emprego em áreas urbanas da Bahia**. Salvador: CRH, 1986.

CERQUEIRA, Monique Borba. **Os guardiões do tempo sobrevivem à cidade veloz: Trabalho informal e saúde, dimensões da exclusão social**. Dissertação de Mestrado de Sociologia. Campinas: Unicamp, dez. 2000.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. **O comércio informal e a cidade**. In: SIMPÓSIO REGIONAL DE GEOGRAFIA, 2., Uberlândia. Anais... Uberlândia, 2003. Disponível em: <<http://www.ig.ufu.br>>. Acesso em: 21 jan. 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Comércio e Espaço: uma retrospectiva e algumas questões**. Textos LAGET - Série Pesquisa e Ensino. Rio de Janeiro: UFRJ, n. 2, 2000.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto**. 2 ed. Manaus: Editora Valer 2007.

DUARTE, DURANGO Martins. **Manaus entre o passado e o presente**. 1 ed. Manaus: Mídia Ponto Comm, 2009.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

\_\_\_\_\_. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

GUGLIELMINI, Luiza Angélica Oliveira. **Manaus à beira-rio: A produção e reprodução do espaço urbano**. Dissertação de Mestrado. UFAM/PPG CASA, 2005.

GUIMARÃES, Roberto P. **A ética da sustentabilidade e a formulação de políticas de desenvolvimento**. In VIANA, Gilney; SILVA, Mariana e DINIZ, Nilo (orgs) O desafio da sustentabilidade. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001.

HAESBAERT, Rogério da Costa. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna : uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural** . 6ª ed. São Paulo: Loyola, 1996.

\_\_\_\_\_. **“Desenvolvimentos Geográficos Desiguais”** in Harvey, D., Espaços de Esperança. São Paulo. Editora Loyola, 2004,

\_\_\_\_\_. **Espaços de esperança**. 2ª edição. São Paulo: Loyola, 2006.

HELLER, A. **O cotidiano e a história**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HIRATA, Helena, GUIMARÃES, Nadya Araujo (org.). **Desemprego: trajetórias, identidades, mobilizações**. São Paulo: Senac (Série Trabalho e Sociedade), 2006.

IANNI, Octávio. **Teorias da globalização**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

JAKOBSEN, Kjeld, MARTINS, Renato e DOMBROWSKI, Osmir (orgs.). Paul Singer e Márcio Pochmann. **Mapa do Trabalho Informal: Perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.

JAUSS, Hans Robert. **Tradição Literária e consciência atual da modernidade**, in Histórias de Literatura. OLINTO, Heidrun Krieger org., Editora Ática. São Paulo, 1996.

KALLEBERG, Arne L. **O crescimento do trabalho precário: um desafio global**. RBCS Vol. 24 n° 69, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**, São Paulo. Editora Ática, 1991. (edição Galimard, 1968).

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana.** 1 ed. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à Cidade.** 4 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFF, Enrique. **Epistemologia ambiental.** São Paulo: Cortez, 2001.

MAIA, Álvaro. **Beiradão.** 2 ed. Manaus: Governo do Estado do Amazonas/Valer/Edua, 1999.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia Alemã** (Feuerbach). São Paulo: Editorial Presença e Livraria Martins Fontes, 3 ed. , 1976.

MARX, Karl. **O Capital Comercial.** In: Capital: O Processo Global de Produção Capitalista. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1991.

MARX, Karl. **O trabalho alienado, primeiro manuscrito.** In: *Manuscritos econômicos e filosóficos.* Tradução de Alex Marins. São Paulo: Editora Mantin Claret, 2003.

MELLO, Thiago de. **Manaus, amor e memória.** Rio de Janeiro: Philobibliion, 1984.

MELO, Hildete P.; TELES, Jorge Luiz. **Serviços de Informalidade: o comércio ambulante no Rio de Janeiro.** Texto para Discussão Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, n. 773, 2000

MESQUITA, Otoni Moreira de. **O plano de embelezamento de Eduardo Ribeiro e a refundação da cidade de Manaus: 18 92-1896** In SCHERER, Elenise e OLIVEIRA, José Aldemir (orgs). *Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente.* Manaus: Edua, 2009.

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

MONTESSORO, Claudia. **Centralidade Urbana e Comércio Informal: Os Novos Espaços de Consumo no Centro de Anápolis.** Presidente Prudente, 2006. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

MURPHY, Raymond E. **The American City – an urban geography.** New York: Mc Graw-Hill, Company, 1966.

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

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso.** Manaus: Editora Valer. Governo do Estado. Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades, rios e floresta: raízes fincadas na cultura e na natureza** In BRAGA, Sergio Ivan Gil (org.). *Cultura popular, patrimônio imaterial e cidades*. Manaus: EDUA/FAPEAM. 2007.

PAIVA, Vanilda. **Qualificação, crise do trabalho assalariado e exclusão social**. In: GENTILI, Pablo & FRIGOTTO, Gaudêncio. *A cidadania negada*. São Paulo: Cortez; Argentina: CLACSO, 2001.

PORTO, Arlindo; PARENTE, Raimundo. **Álvaro Maia: poliantéia (O homem, a vida, a obra, o exemplo)**. Manaus: Edições UBE-AM, 1984.

RAFFESTIN, Claude. **O que é território**. In RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO FILHO, Vitor. **A Configuração da Área Central de Manaus e sua Dinâmica Recente**. Rio de Janeiro. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRJ

ROCHA SILVA, Jefferson Gil da. **Os canoieiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea**. Dissertação de Mestrado, UFAM, 2010.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento incluyente, sustentável, sustentado**. Rio de Janeiro. Garamond, 2008.

SANTANA, Luiz Henrique da Silva. **O porto da Manaus moderna. Degradação ambiental e trabalho precário**. Dissertação de Mestrado – UFAM. Manaus, 2006.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. Edusp-Editora da Universidade de São Paulo. 2008.

\_\_\_\_\_. **O Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SANTOS, Rosselvelt José; RESENDE, Luiza de. **A Economia Informal, a Cidade e os Ambulantes: Lugares e Estratégias em Uberlândia - MG**. Uberlândia: Instituto de Geografia/Universidade Federal de Uberlândia. Inédito (com permissão dos autores para citação), 2003.

SCHERER, Elenise. **Assistência aos desassistidos manauaras: gênese e história da gestão estatal dos segmentos mais pobres da cidade de Manaus**, 1989. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) PPG em Serviço Social Pontifícia Universidade Católica – PUC, São Paulo.

\_\_\_\_\_. **Baixas nas Carteiras. Desemprego e Trabalho Precário na Zona Franca de Manaus.** Manaus: EDUA, 2005.

SCHERER; Elenise; SANTANA; Luiz Henrique. **Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território da precariedade.** Manaus: EDUA, 2006.

SCHERER, Elenise. OLIVEIRA, José Aldemir de (orgs). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente.** Manaus: Edua, 2009.

SOUZA, Marcelo J.L. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná E. (*et tal*) *Geografia: Conceitos e Temas.* Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1995.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes . **Espaço geográfico uno e múltiplo.** In Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, n. 93, 15 de julho de 2001. Barcelona, Espanha.

SINGER, Paul; POCHMANN, Márcio. **Mapa do trabalho informal: Perfil sócio econômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo.** 1. ed. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

TAVARES, Maria Augusta. **Os fios Invisíveis da Produção Capitalista – Informalidade e Precarização do Trabalho.** São Paulo: Cortez Editora, 2004.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia.** 9.<sup>a</sup> ed. rev. – Manaus: Editora Valer. Governo do Estado, 2000.

TORRES, Iraildes Caldas ; PEREIRA, Hamida Assunção . **A vida à beira da cidade: história e etnografia do Cacau Pirêra-Iranduba/AM.** Somanlu (UFAM), 2009.

TRINDADE JR. Sant-Clair e TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências.** Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR. Sant-Clair e AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Reabilitação Urbana na Área Central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes.** In Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.111, p.73-103, jul./dez. 2006.

TRINDADE JR. Sant-Clair e SILVA, Marcos Alexandre P. (orgs). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia.** Belém: EDUFPA, 2005.

VALLE, Izabel. **Globalização e reestruturação produtiva: um estudo sobre a produção offshore em Manaus.** Manaus: EDUA, 2007.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

Sites consultados:

<http://www.dieese.org.br/emprego>

<http://www.ibge.org.br>.