



## CARREGADORES E TRANSPORTADORES DE BAGAGENS DO PORTO DE PARINTINS/AM:

um estudo sobre relações sociais de trabalho e saúde

Laranna Hatta Prestes<sup>1</sup>

Dayana Cury Rolim<sup>2</sup>

Elenise Faria Scherer<sup>3</sup>

### RESUMO

Este trabalho pretende contextualizar a dinâmica portuária e as relações precárias de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens do Porto de Parintins, no estado do Amazonas. Labutam cotidianamente no porto carregando e descarregando todo tipo de bagagens, desde cedo quando chegam os barcos até o sol se por. Suas formas de trabalho são consideradas precárias, pois se caracterizam por longa jornada de trabalho, sob o sol e a chuva e ganhos incertos e riscos à saúde e sem nenhuma proteção social.

**Palavras-Chaves:** Trabalho precário, saúde do trabalhador, dinâmica portuária.

### ABSTRACT

This work aims to contextualize the dynamic port and the poor relations of work boots and luggage transporters in Porto Parintins, Amazonas. Toil daily in the port loading and unloading all kinds of luggage, early on when the boats arrive until the sun goes down. Their forms of word are considered poor, as characterized by long working hours under the sun and rain and earning uncertainty and risks to health and without any social protection.

**Keywords:** poor work; worker's health; dynamic port.

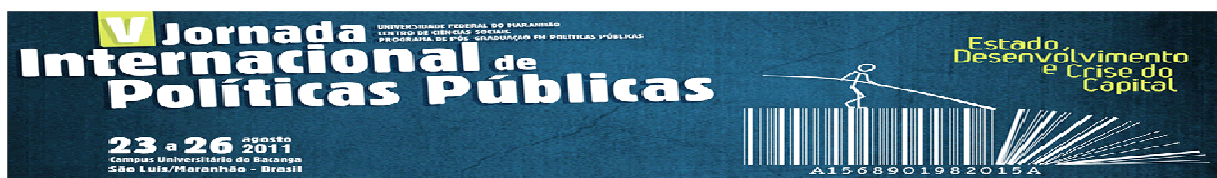
## 1. INTRODUÇÃO

Parintins é uma cidade amazônica à beira-rio situada à margem direita do Rio Amazonas. É uma das ilhas do Arquipélago das Tupinambaranas, distante 420 km via fluvial de Manaus, capital do Estado do Amazonas. Os barcos integram as comunidades e movimentam a vida ribeirinha por isso, o porto é considerado o coração da cidade, pois permite sua dinâmica nos aspectos econômico, social e cultural e abrange várias formas típicas de trabalho das cidades a beira-rio da Amazônia.

<sup>1</sup> Estudante de Graduação. Universidade Federal do Amazonas (UFAM). [larannaprestes@hotmail.com](mailto:larannaprestes@hotmail.com)

<sup>2</sup> Mestre. Universidade Federal do Amazonas (UFAM). [dayana.rolim@gmail.com](mailto:dayana.rolim@gmail.com)

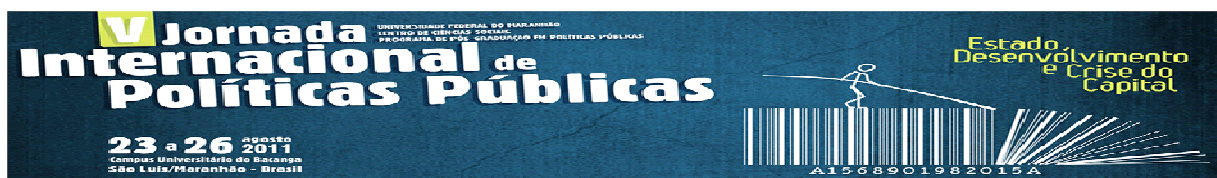
<sup>3</sup> Doutora. Universidade Federal do Amazonas (UFAM).



São várias as manifestações de trabalho no Porto de Parintins, bem como estabelece a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 – Lei da Modernização Portuária. Entre os vários segmentos de trabalhadores ali existentes encontram-se os carregadores e transportadores de bagagens, entretanto, considerados pela lei acima como trabalhadores avulsos não portuários. Eles são importantes na dinâmica e na vida regional, mas tem exercido suas atividades de forma precária – expressão da informalidade do trabalho –, principalmente no turno matutino e vespertino, intensificadas em meados de junho e julho por conta do Festival Folclórico, dos bois Garantido e Caprichoso e da Festa da Padroeira Nossa Senhora do Carmo, expressão da cultura popular e religiosidade do povo parintinense. A profissão é regulamentada pela Lei nº 4.637/1965, contudo, é descaracterizada pela Lei de Modernização dos Portos de 1993, que os considera e os denomina como trabalhadores não-portuários avulsos.

Nesta comunicação pretende-se apresentar resultados e discussões parciais da pesquisa de iniciação científica (PIBIC/UFAM), “Porto de Parintins: território de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens”, coordenado pela Profa. MsC. Dayana Rolim, da Universidade Federal do Amazonas e que faz parte do Projeto de Pesquisa Universal “Na Beira Rio das Cidades Amazônicas: os portos e o trabalho precário” coordenado pela Profa. Dra. Elenise Scherer, Edital Universal 2008/2010 – CNPq/UFAM. Este estudo pioneiro busca investigar e aprofundar os estudos sobre as mudanças no mundo do trabalho no setor portuário, principalmente na categoria dos carregadores e transportadores de bagagens, considerando os impactos do projeto neoliberal impulsionado nos anos 90 e a política de modernização no país, as condições precárias de trabalho e processo de informalidade no qual estão inseridos e, conseqüentemente, apreender a relação entre trabalho e saúde neste território à luz da psicodinâmica do trabalho.

O procedimento metodológico desta pesquisa orienta-se pela abordagem qualitativa, no qual pressupõe que “há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, uma interdependência viva entre o sujeito e o objeto, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito” (CHIZZOTTI, 2006:79; MARTINELLI, 1999). Portanto, proporciona maior probabilidade de alcance dos objetivos expostos neste projeto uma vez que considera as contradições, os conflitos entre o todo e a parte e o saber e o agir da vida social dos homens. São sujeitos desta pesquisa são dezesseis carregadores e transportadores de bagagens do Porto de Parintins inscritos na Associação dos Carregadores e Transportadores de Bagagem do Porto e quatro do total de dez trabalhadores da administração portuária, escolhidos de forma aleatória, respeitando a livre escolha de participação de cada um na pesquisa. Como instrumentos e procedimentos da pesquisa são utilizados: *Pesquisa Bibliográfica e Documental*; *Observação Sistemática*; *Diário de Campo*; *Formulário* elaborado com perguntas abertas e fechadas para ser aplicado junto aos carregadores e transportadores de bagagens do Porto de Parintins; e *Entrevista*:



elaborada a partir de um roteiro de perguntas semi-estruturadas para ser aplicado com os trabalhadores da administração portuária.

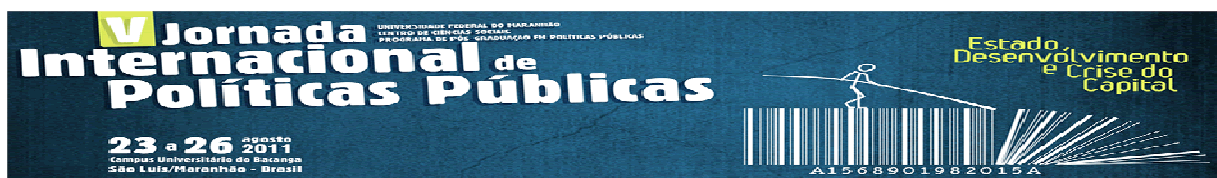
Assim, esta pesquisa contribuirá para desvelar este exercício profissional, imprescindível para os portos de todo país, e típico neste território das cidades beira-rio que, inevitavelmente, está sendo afetado pelas transformações no mundo do trabalho.

## **2. CARREGADORES E TRANSPORTADORES DE BAGAGENS DO PORTO DE PARINTINS: mudanças no mundo do trabalho e determinantes sociais para agravos à saúde dos trabalhadores**

É incontestável a importância dos rios para a movimentação da vida amazônica. “Nos rios abre-se um cenário de terras e de florestas. A Amazônia nasce, desenvolve-se, perdura, segundo o evangelho escrito pelo rio” (TOCANTINS, 2000, p. 266). São canoas, barcos, motores, lanchas, navios, entre outras embarcações que integram as comunidades, transportam a vida ribeirinha e dinamizam as cidades amazônicas. As embarcações emolduram a orla fluvial que “não sem razão, [...] passa a se transfigurar em um território de reunião, para onde convergem o movimento da metrópole em direção ao rio e o movimento do rio rumo à metrópole, de modo que na confluência desses movimentos de ritmos está posto o núcleo de sua dinâmica” (TRINDADE JR. *et al.*, 2005).

O porto é o coração das cidades beira-rio: espaço privilegiado por meio do qual são importados e escoados produtos e insumos e onde acontece o embarque e desembarque de pessoas. É território: “em termos etimológicos, a palavra *territorium* de raízes latinas, indica um uso historicamente determinado como referência à ‘terra’, isto é, a um ‘âmbito terrestre localizado’ (ESCOLAR, 1993, p. 87-88), [...] trata-se de uma porção de espaço determinada por sinais particulares, envolvendo uma espécie, uma forma e limites” (PENHA, 2005), onde se constrói um sistema de objetos espaciais/geográficos articulados por um sistema de ações históricas e culturais a partir da dinâmica entre rio e cidade (SANTOS, 2008).

No mundo do trabalho dos Portos da Amazônia, os processos de trabalho sempre se deram de forma precarizada, tanto nas relações trabalhistas quanto no meio ambiente, principalmente nas instalações portuárias: trapiches de madeira e balsas sem proteção que funcionavam como ancoradouro, modelo construído nos Portos de Manaus e reproduzido nas demais cidades amazônicas (SANTANA; SCHERER, 2009, p. 225). Esta precarização é acentuada com a política de modernização do país, iniciada nos anos 90 no Governo Collor, que afetou também o setor portuário. Esta política faz parte do projeto neoliberal que trouxe a reestruturação produtiva do capital em resposta a crise que afetava a economia mundial desde os anos 1970. Sua



principal característica é a imposição de um novo padrão de acumulação capitalista, fomentado pelas inovações tecnológicas e organizacionais, com base no “toyotismo”, modelo japonês que atingiu principalmente a classe trabalhadora. Assim, “para que o capital continue alcançando o seu fim, a crise do capital torna-se crise do trabalho (TAVARES, 2004).

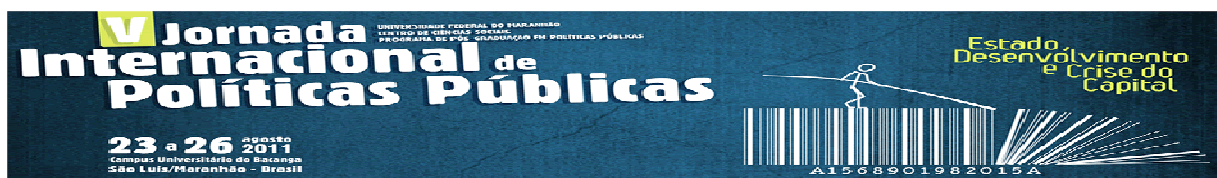
O Programa de Modernização, instituído pelo governo Collor, “procurava, além da abertura comercial, incentivar e obrigar o capital privado nacional a ‘reestruturar-se e fortalecer-se’, com o apoio de créditos oficiais, ‘utilizados seletivamente e dirigidos exclusivamente para os investimentos necessários à reestruturação da indústria brasileira e à expansão do comércio exterior” (GOUVÊA, 1991 *apud* ALVES, 2010, p. 187).

Como resultado deste programa ao setor portuário, foi instituída no Governo de Itamar Franco, a Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Tal modernização atinge a relação capital x trabalho principalmente na transferência da organização do trabalho e de registro dos sindicatos dos trabalhadores para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO) e/ou contratos e normas pactuadas em convenções dos trabalhadores, corroborando com o que Alves (*idem*) apresenta como “o novo (e precário) mundo do trabalho”, tendo como consequência desta ofensiva do capital, o trabalho precário e a crise do sindicalismo.

Na orla fluvial das cidades a beira-rio, a modernização trouxe a seus trabalhadores o novo termo em detrimento a sua importância na vida regional, principalmente no que se refere aos carregadores e transportadores de bagagens, principalmente na intensificação do processo de informalidade do trabalho. Se outrora, como afirmado por Pinheiro (1999), estes sujeitos foram socialmente requeridos neste espaço da vida regional, antecessores dos estivadores, hoje são simplesmente trabalhadores avulsos não-portuário do porto. Nesse sentido, Basílio (2009) diz que o trabalho avulso “é aquele realizado ou prestado a vários tomadores, sem vínculo empregatício, com ou sem a intermediação de sindicato, e, no caso de atividades portuárias, com a participação do OGMO. Segundo este autor, tal classificação é subdividida em: trabalhador avulso portuário e trabalhador avulso não-portuário, diferenciando-se na intermediação da OGMO, o que ocorre na primeira categoria e não na segunda.

## 2.1 Os carregadores e transportadores de bagagens do Porto de Parintins

Em observações feitas no local, o movimento é intenso durante o turno matutino, horário freqüente de embarque e desembarque. O trânsito é feito por balsas, navios cargueiro e de passageiros, barcos de passageiros e expressos, intensificado em meados de junho e julho, período das principais festividades locais. Ainda, pelos transatlânticos que aportam na cidade com



turistas do mundo todo que visitam a cidade para conhecer o festival folclórico de Parintins e os bois Garantido e Caprichoso.

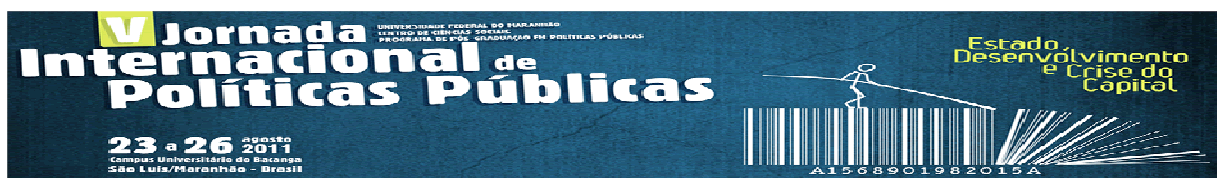
Dessa forma, são inseridos neste território diversos trabalhadores, como tange a Lei nº 8.630/1993: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcação e trabalhadores de bloco. Ainda, os trabalhadores avulsos, como carregadores e transportadores de bagagens, amarradores, empregados da administração portuária, trabalhadores nos serviços de limpeza e conservação das instalações portuárias, operadores portuários, agências de navegação, vendedores ambulantes de alimentos e artigos em geral, taxistas, moto-taxistas, e tricicleiros.

Atualmente, no Porto de Parintins atuam trinta e dois carregadores e transportadores de bagagens, todos parintinenses, fazem parte do mundo do trabalho informal da orla da cidade e estão à margem de qualquer direito social. Os atuais carregadores estão trabalhando no porto de Parintins há mais de 18 anos. Segundo relatos dos carregadores, esta categoria e os estivadores e portuários sempre foram organizado em sindicatos ou associações, contudo a Associação de Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Parintins, só foi oficializada em 05 de setembro de 2002, uma vez que esta atividade se confunde com o próprio surgimento do porto.

A atividade de carregador de bagagens do porto é conhecida desde o século XIX, realizada por escravos advindos da África Central, no Rio de Janeiro, os quais “foram descritos como essenciais nas transações de mercadorias e pessoas dentro do espaço urbano” (TERRA, 2007, p.79). A profissão foi regulamentada pela Lei nº 4.637, de 20 de maio de 1965, no governo de Castello Branco, que dispõe sobre o seu exercício em todos os portos do país. O artigo 1º estabelece que “o carregamento e transporte de bagagens de passageiros, desembarcados, embarcados ou em trânsito nos portos organizados, serão feitos [vetado] por profissionais de preferência sindicalizados”, sendo exclusivo destes as bagagens de cabine ou em local de acesso direto ao convés da embarcação e as remunerações de acordo com os serviços prestados.

Mesmo organizados, a única vantagem exposta por esta categoria é a identificação destes no Porto e, bem como ocorrido no chão das fábricas, o toyotismo e seu impacto no trabalho ocultam na burocratização e no sindicato institucionalizado o “novo caráter do estranhamento, pela captura da consciência operaria pela lógica do capital no interior do processo produtivo” (ALVES, 2010, p. 73). Uma das principais mobilizações desse segmento é em relação ao conflito entre esta categoria e os taxistas, mototaxistas, tricicleiros, que estão exercendo sua atividade.

Os carregadores, trabalhadores informais tradicionais, têm seus rendimentos segundo sua própria força física de trabalho, a qualquer hora, sob qualquer condição e a qualquer custo, tomando o pressuposto da autonomia do exercício do trabalho. A “ilusão” da autonomia é apontada por Maria Augusta Tavares (2004) como estratégia do próprio capital, difundindo como a independência, a transformação do trabalhador em empresário. Ideologia difundida também



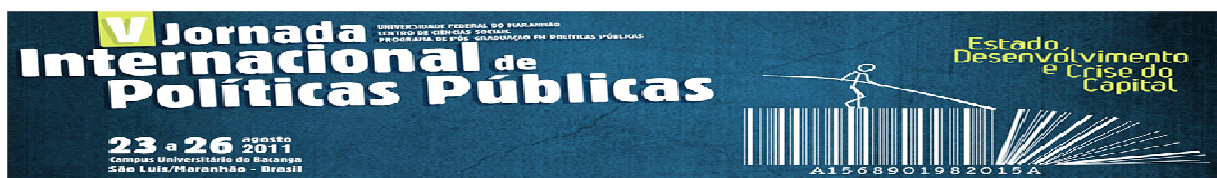
porque o mercado de trabalho está cada vez mais seletista e informatizado, requisitando profissionais mais qualificados, produtivos e competitivos – o que vale é a mais-valia, mais-produção, menos vida. No que tange ao nível de escolaridade dos carregadores, observa-se que a maioria destes sujeitos estudaram o ensino básico, de 1ª a 4ª série, quatro cursaram o ensino fundamental completo e apenas quatro concluíram o ensino médio. Não somente pelo nível técnico e de conhecimento, mas seletista também na idade dos trabalhadores. Em média, apresentam a idade de 35 a 58 anos, destacando a presença de um trabalhador acima de 66 anos.

São precárias as condições de trabalho dos carregadores e transportadores de bagagens que labutam de sol a sol, em meio a chuva e sem nenhuma proteção ou segurança. Segundo Kalleberg (2009) o trabalho precário, em contraposição a ilusão da autonomia, é em sua essência, o “trabalho incerto, imprevisível, e no qual os riscos empregatícios são assumidos principalmente pelo trabalhador”. Como observado na pesquisa, os carregadores transportam além das bagagens dos passageiros, mercadorias em geral como eletroeletrônicos, móveis, materiais de construção e alimentos, conforme solicitado por seu cliente. Utilizam como suporte, além de sua energia física para transportar no ombro e na cabeça, triciclos e até carro utilizado como taxi-carga, meio de aumentar os ganhos recebidos.

O trabalho inicia, geralmente, às seis da manhã, horário que os barcos começam a atracar no porto ou liberam mercadorias e outros produtos. Além do carregamento de bagagens, 9 entre os 16 carregadores entrevistados possuem algum vínculo comercial com empresários da cidade que os responsabiliza pela retirada ou entrega de encomendas nas embarcações e pelo recebimento da nota fiscal e pagamento. A jornada diária de trabalho dura em média 5 a 9 horas, em que conseguem garantir entre 6 a 10 clientes diários.

Segundo os entrevistados, chegam a transportar em um dia de trabalho entre 100 a 150 kg em ombros ou veículos próprios, ocasionando no final do dia cansaço, dores nos ombros, coluna, cabeça, além de desgaste lento do próprio corpo. A exemplo do trabalho desenvolvido no Porto da Manaus Moderna, segundo Scherer e Santana (2003, p. 107), “51% dos entrevistados relataram ter tido alguma doença resultante do transporte de cargas e bagagens: as distensões musculares, as artroses e as escolioses são sintomas mais comuns”.

Todo este esforço ainda é somado ao desgaste destes profissionais em períodos de intensificação do ciclo das águas. A labuta torna-se fatigante em tempos de seca, quando o rio afasta-se ainda mais da margem, fazendo com que estes carregadores esgotem ainda mais sua força física. No porto improvisado, não há asfaltamento, é uma estrada de barro que leva até as embarcações. Por conta do trânsito de motos e veículos de maior peso, poeira e ar seco são obstáculos para este trabalho e para a própria saúde, observando a idade e a condição sobre-humana de trabalho.



### 3. CONCLUSÃO

O tipo de atividade desenvolvida pelos carregadores bem como aqueles desenvolvidos pelos demais trabalhadores terceirizados e autônomos, contribuem e movimentam, sim, o capital, pois são importantes para o comércio, turismo e escoamento da produção. São da mesma forma explorados, permitem que a haja a circulação e o consumo das mercadorias produzidas pelas empresas capitalistas, ainda, não tem jornada de trabalho estabelecida, devendo produzir o necessário à sua sobrevivência e não tem nenhum direito social e trabalhista básico (ALVES; TAVARES, 2006). O trabalho dos carregadores se expressa pela inexistência da intervenção reguladora estatal, tanto nas condições do trabalho quanto aos seus rendimentos. Sua jornada de trabalho são maiores e insalubres e sofrem agressões e diferentes repressões dos mais variadas ordens. “Esse segmento fragmentado do mundo do trabalho amazonense é, sem dúvida, o elo fundamental na articulação entre a sociedade, a economia e as atividades fluviais portuárias (SCHERER; SANTANA, 2003, p. 109).

Em comparação ao porto da cidade de Manaus, onde os carregadores e transportadores de bagagem o trabalho também é precarizado, Scherer e Santana (2003) afirmam que estes trabalhadores “não podem ser considerados desempregados de longa duração, eles compõem em conjunto com os demais trabalhadores informais da área ribeirinha de Manaus que, em sua grande maioria não teve acesso ao contrato social”. Estes trabalhadores, presentes na dinâmica portuária desta região, anterior aos próprios estivadores, hoje são meros trabalhadores não-portuários avulsos ou trabalhadores informais tradicionais. Homens das margens que estão hoje à margem na labuta do mundo do trabalho da beira-rio.

### 4. REFERÊNCIAS

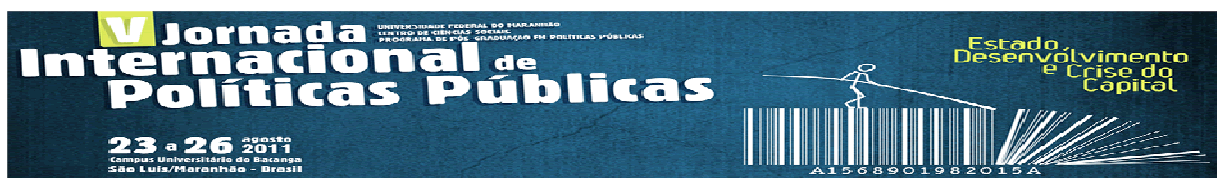
ALVES, Giovanni. **O novo (precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo**. São Paulo: Boitempo, 2010. (Coleção Mundo do Trabalho)

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Manaus: edições reprográficas, 1995.

BRASIL. **Lei nº 4.637, de 20 de maio de 1965**. Dispõe sobre o exercício da profissão de carregador e transportador de bagagens em portos do País e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos).

BRASIL. Ministério do Trabalho e do Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Manual do trabalho portuário e ementário**. Brasília : MTE, SIT, 2001.



BASÍLIO, Paulo Sérgio. O Trabalhador Avulso Urbano e Rural – Primeiras Linhas sobre a Lei nº 12.023/2009. **Revista IOB – Trabalhista e Previdenciária** nº 245 – Novembro/2009, p. 18-41.

CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 4 ed.- São Paulo: Cortez, 2000.

KALLENERG, Arne L. O crescimento do trabalho precário: um desafio global. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 69, p. 21-29, fev. 2009.

LOPES, Edmar Aparecido de Barra e. Informalidade: um debate sobre seus distintos usos e significados. In: **BIB**, São Paulo, n 65, 1º semestre de 2008, pp. 49-70.

MARTINELLI, Maria Lúcia (Org.). **Pesquisa Qualitativa: um instigante desafio**. São Paulo: Veras, 1999. (Série Núcleo de Pesquisa; vol. 1)

MARTINS, José de S. **Exclusão Social e a Nova Desigualdade**. São Paulo: Paulus, 1997.

PENHA, Eli Alves. Território e Territorialidade: considerações histórico-conceituais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 59, n 1, p. 7-24, jan/jun. 2005.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus. Manaus: Edua, 1999.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2008. (Coleção Milton Santos; v. 1).

SAUNIER, Tonzinho. **Parintins: memórias dos acontecimentos históricos**. Manaus: Valer/Edições do Governo do Estado, 2003.

SCHERER, Elenise; SANTANA, Luiz Henrique. **Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território de precariedade**. KLINGER, Diana (org). Grumo: Latino América. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2003.

TAVARES, Maria Augusta. **Os fios invisíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho**. São Paulo, Cortez, 2004.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no rio de janeiro(1824-1870)**. Niterói: UFF,2007. Dissertação( Mestrado em história). Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense.

THEODORO, Mário. As características do mercado de trabalho e as origens da informalidade no Brasil. In: RAMALHO, Jether Pereira; ARROCHELLAS, Maria Helena (Orgs). **Desenvolvimento, subsistência e trabalho informal no Brasil**. São Paulo: Cortez; Rio de Janeiro: Centro Alceu Amoroso de Lima para a Liberdade – CAALL, 2004. p. 77-111.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida**. 9 ed. Manaus: Valer/Edições do Governo do Estado, 2000.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005.