

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURAL NA
AMAZÔNIA – PPGSCA

MARIA MILENE DE SOUZA GOMES

TRABALHO PRECÁRIO EM MANAUS: OS CARRETEIROS DA FEIRA
MANAUS MODERNA

MANAUS
2014

MARIA MILENE DE SOUZA GOMES

TRABALHO PRECÁRIO EM MANAUS: Os Carreiros da Feira Manaus
Moderna

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Sociedade em Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Orientador(a):

Prof^ª Dr^ª Elenise Faria Scherer

MANAUS
2014

MARIA MILENE DE SOUZA GOMES

TRABALHO PRECÁRIO EM MANAUS: Os Carreiros da Feira Manaus Moderna

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas, para a obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Linha 3 - Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.

Data da defesa: 03 de Fevereiro de 2014

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Elenise Faria Scherer – PPGSCA/Ufam
Orientadora/Presidente

Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira – PPGGEO/Ufam
Membro

Profa. Dra. Maria Inês Iguchi - INPA
Membro

À minha querida e saudosa avó Maria Taveira ((in Memoriam) que mesmo não tendo alcançado grandes estudos, pois a vida de ribeirinha do município do Careiro da Várzea (AM) não lhe possibilitava, sabia dá o devido valor a eles e quem com seu infinito carinho se preocupava com minha saúde quando me via adentrar a madrugada a estudar; Aos meus pais, José Carlos e Maria Rosilene, também ribeirinhos, aos quais devo à chegada à Universidade e à permanência na mesma até o fim, pois sem os seus esforços para nos dar educação não seria possível esta concretização, mesmo eles não sabendo direito o significado deste título nem imaginando que eu pudesse chegar a alcançá-lo.

AGRADECIMENTOS

A Deus, primeiramente, em quem sempre confiei e me guiou nos ensinamentos da ciência divina para que eu pudesse ter calma e tranquilidade nos momentos de desânimo decorrentes dos percalços da vida acadêmica.

À Universidade Federal do Amazonas, instituição que me proporcionou a oportunidade de aquisição intelectual por meio dos seus cursos; Ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, que me oportunizou olhar a realidade de maneira interdisciplinar ampliando assim meus horizontes.

Aos professores do PPGSCA, em especial à minha orientadora Prof^a Elenise Scherer pela orientação científica e por ter me acompanhado na trajetória acadêmica até aqui, por ter sabiamente me dado o direcionamento para a consecução deste trabalho.

Aos estimados carreteiros da feira Manaus Moderna, que mesmo estando sempre à postos para o trabalho no vai e vem da feira, gentilmente se dispuseram a ceder informações, sem as quais não se realizaria este trabalho; ao Sr. Maciel, administrador da feira e a SEMPAB pela contribuição e autorização para a realização deste trabalho.

*Porto de lenha
Tu nunca serás liverpool (2x)
Com uma cara sardenta
E olhos azuis
Um quarto de flauta
Do alto rio negro
Pra cada sambista paraquedista
Que sonha o sucesso
Sucesso sulista
Em cada navio
Em cada cruzeiro
Em cada cruzeiro
Das famílias de turistas
Porto de lenha
Tu nunca serás liverpool (2x)
Com uma cara sardenta
E olhos azuis
Um quarto de flauta
Do alto rio negro
Pra cada sambista paraquedista
Que sonha o sucesso
Sucesso sulista
Em cada navio
Em cada cruzeiro
Em cada cruzeiro
Das famílias de turistas
Canção "Porto de Lenha"
(Torrinho e Aldízio Filgueiras)*

RESUMO

Nesta dissertação buscamos refletir sobre os trabalhadores que se autodenominam carreteiros da feira Manaus Moderna (oficialmente denominada de feira Cel. Jorge Teixeira). Esta feira está localizada no centro da cidade, em frente ao porto que leva o mesmo nome, onde se encontra uma multiplicidade de trabalhadores que desenvolvem as mais variadas formas de trabalho. Lá encontramos os carreteiros, trabalhadores que vendem sua força de trabalho oferecendo o serviço de transporte de mercadorias num carrinho. Nosso objetivo foi caracterizar o processo de trabalho dos carreteiros da feira Manaus Moderna, problematizando sua inserção no território da feira enquanto forma de ocupação precária de trabalho e de vida. Para isto buscamos através dos objetivos específicos entender o funcionamento da feira Manaus Moderna, acompanhando o trabalho dos carreteiros no cotidiano para apontar suas condições, além de identificar as formas de organização desse trabalho, bem como as estratégias encontradas pelos sujeitos para a subsistência nessa atividade. Os procedimentos da pesquisa envolveram a aplicação de formulários para 10 (dez) trabalhadores; conversas informais com os carreteiros e demais trabalhadores da feira; entrevista com o administrador da feira; a observação e o registro fotográfico. Neste trabalho também tecemos considerações sobre a interação entre o rio e a cidade, destacando como se processou historicamente a lógica de ocupação dos espaços à beira-rio enquanto território de trabalho; explicamos a relação histórica entre as cidades, as feiras e mercados; descrevemos como se configura a estrutura espacial da feira Manaus Moderna e seu funcionamento. Com a pesquisa pudemos concluir que a atividade de carreteiro é considerada uma atividade típica de feiras e portos, já que esta categoria surgiu por uma necessidade primordial da feira. Trata-se, de um segmento relevante no mundo do trabalho urbano/fluvial amazonense, pois contribui para dar dinamismo à complexa rede de transações comerciais. Os resultados apontados pela pesquisa dão conta de os rendimentos de modo geral são baixos, mas de acordo com os trabalhadores entrevistados são melhores do que se fossem assalariados. Além disso, esses trabalhadores apontam a sua preferência em trabalhar por conta própria pela autonomia em relação aos horários e pela ausência da figura do patrão. Constatamos também a existência de redes de relações sociais no cotidiano de trabalho dos carreteiros que se desenvolvem como estratégias encontradas pelos sujeitos para a subsistência nessa atividade. A pesquisa também revelou que a relação do carreteiro com seu ambiente de trabalho é uma relação de improviso, sem o mínimo de condições ergonômicas e higiênicas, sem o mínimo de amparo quanto a direitos trabalhistas ou sociais, o que entre outras características, denota a precariedade do trabalho que desenvolvem.

Palavras-chave: Carreteiros; feira Manaus Moderna; porto da Manaus Moderna; Trabalho precário;

ABSTRACT

In this thesis we reflect on employees who call themselves the fair carters Manaus Moderna (officially called Friday Cel . Jorge Teixeira) . This fair is located in the city center , opposite the harbor which bears the same name , is a multitude of workers who develop the various forms of work. There we found the carters , workers who sell their labor power offering the service of transport of goods on a trolley . Our goal was to characterize the process of working with the fair carters Manaus Moderna , questioning its inclusion within the fair as a form of precarious occupation and work life. For this we search through specific objectives to understand the functioning of the fair Manaus Moderna , overseeing the work of the carters in everyday life to point their conditions , and identify the forms of organization of this work , as well as the strategies found by the subjects for subsistence in this activity . The research procedures involving the application forms for ten (10) workers ; informal conversations with carters and other employees of the fair ; interview with the administrator of the fair ; observation and photographic recording . In this work we weave considerations about the interaction between the river and the city , as well as historically processed the logic occupation of spaces along the river as a territory of work, explain the historical relationship between cities , fairs and markets ; describe how to configure the spatial structure of the fair Manaus Moderna and its functioning . Through research we can conclude that the activity of chariot is considered a typical activity fairs and ports in the Amazon , as this category arose by an overriding need for the fair. This is , of a relevant segment in the world of urban / Amazon river work, as this will contribute to the complex dynamic network of business transactions. As the result of the interviews , the yields are generally low, but according to those interviewed workers are better than if they were employed . Moreover , these workers indicate their preference for working on their own autonomy in relation to the times and the absence of the figure of the boss . We also note the existence of networks of social relations in the everyday work of the carters that develop as strategies found by the subjects for subsistence in this activity , as the relations of reciprocity . The survey also revealed that the ratio of the chariot with his work environment is a relationship of improvisation , without the least ergonomic and hygienic conditions , without the least protection as labor and social rights , which among other features , denotes that precariousness of their work.

Keywords : Carters; Friday Manaus Moderna; Port of Manaus Moderna; Precarious work.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: O porto da Manaus Moderna em época de vazante.....	20
Figura 2: Imagem da Cidade Flutuante, meados de 1962/1965.....	26
Figura 3: Feira da beira da praia do mercado municipal, meados da década de 60.....	27
Figura 4: Balsa do Produtor - Porto da Manaus Moderna.....	34
Figura 5: Movimento dos Carregadores do Porto da Manaus Moderna.....	40
Figura 6: A feira Manaus Moderna	43
Figura 7: Imagem aérea do Porto da Manaus Moderna com destaque para as feiras.....	54
Figura 8: Setorização da feira Cel. Jorge Teixeira.....	55
Figura 9: Entradas da feira Manaus Moderna pela rua Barão de São Domingos	57
Figura 10: Área da feira Manaus Moderna destinada aos “sem terra”.....	63
Figura 11: Carreteiros da feira Manaus Moderna.....	67
Figura 12: Carreteiros nos portões da feira Manaus Moderna.	103
Figura 13: Carreteiro do portão C- laranja, rua Barão de São Domingos.....	102
Figura 14: Carreteiro no exercício do trabalho nos corredores da feira.....	103
Figura 15: Carreteiro no exercício do trabalho nos corredores da feira Manaus Moderna...	104
Figura 16: O carrinho utilizado pelos carreteiros.....	104
Figura 17: Carreteiro carregando o carrinho cheio de melancias.....	106

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Local de origem do carreteiro.....	74
Gráfico 2: Idade dos Carreteiros entrevistados.....	75
Gráfico 3: Motivo da migração.....	75
Gráfico 4: Nível escolar do Carreteiro.....	77
Gráfico 5: Tempo de trabalho na feira.....	94
Gráfico 6: Horas trabalhadas por dia.....	99

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Quantidade de feiras por Zona da cidade.....	50
Quadro 2: Mercados Públicos da Cidade de Manaus.....	50
Quadro 3: Feiras da Cidade de Manaus.....	51
Quadro 4: Feiras Volante da Cidade de Manaus.....	52
Quadro 5: Divisão espacial interna da feira Manaus Moderna por setores.....	56
Quadro 6: Características da densidade populacional da feira Manaus Moderna.....	58
Quadro 7: Cores por portão da feira.....	74

LISTA DE SIGLAS

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LOMAN	Lei Orgânica do Município de Manaus
OIT	Organização Internacional do Trabalho
SEMPAB	Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento
SNPH	Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO I.....	20
ESPAÇO À BEIRA-RIO: O PORTO DA MANAUS MODERNA	20
1.1 O porto da Manaus Moderna e sua espacialidade	21
1.2 Mundo do trabalho multifacetado à beira rio	36
CAPÍTULO II	43
A FEIRA MANAUS MODERNA	43
2.1 Cidades, mercados e feiras	43
2.2 A Feira Manaus Moderna e sua estrutura espacial.....	52
2.3 A feira: “um bom lugar pra ganhar dinheiro”	59
CAPÍTULO III	67
OS CARRETEIROS E SEUS CARRETOS	67
3.1 Notas introdutórias sobre Trabalho	68
3.2 Caracterização dos Trabalhadores.....	73
3.3 Informalidade e estratégias de subsistência.....	78
3.4 Tempo de Trabalho e Condições de Vulnerabilidade	98
3.5 Cotidiano de trabalho	107
CONCLUSÃO	112
REFERÊNCIAS	121
APÊNDICE	131

INTRODUÇÃO

Nesta dissertação buscamos refletir sobre os trabalhadores que se autodenominam carreteiros¹ da feira Manaus Moderna, oficialmente denominada de feira Cel. Jorge Teixeira, que cotidianamente transportam mercadorias no interior da feira e seus arredores. Esta feira está localizada no centro da cidade, precisamente de frente para o porto que leva o mesmo nome. Lá se encontra uma multiplicidade de trabalhadores que desenvolvem as mais variadas formas de trabalho típicos dos mercados e feiras livres. Entre eles, situam-se os carreteiros, que estão ali cotidianamente nos portões e entradas daquela feira, desde a sua construção.

Trata-se de um espaço de extrema relevância para a cidade de Manaus, enquanto centro irradiador de atividades econômicas e culturais. Ele apresenta centralidade por ser lugar das trocas de mercadorias, de saída e chegada de barcos, de compra e venda de produtos regionais e mobilidade das pessoas que chegam e partem para diversos lugares do Amazonas e da Amazônia. Ali existe um complexo sistema de abastecimento de feiras e mercados da cidade, o que impulsiona o frenético movimento de mercadorias dos mais variados gêneros.

É também um território², aqui entendido em sua espacialidade física, como lugar de várias manifestações de trabalho e como um conjunto de relações sociais (HAESBAERT, 2004, p. 55), portanto de vida, como por exemplo, desenvolvem carreteiros, carregadores, feirantes; os motoristas de táxis, de caminhões, de carros de fretes; os vendedores de bugigangas, de refeições, de lanches, e etc. São homens e mulheres que lá trabalham para reproduzirem-se materialmente. Ali também os trabalhadores passam horas, dias e anos construindo os seus lugares na história da cidade. Para muitos deles a jornada de trabalho inicia antes do nascer do sol, já que seguem o funcionamento da feira. Nosso esforço neste

¹ O nome carreteiro foi atribuído aos trabalhadores que faziam, antigamente, o descarregamento das mercadorias trazidas pelas carretas (caminhões) que abasteciam a feira. As denominação *Carreteiro*, na sua definição simples dos dicionários de língua portuguesa remete aquele que conduz carros ou carretas ou faz carretos (MICHAELIS, 2012).

² A concepção de território é bastante vasta. Haesbaert (2004, p. 55) nos ajuda a entendê-la de uma maneira metodológica. Segundo ele, cada uma delas corresponde à posição filosófica a que estiver filiado o pesquisador. O território é para ele entendido em sua espacialidade física e como um conjunto de relações sociais, portanto de vida e de várias manifestações e formas de trabalho. Para Milton Santos (2007) o território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais, ele tem que ser entendido como o *território usado*, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade, esta por sua vez é o sentimento de pertencimento àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho; o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. Todavia, Raffestin (1993) ressalta que espaço e território não possuem conteúdos idênticos, sendo fundamental salientar que o espaço constitui, em sentido figurado, a matéria-prima para a produção do território, ou seja, o território é a apropriação do espaço, tanto econômica, política ou culturalmente, por atores que realizam determinadas atividades sociais. Sendo assim, o território é um espaço onde se concretizou um trabalho, e onde se encontram inerentes às relações de interesses e poder.

trabalho é o de compreender como esse território está marcado por expressões sociais de trabalho, em que diariamente labutam trabalhadores em condições socialmente precárias, entendidas enquanto degradação das condições de trabalho e vida (HIRATA, 1998; LEITE, 2009).

Entre as diversas atividades laborais naquela feira, chamou-nos a atenção a figura do carreteiro. Entre as bancas de frutas, verduras e pescados encontra-se um exército de homens vestidos com um jaleco de várias colorações indicando o portão e o setor da feira em que trabalham. Estão sentados nos portões, muitas vezes sobre seus próprios carrinhos numerados; conversam, observam, enquanto aguardam a sua vez, ou esperando que sejam chamados pelos clientes para o trabalho. Passam também apressadamente, empurrando seus carrinhos carregando frutas, legumes, verduras, peixes e os mais diversos produtos da feira. São responsáveis por transportar os alimentos que vão abastecer muitas mesas, lanches, barracas, tanto na capital quanto nas cidades do entorno.

É sobre este segmento de trabalhadores precarizados que focamos o nosso olhar. Trabalhadores estes que pelas particularidades do trabalho que desenvolvem, pode-se dizer que estão inseridos no chamado mundo precário da informalidade manauense, indicando aquilo que Harvey (2004, p. 125) chama de “novas estratégias de sobrevivência para os desempregados ou pessoas totalmente discriminadas”.

Faz-se necessário esclarecer inicialmente que o tema *trabalho* encontra-se entre as questões mais debatidas no cenário acadêmico, o que se justifica tanto pela sua relevância para a realidade social enquanto atividade básica da vida humana, quanto pela dinamicidade que a envolve, visto que o trabalho se reconfigura (LEITE, 2009) constantemente em busca de novas possibilidades para desacelerar os “processos de exclusão social”³ que assolam as condições de vida de milhares de trabalhadores.

De acordo com Leite e Silva (1996) as teorias disponíveis para pensar o trabalho vêm se mostrando cada vez mais incapazes de dar conta dos problemas colocados pelas

³ O chamado fenômeno da “exclusão social” é bastante discutido nas ciências humanas e sociais, não só pela sua complexidade, mas também pelas várias abordagens teóricas sobre o assunto. Martins (1997) considera que o conceito exclusão é vago e indefinido e veio substituir a idéia sociológica de “processo de exclusão”, atribuindo-se mecanicamente todos os problemas sociais e distorcendo a questão que pretende explicar. Segundo ele quando concebida como um estado fixo fatal e incorrigível e não como expressão de contradição do desenvolvimento da sociedade capitalista, a exclusão cai sobre o destino dos pobres como uma condenação irremediável (MARTINS, 1997, p. 14-16). Da mesma forma, Castel (1998, p. 32 e 33) considera que o uso impreciso do conceito exclusão oculta e, ao mesmo tempo, traduz o estado atual da questão social, pois se detém nos efeitos mais visíveis e imediatos da crise, reduzindo-a erroneamente a aspectos pontuais e não a “um processo geral de desestabilização da condição salarial”.

transformações que têm emergido nas últimas décadas no *mundo do trabalho*. Na contemporaneidade, o desafio teórico sobre o tema está para além das relações objetivas que engendram o mundo do trabalho, pois se faz significativo apresentar também, construções sobre a objetivação e subjetivação dos trabalhadores, no qual estão subjacentes os impactos das transformações do mundo trabalho, suas realidades, experiências em relação ao próprio trabalho desenvolvido (GOMES, 2008).

O trabalho do carreteiro não é novo, mas seu significado, assim como outras atividades típicas de feiras, mercados e portos até então invisíveis pelo poder público e pela sociedade, passa a ser percebido e se transformou no foco de nossa investigação. Sua existência, produção e reprodução na atualidade devem ser compreendidas levando-se em consideração a lógica capitalista. Exige a superação de falsos esquemas duais que analisam esse tipo de trabalho como “externos”, “arcaicos” ou “excluídos”. Na realidade ele se configura como um dos mais variados modos de ser da informalidade e precarização do trabalho (ANTUNES, 2011).

Com o tema *Trabalho Precário em Manaus: Os Carreteiros da Manaus Moderna* procuramos compreender como ocorre a inserção do carreteiro no mercado de trabalho informal e em que circunstâncias esse trabalho se estabelece na vida prática cotidiana desses agentes. Nossa compreensão teve apoio na busca em caracterizar o processo de trabalho dos carreteiros da feira Manaus Moderna, problematizando sua inserção no território da feira enquanto forma de ocupação precária de trabalho e de vida.

No processo de investigação, as seguintes questões nortearam nossa pesquisa: Como se insere o trabalhador carreteiro dentro do contexto da feira e do porto da Manaus Moderna? Como se processa o trabalho do carreteiro cotidianamente, considerando as precárias condições de trabalho, seja no que se refere aos rendimentos auferidos pelo trabalho como carreteiro ou na inexistência de qualquer direito trabalhista? Como estes trabalhadores se fazem necessários, considerando que eles fazem parte da cadeia produtiva existente na feira e no porto?

A escolha do objeto e do local de pesquisa se deu devido a minha participação na pesquisa *Nas Beiras Rios das cidades amazônicas: os portos e o trabalho precário*, do Grupo de Pesquisa Políticas Públicas, Território e Ambiente na Amazônia⁴, no qual desenvolvi o subprojeto *A precariedade do trabalho do carregador de bagagens do porto da Manaus*

⁴ Coordenado pela profa. Dra. Elenise Scherer.

Moderna, que se transformou no meu trabalho de conclusão do curso de Serviço Social. Com o ingresso no Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia (PPGSCA) no ano de 2011 procurei continuar pesquisando naquele local, dada a infinidade de opções de investigação social existente lá, porém, com outro segmento de trabalhadores – os carreteiros, haja vista que estes até então não haviam sido estudados.

A pesquisa exploratória teve início ainda durante o trabalho monográfico da graduação no ano de 2010, ocasião em que pude perceber que esse espaço⁵ abre um leque de possibilidade de investigação para os pesquisadores das diversas áreas do conhecimento. A partir do ingresso no mestrado iniciei sondagens no ambiente em momentos diferentes visando principalmente apreender as especificidades dos ecossistemas de cheia e vazante, o que nos permitiu levantar problematizações para concretizar este trabalho. Após a autorização da Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento – SEMPAB para realizar a pesquisa, e com a anuência do Administrador da feira, iniciamos o trabalho de campo, que se estendeu até julho de 2013.

Dessa maneira, buscamos lançar olhares sobre a feira e o porto da Manaus Moderna enquanto espaços de sociabilidades, quanto às vivências dos trabalhadores neles e por eles processadas, para observarmos como se desenvolve o trabalho dos mais diversos agentes sociais na orla⁶ da metrópole amazonense, sob o prisma de que a gênese dessa organização espacial está na relação do rio-cidade.

Como ponto de saída e de chegada, o porto da Manaus Moderna faz parte da vida social da cidade, um mundo de múltiplas atividades econômicas, pois naquele território tem-se um complexo sistema de abastecimento de feiras e mercados com produtos regionais, impulsionador do consumo, viabilizados através do transporte fluvial. Este espaço urbano é

⁵ Existem várias abordagens no que concerne ao espaço. Segundo Lefebvre (2008) elas se dão em diferentes níveis de reflexão ou recorte da realidade. De acordo com este autor não existe espaço despido, divorciado, separado de relações sociais. Trata-se sempre de um espaço definido em sua produção, socialmente ampla, transformando-se em espaço socialmente produzido, onde se concretizam não apenas relações sociais de produção, mas também produção de relações sociais, de tempos infinitamente diversos. Trata-se daquilo que Lefebvre chama de espaço vivido, vinculado à prática social. De igual maneira Milton Santos (1978) relata que encontrar uma definição única para espaço, ou mesmo para território é tarefa árdua, pois cada categoria possui diversas acepções, recebe diferentes elementos de forma que toda e qualquer definição não é uma definição imutável, fixa, eterna. Segundo ele o espaço é compreendido como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações que estão acontecendo e manifestam-se através de processos e funções. Por suas características e por seu funcionamento, é o resultado de uma práxis coletiva que reproduz as relações sociais (SANTOS, 1978, p. 171).

⁶ Segundo Trindade Jr. et al (2005, p. 13) o que tem se convencionado chamar de orla diz respeito ao espaço de contato imediato de interação entre terra e água, seja considerando os rios de maiores dimensões, seja considerando os igarapés que entrecortam as cidades.

produzido, modelado, modificado, caracterizado pelos agentes produtores do espaço⁷ ou atores sociais responsáveis por organizarem e reorganizarem a cidade. Esses agentes concretizam nesse espaço um complexo sistema de produção e de consumo, o que gera emprego e renda para uma infinidade de agentes das mais diversas categorias.

O universo dos carreteiros da feira Manaus Moderna compreende um número aproximado de 100. Por ser uma pesquisa de caráter qualitativo estabelecemos como nossos entrevistados 10 (dez) trabalhadores, pois levamos em consideração que uma pesquisa qualitativa não deve se restringir ao alcance do número de entrevistados tão somente, e sim primar pela qualidade dos relatos. Os procedimentos da pesquisa compreenderam a aplicação de formulários com perguntas abertas e fechadas aos carreteiros, sempre respeitando a livre escolha de participação de cada um; conversas informais com os carreteiros e demais trabalhadores da feira; entrevistas semi-estruturadas com roteiro de perguntas direcionadas ao administrador da feira; a observação e o registro fotográfico, além do levantamento bibliográfico e documental de modo a subsidiar a nossa compreensão a respeito do trabalho desenvolvido pelos carreteiros.

Desta maneira pudemos estruturar o presente trabalho da seguinte forma: No primeiro capítulo, intitulado *O porto da Manaus Moderna*, apresentamos como tópico inicial o porto da Manaus Moderna e sua espacialidade. Nele tecemos considerações sobre a interação entre o rio e a cidade, bem como se processou historicamente a lógica de ocupação dos espaços à beira-rio da cidade de Manaus. No segundo tópico deste capítulo descrevemos o mundo do trabalho multifacetado à beira-rio enquanto território de trabalho, lugar onde diariamente transitam e labutam inúmeras pessoas que caracterizam esse espaço como heterogêneo. Para tanto, entre os vários autores que têm se dedicado a estudar a relação do rio com a cidade na Amazônia, ou melhor, na importância que os rios têm para elas, buscamos aporte em Trindade Jr. et al (2005, 2008, 2009), Marin e Chaves (1997), Santana (2006), Oliveira (2003), Malheiro et. al (2005, 2008), entre outros.

O segundo capítulo é dedicado à *Feira Manaus Moderna*. Nele explicamos a relação histórica entre as cidades, as feiras e mercados, que de acordo com Filgueiras (2006) são indissociáveis. A origem das feiras e mercados está ligada ao próprio processo de urbanização do país, bem como apresentamos a definição entre os conceitos de feiras e mercados.

⁷ De acordo com Corrêa (2000) os agentes produtores do espaço são os proprietários dos meios de produção (grandes industriários), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Desenvolvemos também um tópico para explicar a estrutura espacial da feira Manaus Moderna e seu funcionamento, assim como a sua localização, bem como uma síntese do seu processo de constituição. E no último tópico falamos da feira enquanto lugar de trabalho e lugar onde se vende e compra-se de tudo, ressaltando este espaço de convívio e de múltiplas relações e de conflitos que dão vivacidade a feira. Aqui, tomamos como referência autores como Silva (2010a, 2010b, 2011), Filgueiras (2006), Vargas (2001), Ferretti (2000), Mott (2000), Aquino (2010), Rodrigues et al (2011), Leitão (2009), entre outros.

Reservamos o terceiro capítulo para descrever o trabalho dos *Carreiros e seus carros*. É neste capítulo que apresentamos os resultados em torno dos objetivos da pesquisa, quais sejam, apontar as condições de trabalho, as situações de vulnerabilidade e a invisibilidade do trabalho do carreiro, a partir do acompanhamento do trabalho dos carreiros na cotidianidade da vida na feira Manaus Moderna; além de tecermos algumas considerações sobre a organização desse trabalho, as experiências precárias de inserção social, bem como as estratégias encontradas pelos trabalhadores para a subsistência nessa atividade. Essas discussões foram desenvolvidas através dos seguintes tópicos: Notas introdutórias sobre Trabalho; A caracterização dos trabalhadores; Os limites do trabalho por conta própria; O tempo de trabalho e as condições de vulnerabilidade; e como se dá o cotidiano de trabalho dos carreiros. É neste capítulo também que tecemos considerações sobre a informalidade e a precarização do trabalho. Para isto, buscamos aporte em autores como Tavares (2004), Antunes (2011, 2005, 1995), Castell (1998), Leite e Silva (2006, 1996), Castro (1999), Scherer (2012, 2009, 2005), Santana (2006), entre outros.

No final do trabalho apontamos as conclusões sobre os resultados alcançados pela pesquisa. É neste momento também que citamos as dificuldades que perpassaram nossa pesquisa e sinalizamos alguns assuntos que poderão ser objeto de futuros estudos.

CAPÍTULO I

ESPAÇO À BEIRA-RIO: O PORTO DA MANAUS MODERNA



Figura 1: O porto da Manaus Moderna em época de vazante.
Fonte: Acervo da autora, setembro/2012.

*Pedras do porto da cidade
na verdade pedras duras
do portão da face escura
em que a cidade se escondeu*

*E se perdeu como canção
que nega as flores do seu chão
para cantar outro lugar
para cantar outro lugar*

*Então, canta Manaus!
- filha da tribo -
canta hoje o teu castigo
ser um rio vivendo o mar*

Canção “Pedras de Manaus”
Raízes Caboclas
(Composição: Adalberto Holanda e Eliberto Barroncas)

1.1 O porto da Manaus Moderna e sua espacialidade

Tomamos como referência Oliveira e Schor (2008), os quais colocam o porto como possibilidades de entendimento da cidade, pois segundo eles a vida começa no porto pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e nela falta. Para se apreender o porto da Manaus Moderna com sua espacialidade faz-se necessário compreendermos o sua localização⁸ na cidade. Para tanto teceremos algumas considerações sobre o histórico da apropriação dos lugares à beira-rio⁹ da cidade de Manaus para situarmos o porto da Manaus Moderna. Nesse sentido, tentamos construir uma análise capaz de nos fornecer as informações necessárias para que conheçamos os contextos de vida urbana que diretamente ou indiretamente influenciaram o uso e a ocupação¹⁰ dos lugares à beira-rio.

Malheiro et al. (2005, p. 01) ressalta que “entender a cidade contemporânea parece ser uma das tarefas das mais árduas, impostas constantemente às mais diferentes esferas do conhecimento”. Segundo ele, na atualidade, parece ser difícil propor um modelo explicativo totalizador, bem como uma única interpretação da cidade, uma vez que dela temos somente condições de perceber aquilo que podemos interpretar e entendê-la implica construir um saber acerca da sua singularidade (MARIN e CHAVES, 1996).

Partimos então da consideração da cidade assim como pensou Lefebvre (2001, p. 56-57) como “projeção da sociedade sobre um local”, de modo que, “aquilo que se projeta não é apenas uma ordem distante, uma globalidade social, um modo de produção, um código geral, é também um tempo, ou vários tempos, ritmos.” Todavia, segundo ele, não se trata de tempos justapostos ou apenas superpostos na cidade, e sim de coexistências e simultaneidades de “padrões”, de formas de viver, de temporalidades na vida urbana.

⁸ Segundo Oliveira (2003, p. 29) a localização do lugar está relacionada à projeção da coletividade humana sobre uma parcela do espaço terrestre que, sob diferentes maneiras, serve à espacialização das atividades.

⁹ Expressão cunhada por Trindade Jr. e Tavares (2008) ao discernirem cidades ribeirinhas de cidades beira-rio. As primeiras têm forte relações socioeconômicas e culturais em escala geográfica local e regional em articulação com o rio, diferentemente da segunda que estão em processo de perda da articulação entre o espaço fluvial tanto nas práticas socioeconômicas quanto nas culturais. Todavia, eles apontam que há cidades que assumem forma e conteúdos ribeirinho não simplesmente pela sua localização à beira-rio, mas que não podem ser classificadas como ribeirinhas, pois seus conteúdos socioespaciais as colocam em um outro patamar.

¹⁰ Nos últimos anos vários autores têm desenvolvido trabalhos no sentido de apontar como se deu a lógica de ocupação dos espaços à beira-rio de Manaus, como é o caso de Guglielmini (2005), Oliveira (2007) e Silva (2010), para citar alguns. Em seus estudos eles indicam que a beira-rio de Manaus foi apropriada por segmentos privados que acabam por segregar os demais agentes sociais do direito a circulação por estas áreas por serem áreas de uso restritos.

Pode-se afirmar que a densa rede de drenagem fluvial amazônica desempenhou um importante papel na localização das cidades e vilas, as quais vão florescer ao longo das margens e da confluência destas vias naturais (TRINDADE JR. et al, 2005). É desta forma que grande parte das atividades localizadas às margens dos rios apresenta grau de dependência muito maior com relação aos rios, inclusive, sendo esta uma das razões que fazem com que sejam buscadas tais localizações.

A apropriação dos espaços às margens dos rios, especialmente no caso da cidade de Manaus, bem como de outras cidades, se deu principalmente, em função da estratégia geopolítica portuguesa para a conquista do território. Nesse primeiro momento de produção do espaço local, temos como marco inicial da cidade e expressão da dominação portuguesa na área do rio Negro, a Fortaleza de São José do Rio Negro, que se localizava a três léguas da margem do rio Negro, mais ou menos no local onde se encontrara o antigo prédio da Fazenda Estadual (MONTERIO, 1994, p. 26). Importa lembrar que esses espaços e sua produção são entendidos segundo Santos (1978) enquanto totalidade, ou seja, enquanto resultado e condição dos processos sociais realizadas historicamente.

Para Oliveira e Schor (2011, p. 18):

A localização de Manaus, equidistante da fronteira oriental marítima e da fronteira ocidental da vasta rede hidrográfica, possibilita conexões com diferentes localidades da Amazônia e permite que a cidade de Manaus seja um importante centro de circulação de mercadorias e de pessoas para o *hinterland* e da região para o restante do país e outras partes do mundo. A excepcional posição geográfica faz com que a cidade desempenhe importante função portuária concentrando o fluxo, principalmente para a Amazônia Ocidental. (grifos do autor)

De acordo com Trindade Jr. et al (2005), a relação histórica entre as cidades e os rios na Amazônia apresenta forte dimensão geográfica, responsável por expressar material e simbolicamente em suas paisagens e em seus espaços – concebido, vivido e percebido – determinadas particularidades construídas através de uma multiplicidade de usos e de formas de apropriações, relacionadas às necessidades de produção econômica e de expressões sociais com fortes apelos culturais associados ou não às singularidades locais e às particularidades regionais.

A confluência da cidade com o rio provoca um modo de vida peculiar, pois sofre significativa influência do meio rural e vice-versa, uma vez que existe interação constante entre pessoas que transitam em ambos os espaços (SILVA, 2011, p. 27). Quando observamos o movimento do porto da Manaus Moderna, bem como as feiras e mercados existentes no

local, podemos identificar a produção e manutenção de práticas e saberes rurais em ambiente urbano.

Segundo Guglielmini e Oliveira (2005) temos na cidade o tecido urbano, formado por uma malha desigual, que é o suporte no qual se desenvolve a vida urbana, como um modo de viver muito intenso e degradado, nesse modo de viver temos os objetos materiais e os valores que vão compor os lazes do urbano, dentre outros, os costumes, que terminam em alguns casos por constituírem em ilhotas do rural no urbano, ou seja, modos de vida diferenciados, que por suas características mais parecem uma ruralidade pura dentro da cidade. É o que ocorre, no caso das palafitas que encontramos na área de estudo, independente de estarem numa grande cidade, elas fazem parte de um modo de vida do homem do interior, que na região é chamado de ribeirinho, e nesse sentido, esse morador se torna um ribeirinho urbano.

As formas de viver na cidade assinalam uma identidade¹¹. Segundo Silva (2006) a produção identitária se constitui em uma modalidade de construção social que se processa de diferentes formas, e segundo ele a identidade ribeirinha da cidade é um delas. Malheiro et al (2005, p. 3), ao argumentar que a área central de cidades amazônicas como Belém, é lugar de (re)afirmação, de (re)elaboração e de (re)invenção de identidades, destaca a presença da identidade ribeirinha não somente nas atividades que constituem a produção econômica de um grupo social qualquer de ribeirinhos, mas aponta que um outro traço responsável por esta identidade se encontra em sua dimensão territorial, isto é, a identidade ribeirinha se constitui a partir de, e por meio de, um arranjo de objetos espaciais.

Este autor assinala que vários elementos devem ser considerados enquanto um conjunto de “sistema de objetos espaciais/geográficos e sistema de ações histórico/culturais dialeticamente articulados”, em meio aos quais devemos considerar interações e modos de vida que são estabelecidos entre os cidadãos e o rio, seja este tratado como via de transporte de importância fundamental, seja este considerado como fonte de recursos econômicos e de subsistência, seja ainda como um referencial simbólico intrinsecamente relacionado à vida do homem amazônico (TRINDADE JR., 2003, p.03).

No entanto, este autor nos alerta que a importância dos rios para a cidade, tão enfatizada nos escritos acadêmicos sobre o tema, precisa ultrapassar o nível da contemplação para dar lugar a sua real importância na realidade regional, assumindo um caráter funcional

¹¹ Sobre isto Fortuna (1997), em seu texto sobre *Destradicionalização e Imagem da Cidade*, argumenta que as cidades sofrem transformações mais ou menos intensas ao longo do tempo, e a sua identidade, como a identidade dos sujeitos, encontra-se sujeita a constantes processos de recomposição. (p. 232.)

(circulação fluvial), de subsistência material (fonte de recursos alimentares), lúdica (lazer) e simbólica (imaginário sociocultural). Assim, o rio reflete não só as relações desenvolvidas entre os diferentes agentes que o acessam, mas também a circulação de um conjunto de mercadorias. “Um dia de feira” no cotidiano do porto e das feiras permite observar estes movimentos, pois nesse momento ocorre a distribuição dessas mercadorias, associada às vivências dos diferentes sujeitos observados neste local (MALHEIRO et al, 2005).

Seabra(2004)¹² também adverte que é preciso considerar que a orla fluvial das metrópoles amazônicas estão extremamente metamorfoseadas por sua atual realidade metropolitana, e portanto, é preciso levar em consideração a identidade territorial ribeirinha como território do uso. Segundo esta autora, desconsiderar essa temporalidade, como também a dimensão territorial que lhe é correspondente, significa, em última análise, reforçar a metáfora das “margens” – cujo significado tem um sentido muito mais forte do que o de mera localização, pois adquire contornos de exclusão socioespacial.

Os portos que se formaram à beira dos rios das cidades amazônicas sempre tiveram fortes ligações com estas, principalmente pela mobilidade das pessoas e mercadorias e depois pelas relações comerciais que se manifestam no local e recriam a paisagem das mesmas. O local se coloca como uma alternativa de trabalho para diversas categorias de trabalhadores que buscam alguma forma de subsistência, lugar de prevalência do trabalho precário, onde muitos trabalhadores passam horas, dias e anos construindo os seus lugares e o seu lugar na história.

A cidade de Manaus se expandiu no sentido leste-oeste¹³, ao longo da orla do Rio Negro. Os portos da orla fluvial de Manaus são espaços diferenciados no que diz respeito à infraestrutura, à funcionalidade e às especificidades de seus mecanismos de prestação de serviço. Ressalte-se ainda a interação recíproca entre os espaços portuários, os bairros e as populações de onde estão localizados.

¹² Segundo a autora, compreender a identidade territorial ribeirinha enquanto território do uso exige considerar que estes espaços constituem campos de possibilidades, pois seus conteúdos ultrapassam as determinações do concebido, atingindo o vivido e criando, dessa forma, territórios do uso, pois são constituídos a partir do atributo da diferença e por isso não se deixam capturar por modelos racionalizadores de um cotidiano programado.

¹³ Segundo Otoni Mesquita (2009, p. 183) os mapas de Manaus sugerem que a definição do desenho formado pela malha urbana foi sendo determinada por algumas tradições culturais e adaptações perante as imposições do meio ambiente. De acordo com este autor a ocupação dos espaços da cidade vai ocorrendo progressivamente em um sentido (leste-oeste), o qual deriva da orientação da ocupação portuguesa na região, onde instalavam suas fortalezas e fundavam os povoados às margens dos rios, pontos estratégicos para a navegação, alimentação e segurança.

A beira-rio da cidade de Manaus se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara, compreendendo uma faixa contínua de aproximadamente 43 km¹⁴. De acordo com Silva (2010a, p. 15) na extensão desse espaço localizam-se os diversos portos públicos, privados e as balsas improvisadas que compõem a paisagem portuária da cidade de Manaus. Esse espaço à beira-rio é hoje preenchido por pessoas e empresas que se apoderaram dele tornando-o privado, desenvolvendo as mais variadas atividades possíveis como transportes rodofluviais, construção e reparos de barcos.

Em toda a beira-rio da cidade é possível encontrar inúmeros pontos de atracação de barcos e de desembarque de pessoas e mercadorias que são chamados de portos. São portos públicos ou privados, alguns administrados pela Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias (SNPH), e outros sobre os quais não há qualquer controle ou estatística oficial no tocante às atividades por eles desenvolvidas. Dentre eles, podemos citar o porto de São Raimundo, Estação Hidroviária de Manaus (antigo *Roadway*¹⁵), Manaus Moderna, Chibatão, Educandos, Panair, Trigolar, Ceasa, Lajes, dentre outros. Ressalvando-se as deficiências infraestruturais de alguns, todos têm sua importância para as interações regionais. Há, ainda, outros 57 portos registrados pela Receita Federal, funcionando de forma precária e muitos deles clandestinos (SILVA, 2010a).

A beira-rio da cidade de Manaus pode ser compreendida através de como se deu a lógica de apropriação e de uso do espaço ou território, por não obedecer a uma orientação referencial, mas sim construída aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade. É um lugar de alternativa de subsistência, uma vez que oferece condições econômicas e de circularidade para o exercício de uma diversidade de formas típicas de trabalho.

Sendo assim, a lógica das ocupações que surgiram às margens deve ser vista a partir da construção da espacialidade numa sociedade desigual, em vez de ser considerada como uma deformidade na paisagem, pois a paisagem urbana contém as contradições inerentes à sociedade (OLIVEIRA, 2003, p. 35).

¹⁴ Ver a dissertação de Jefferson Gil da Rocha Silva sobre os *Canoeiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea* (2010).

¹⁵ Oficialmente inaugurado em 1902 em decorrência da necessidade de modernização portuária da cidade dada a necessidade de melhorias para a eficiência do embarque e desembarque da produção gumífera, do comércio e dos insumos ligados a ela, já que com o desenvolvimento econômico produzido pela borracha, tornou-se necessária a ampliação das instalações portuárias existentes que em 1890 se resumia ao trapiche “15 de Novembro”. A construção do *Roadway* foi considerado de ponta para o cenário nacional e local, pois o cais flutuante possibilitava adaptação ambiental aos navios que utilizavam o atracadouro ante a elevação do nível das águas (SANTANA, 2009).

Tal lógica se apresentou de forma marcante à cidade na década de 50, período em que Manaus presenciou o surgimento do fenômeno da “cidade flutuante¹⁶”, caracterizada pela segregação residencial imposta por ser área residencial ocupada pelos seguimentos de baixa renda que não tinham condições de arcar com os custos da moradia na cidade, e por isso, veem-se condicionados pelas condições materiais à ocupação de áreas desfavoráveis como os igarapés, as periferias distantes e a água (OLIVEIRA, 2003, p. 81).



Figura 2: Imagem da Cidade Flutuante, meados de 1962/1965.

Fonte: Wilson Aranha, disponível em: <http://manausdeantigamente.blogspot.com.br/2013/04/a-cidade-flutuante-da-manaus-antiga.html>

Silva (2011) destaca que desde o final do século XIX, o local onde está situado o porto da Manaus Moderna vem se constituindo enquanto espaço importante de comércio para a cidade de Manaus. Ele já comportou diversos elementos que foram lhe atribuindo uma variedade de denominações, como a já citada “Cidade Flutuante, Feira da beira da praia do Mercado (Figura 3), Feira da Escadaria dos Remédios¹⁷, Feira da Banana e, mais recentemente, feira e porto da Manaus Moderna” (op. cit, p. 2)

¹⁶ De acordo com José Leno Barata de Souza (2010), na sua tese de doutorado intitulada “*Cidade Flutuante: uma Manaus sobre as águas (1020-1967)*”, a “cidade flutuante” correspondia a um conjunto de casas de madeira construídas sobre troncos de árvores capazes de torná-las flutuantes sobre as águas do rio Negro e igarapés da cidade de Manaus. “Ela existiu entre os anos de 1920, quando o “fausto” exclusivista da borracha chegou ao fim, e 1966 quando, em meio a uma política de “integração” nacional dos governos militares, implantou-se na cidade uma zona franca de comércio, cujas metas de modernização e progresso da capital amazonense não incluíam a “cidade flutuante”, pelo contrário, passavam pela sua completa destruição (SILVA, 2011).

¹⁷ Denominação dada ao local onde está hoje localizado o Porto da Manaus Moderna, fazia alusão à escadaria da igreja N. S. dos Remédios.



Figura 3: Feira da beira da praia do mercado municipal, meados da década de 60.
Fonte: SILVA, 2010b.

Trindade Jr. (2009), em seus estudos dedicados à cidade de Belém, afirma que as vias fluviais têm significativa importância na definição da paisagem urbana das cidades amazônicas, bem como na configuração de suas áreas centrais. Isso porque o dinamismo econômico existente, e que definiu a centralidade do atual núcleo histórico das cidades, atribui-se, em grande parte, ao contato com essa importante via de transporte desde os primórdios de sua história. Assim, a existência das mais diversas atividades fez com que as áreas próximas aos rios se tornassem espaços que se destacavam pela centralidade urbana.

Desta forma, a presença de ícones como o tradicional mercado Adolpho Lisboa, a igreja Nossa Senhora dos Remédios, o Centro de Artes Chaminé, todos com edificações datadas do século XIX, além de diversas edificações tradicionais que compõem o território da Manaus Moderna testemunham o pioneirismo da ocupação territorial e da administração urbana caracterizada pela influência europeia na cultura atribuindo aspecto central a esse espaço (SANTANA, 2006). Daí as áreas centrais, e particularmente seus mercados, terem sido historicamente entendidos não só como o lugar de encontro da cidade, mas também, em certo sentido, como o “espaço-síntese da experiência urbana” (FILGUEIRAS, 2006). O centro é considerado, portanto, como o espaço que permite a coordenação das atividades urbanas e a identificação e ordenação simbólica destas atividades (CASTELLS, 2000).

Estes históricos lugares de mercado permitiram a construção da noção de *centralidade*. Esta, enquanto essência do fenômeno urbano¹⁸, é o coração das articulações entre os

¹⁸ Sem querer simplificar as definições e reconhecendo a amplitude teórica das obras de Henri Lefebvre (1999, 2001, 2008), pode-se dizer que ele concluiu que o “urbano é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que

elementos da estrutura urbana, designando, ao mesmo tempo, um local geográfico e um conteúdo social. A centralidade constitui-se, deste modo, num lugar de condensação do urbano e de seus significados simbólicos: “[...] o centro urbano traz, para as pessoas da cidade, o movimento, o imprevisto, o possível e os encontros” (LEFEBVRE, 1999).

Pode-se dizer que a centralidade tem como elemento principal o trabalho, o qual tem no Centro da cidade o seu lugar por excelência. É assim, que a orla e suas adjacências tornaram-se historicamente em local de comércio, como por exemplo, as lojas instaladas nas ruas próximas ao Mercado Municipal Adolpho Lisboa, que ainda hoje detém uma relação de proximidade com os moradores de cidades e áreas rurais do Estado. Quando chegam a Manaus os interioranos tem nessas lojas o apelo de produtos bem específicos do seu cotidiano como malhadeiras, fios de nylon, tarrafas, candeeiros, motores de popa, caixas de isopor, utensílios para casa de farinha, redes de dormir, painéis de alumínio, tabaco, entre outros produtos direcionados a esta realidade social. Oliveira (2009) destaca ainda o comércio de ferramentaria, realizado por camelôs, rodeando o muro da Capitania dos Portos¹⁹.

O entorno da orla do Porto da Manaus Moderna, assim como o centro congregam um somatório de instituições públicas, serviços sociais e espaços históricos, de lazer e de turismo, mas também espelha o confronto de realidades distintas estrategicamente manipuladas pelo poder público e pelo capital em detrimento das massas empobrecidas (SANTANA, 2006), ou seja, a cidade é preparada para a circulação da mercadoria em detrimento do bem-estar das pessoas.

Sobre isto Guglielmini e Oliveira (2005) apontam que quando a produção desse espaço urbano, incluindo os espaços à beira-rio, se baseia somente no mercado e seu valor de troca, ou seja, aquilo que pode ser vendido e comprado ocorre simultaneamente um desprezo ao rio enquanto dimensão do lugar, destruindo a possibilidade da construção de uma cidade caracteristicamente local, transformando a beira-rio em simulacro, e devido a isso a beira passa a ser renomeada de orla fluvial.

Importante se faz destacar as experiências, sejam vindas da interação da cidade com a sua hinterlândia²⁰, seja com as mais diversas localidades, pelos barcos e canoas aportados nos ancoradouros e trapiches numa mistura colorida de vivências na da área central da cidade.

se afirma”, enquanto a cidade “é um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação” ou “a projeção da sociedade sobre um local”. Segundo ele o urbano é um fenômeno que se impõe em escala mundial a partir do duplo processo de implosão-explosão da cidade atual.

¹⁹ Localizado entre a Praça da Matriz e o Mercado Municipal Adolpho Lisboa, na rua Floriano Peixoto

²⁰ Região interiorana sob influência de uma metrópole ou porto.

Como diz Trindade Jr. (2009, p. 212), “assim como nas feiras à beira-rio que vendem de tudo, das frutas com sabor e cheiro regional aos sonhos, mitos e feitiços de ‘encantados’ que povoam a floresta, estabelecendo sociabilidades e vivências cotidianas para além das mercadorias”.

Também como elemento singular das cidades ribeirinhas, dada sua configuração urbano-fluvial, encontramos as embarcações, que para Malheiro et al (2005) passam a ser a maior expressão do contato direto do ribeirinho com o rio, constituindo-se também num “objeto/símbolo”. É de impressionar a aglomeração de barcos na paisagem da orla da Manaus Moderna. Essas embarcações se diferenciam umas por possuírem motor outras por serem movidas à força dos braços. Elas vêm das mais diversas localidades da região e têm tamanhos variados. A maioria delas tem como objetivo o transporte de mercadorias ou pessoas. Cada uma carrega um nome que a personifica ao seu dono, ou seja, coloca-a como algo vivo que ao singrar pelas águas dá vivacidade e produtividade ao rio (MALHEIRO et al, 2005).

Esses nomes geralmente são atribuídos pela religiosidade (“El Shaday”, “Fé em Deus”, “Santo Antônio”, etc.) ou buscam reproduzir nomes de família, do dono do barco, ou de alguém próximo a este último (“Júnior Araújo”, “Signos Filho”, “Cap. Jorge”, “Selma” etc). Essa personificação revela “o amor de filho” que as embarcações despertam em seus donos, o que é ilustrado pelas palavras de Benchimol (1995, p. 10) “[o barco] é como gente. Tem nome, número e domicílio. Sendo como gente (...) tem também vida, com direito a batismo, padrinho, enredo, romance e drama”.

Nesse sentido acreditamos também que para compreender a cidade é fundamental compreender a sua dimensão humana, pois a cidade é palco e resultado das relações sociais estabelecidas nela, e que por sua vez, acabam por definir e delinear a paisagem urbana e a figura da cidade (FENELON, 1999, p. 06).

Na orla sul da cidade de Manaus está localizado o porto da Manaus Moderna, em um local estratégico (no Centro da cidade). Este porto está situado entre os igarapés do Educandos e São Raimundo. Este aspecto geográfico é um ponto estratégico para a circulação, acesso e comunicação entre aquele espaço e os referidos igarapés. Ele está próximo aos mais importantes entrepostos da capital amazonense, como a Feira da *Pan Air* e o secular Mercado Municipal Adolpho Lisboa.

Segundo Santana (2006) os limites atuais da orla fluvial-portuária da Manaus Moderna correspondem as ruas Marquês de Santa Cruz, dos Barés, travessa Tabelação Lessa, rua Barão de São Domingos, rua Pedro Botelho, além de sua avenida principal, a Lourenço Braga,

estendendo-se até o cruzamento da rua Visconde de Porto Alegre com a avenida Sete de setembro, passando antes pela ponte do Educandos.

Tanto a localidade como o porto receberam o nome de Manaus Moderna durante as últimas modificações significativas na infraestrutura espacial do local, através de projeto de urbanização que transformou aquele local em zona portuária e de comércio para atender às novas exigências do mercado impostas agora pela metropolização da cidade com a implantação da Zona Franca de Manaus, já que o *Roadway*, apesar de suas inúmeras transformações não comportava mais as necessidades dos processos produtivos em curso. (SANTANA e SCHERER, 2009).

A denominação Projeto “Manaus Moderna” está relacionado ao “Programa de melhorias físicas do município de Manaus-AM”, que foi criado na segunda metade da década de 1980, pelo governo estadual, com financiamento do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), prevendo uma série de intervenções na área urbana de Manaus com a finalidade de adequar a cidade à nova realidade da Zona Franca de Manaus. Localizado no centro da cidade e compreende a Avenida Beira Rio (ou Manaus Moderna), onde se encontram o Mercado Municipal, a Feira Manaus Moderna e a Estação Hidroviária de Manaus (SILVA, 2011, p. 79).

Segundo Santana e Scherer (2009), coube à construtora Andrade Gutierrez a elaboração do projeto, em 1986. O foco das modificações deveria atingir boa parte da orla de Manaus compreendendo a área do porto onde hoje se localiza a nova Estação Hidroviária de Manaus e o centro comercial da cidade com o objetivo de facilitar o escoamento dos produtos através dos automóveis que saíam da estação portuária em direção, principalmente, ao Distrito Industrial.

De acordo com Silva (2011), o processo de implementação desse projeto, com seus vários redimensionamentos, foi fundamental na conformação do espaço hoje chamado de Manaus Moderna. Segundo esta autora, o projeto conviveu com várias orientações, de acordo com os interesses e grupos políticos locais, bem como com suas articulações com os grupos econômicos, resultando, em vários momentos de sua implementação, em divergências sobre as direções que possuía entre esses grupos.

Silva (2011) afirma que as reformas estéticas em Manaus parecem terem sido priorizadas na medida em que foram entendidas como “humanizadoras” e “modernizadoras”. Da mesma forma Mesquita (2009, p. 148), em seus estudos sobre o plano de embelezamento da cidade de Manaus no período de 1892-1896, já havia assinalado que na época da *belle époque*, os governantes direcionavam suas intervenções urbanísticas para o progresso,

civilização e procuravam atualizar a imagem da cidade por meio dos padrões exigidos pela saúde pública, modernidade e estética.

Pode-se dizer que o projeto Manaus Moderna teve orientação parecida, conforme podemos observar na afirmação de Jornal do Comércio apud Silva (2011, p.26):

Esse Projeto “Manaus Moderna”, de autoria do governador Gilberto Mestrinho, cujo apadrinhado mais ilustre era ninguém menos do que Amazonino Mendes, previa grandes intervenções urbanas, com o objetivo de “modernizar” a cidade de Manaus, e cuja obra principal era a construção de uma avenida de 5 km que ligaria o porto ao Distrito Industrial. Sendo assim, a área onde localizava a antiga Feira da Escadaria teria de ser necessariamente desapropriada para dar espaço à “modernidade”.

Hoje, verifica-se que a pretendida modernização não se concretizou, pois a realidade do porto da Manaus Moderna confronta-se diretamente com as instalações da Estação Hidroviária de Manaus, local oficial de embarque para destinos nacionais, internacionais. A construção da Avenida Lourenço Braga e a megaestrutura do paredão de concreto com escadarias ao longo da orla, que foram erguidos por meio de aterro retirados do leito do igarapé do Educandos (SANTANA e SCHERER 2009) significaram, sem sombra de dúvidas alguma melhoria na área, mas os serviços portuário-fluviais continuaram seguindo a mesma orientação, com barcos aportando em balsas improvisadas, já que o porto da Manaus Moderna atrai a maioria dos barcos, haja vista que na Estação Hidroviária de Manaus há custos.

A configuração desse espaço de abastecimento de gêneros não é recente. Importa lembrar que o hoje porto da Manaus Moderna fora antes um emaranhado de casas suspensas sobre as águas à margem da orla do rio negro. Pinheiro (1999) lembra que antes dessa época:

Na década de 1850, a entrada na cidade fazia-se pelo ancoradouro em frente à praça da Imperatriz onde, à época, constituía-se a nova igreja da Matriz ou, em menor escala, pela rampa existente em frente à igreja dos Remédios no baixo do mesmo nome. Esses eram também espaços onde aportavam catraias e alvarengas que traziam das vilas e lugarejos do interior gêneros alimentícios e utensílios que eram ali comercializados.

A própria presença do Mercado Municipal Adolpho Lisboa aponta para a antiguidade desse local como centro de comércio e abastecimento. Ele existe desde o século XIX, construído no período da economia gomífera no Amazonas e teve a sua inauguração no dia 15 de julho de 1883. Este mercado foi por algum tempo o principal responsável pelo abastecimento de gêneros alimentícios da cidade.

O centro de Manaus, às margens do rio Negro, local dos mais promissores para o comércio de gêneros agrícolas e extrativistas é local das primeiras ocupações na cidade, e, portanto, remodelá-lo, ou reordená-lo, significou enfrentar as experiências e formas de ocupação que nele se consolidaram, ou seja, as formas de morar e habitar, mas, principalmente, os modos de trabalhar e comerciar das feiras que ali se construíram (SILVA, 2011, p. 80).

A orla urbana da Manaus Moderna compreende um conjunto de objetos infraestruturais ao longo de sua extensão. Paralelamente ao percurso da Avenida Lourenço Braga, uma série de modificações territoriais foi adaptada pelo poder público, como a restauração de prédios históricos da cidade, a construção de praças, monumentos, pequenas pontes e passarelas, quadras de esportes, entre outros. Esses melhoramentos estruturais servia para dar espaço a pretendida modernidade, cujo objetivo maior era dar engrenagem política e econômica ao sistema urbano sustentador dos fluxos de produção e comércio do Distrito Industrial através da avenida Lourenço Braga (SANTANA, 2006).

Contudo, no porto da Manaus Moderna, propriamente dito, relegado sempre a segundo plano em detrimento, por exemplo, da Estação Hidroviária de Manaus, continuou com sua característica preponderante, a precariedade da infraestrutura portuária. O sistema viário-fluvial, o atracamento do grande número de embarcações de vários portes, bem como os processos de carga e descarga, embarque e desembarque de produtos, bagagens e passageiros provocam grande desgaste aos trabalhadores e às pessoas em geral que utilizam os serviços realizados naquele ambiente. Destacam-se ainda as especificidades nos períodos da cheia e da vazante dos rios, que minimizam ou acirram as dificuldades dessas atividades portuárias.

Atualmente, os problemas das cidades ribeirinhas amazônicas, sejam elas pequenas, médias ou grandes ainda persistem e são de natureza variadas, o que se reflete na estrutura física e estética de suas orlas. Apresentam problemas que historicamente se converteram e se convertem em tensões e conflitos envolvendo a população local e outros atores sociais que participam efetivamente do processo de desenvolvimento local (TRINDADE JR. et al, 2005).

Manaus não foge a essa regra. Ela se configura como uma grande metrópole amazônica, cuja história tem sido profundamente marcada por projetos governamentais cujos objetivos foram “ocupar e desenvolver economicamente” a região norte. Esta cidade tem como uma de suas peculiaridades o seu meio ambiente formado por inúmeros igarapés que a entrecortam, em sua grande maioria poluídos, depósitos de lixo e esgoto das também

inúmeras palafitas que se estenderam ao longo de muitos deles, nas encostas e até mesmo dentro deles, tornado a paisagem da cidade bastante peculiar.

O simples contato com a área estudada provoca impressões desagradáveis sobre a sua paisagem, o que de imediato pode ser classificado como um quadro de desigualdade social e precariedade. Por ser uma área localizada às margens do rio, os agentes sociais estão sujeitos aos fenômenos da natureza típicos de nossa região que determinam a forma como esses agentes fazem uso do espaço. Apesar deste porto ter importante função para a circulação da economia local e regional em face de sua característica de produção, comércio, circulação e consumo de produtos regionais, ele exprime uma grave omissão e o desleixo das políticas públicas voltadas para os problemas da orla fluvial de Manaus. Fato este que Oliveira (2003, p.146) já havia ressaltado:

“[...] A pesar de, desde e sempre, o transporte fluvial se constituir no principal meio de circulação no Estado do Amazonas, o porto para embarque e desembarque de pessoas em barcos de pequeno porte sempre foi improvisado e precário”.

Pode-se dizer que o porto da Manaus Moderna é lócus da precariedade, do descaso público e da degradação ambiental. Constata-se assim uma dualidade dessa contraditória realidade que, por um lado, coloca a importância desse porto diante das funções estratégicas que exerce e, por outro, evidencia o abandono pelas políticas públicas principalmente em relação à infraestrutura portuária e à degradação socioambiental (SANTANA, 2010).

A dinâmica da realidade dos espaços à beira-rio, assim como o cotidiano da vida amazônica são determinados pelas condições naturais, ou seja, pelo ecossistema da cheia e da vazante dos rios da Amazônia. Em se tratando de uma cidade ribeirinha/fluvial, o movimento das águas não só define o modo de vida de segmentos sociais e a importância dos rios como vias de acesso, elo por onde percorrem a navegação fluvial, meio de circulação de mercadorias e circulação humana. Como diz Pinheiro (1999, p. 31) “tanto a atividade portuária quanto o cotidiano da própria cidade refletem o caráter sazonal da economia amazonense”.

No período da vazante, a enorme praia submersa na cheia abre espaço para que os diversos agentes assumam seus lugares no mundo das relações comerciais que nela se concretizam. Toda a extensão dessa praia é tomada por barcos dos mais diversos tamanhos. Os maiores, de grande porte, de recreio, responsáveis pelas viagens que transportam diária e

semanalmente pessoas e cargas para as mais diversas localidades da região aportam nas três grandes balsas que servem de atracadouro para essas embarcações.

Essas balsas servem de atracadouros para os barcos de viagens receberem e desembarcarem seus passageiros e cargas. Elas unem-se ao espaço urbano por pontes de madeira e escadas de concreto, muitas deterioradas pela presença constante da água do rio Negro. Os guichês são guarda-sóis (Figura 4), a lanchonete é um trailer improvisado e o anúncio das partidas é feito com o apito dos barcos.



Figura 4: Balsa do Produtor - Porto da Manaus Moderna.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, setembro 2012.

Para se entender a importância desse porto, dentre todos os outros da cidade, é importante perceber que ele é o elo que alimenta reciprocamente a cidade de Manaus e o interior do Estado. De um lado têm-se o abastecimento do comércio local, através da vasta produção das localidades da região que transportam para cá, através dos barcos, seus produtos a fim de comercializá-los. Do outro lado, têm-se essas mesmas localidades que “importam” para lá, gêneros que lá não se fabricam. A maioria dos comerciantes do interior do Estado tem viagem semanal certa para a capital do Amazonas, quando levam ou encomendam através dos barcos os produtos comercializados no interior.

De acordo com Santana e Scherer (2009), o porto de Manaus, tal como no passado é porta de entrada e saída da cidade e como tal explicita as contradições da capital produzidas desigualmente, não se determinando os parâmetros de investimentos públicos dos

equipamentos de consumo coletivo pelo número de pessoas que se utilizam, mas por quem os utilizam.

Scherer (2012) observa que com a metropolização da cidade, que ganhou fôlego partir dos anos de 1970, “tem-se se a impressão que ela vai ficando de costas para o rio Negro”. A desresponsabilização pública, a ausência de políticas urbano-fluviais são notórias e revelam as condições de precariedade não só com a face ribeirinha da cidade, mas de todo o centro histórico, do qual esta faz parte, onde tudo é deteriorado e caótico e que já atravessa um longo tempo.

A orla da cidade de Manaus é caracterizada pela falta de atracadouros adequados, deficiência na captação e destinação de resíduos sólidos e na organização territorial. Pode-se dizer que a característica básica desses espaços portuários é a improvisação, presente em cada um deles, desde sempre. A constatação do descaso é corroborada por Scherer (2004, p.8):

A orla da cidade é a expressão do completo descaso governamental e ausência de gestão de políticas públicas, especialmente de um planejamento urbano. Os portos da Manaus Moderna, feira da Panair e Ceasa revelam e completam o caos urbano. Inexiste uma arquitetura que se possa chamar de porto. O descontrole público é total na chegada e na saída dos barcos. A poluição ambiental provoca uma estranha e cruel mistura: o lixo, urubus e gente...

Oliveira e Schor (2008, p. 15) endossam essa afirmativa:

[...] ancora-se na beira-rio em algo como porto,cais ou trapiche, quase sempre improvisado, em que tudo é transitório. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que nas cidades ribeirinhas da Amazônia nada é perene, tudo é temporário, inacabado e precocemente deteriorado.

O ritmo frenético que lá se impõe se traduz num completo desordenamento do local e em todo o Centro de Manaus. A poluição visual nas feiras e mercados, o problema do lixo na orla da capital, a venda de pescado e outros produtos no porto, o carregamento das mercadorias pelos trabalhadores, terminais de transporte coletivo, embarque e desembarque dos barcos regionais, são alguns dos pontos que mais nos chamam a atenção naquele local.

As pessoas espremem-se num ambiente caótico e degradado, com grande risco de acidentes dentro e fora dos barcos. As escadarias e rampas estreitas de madeira são os únicos caminhos para se chegar até os barcos, nelas as pessoas se espremem enquanto desviam das caixas e mercadorias geralmente carregadas sob os ombros dos mais diversos trabalhadores. O cais da Manaus Moderna nunca para, é de lá que saem os produtos que vão encher as

prateleiras de dezenas de cidades localizadas ao longo dos rios amazônicos e de seus afluentes, floresta adentro.

Utilizamos as reflexões de Oliveira (2003), enquanto caminho para a compreensão do quadro urbano da cidade de Manaus:

Compreender o espaço urbano significa identificar não apenas os mecanismos que colocam em funcionamento o sistema social, mas também várias dimensões por meio das quais o sistema social se espacializa na cidade. Ao se identificar o modo como os vários agentes produtores do espaço se espacializam na cidade, é possível ver o que se esconde atrás da paisagem visível, ou seja, compreender a inter-relação processo e forma, o que significa, do ponto de vista geográfico, a descrição seguida da paisagem. (Op. Cit, p. 30)

Portanto, os espaços à beira-rio tem que ser compreendidos e reconhecidos enquanto espaços relacionais, ou seja, que contém e estão contidos em um mundo de relações historicamente constituídas (HARVEY, 1980). É assim que Trindade Jr. e Tavares (2008) propõem o entendimento de que as cidade ribeirinhas²¹ da Amazônia não estão congeladas no tempo. É preciso enxergá-las não somente com um olhar saudosista da região, mas reconhecê-las como “fragmentos de cidades maiores” e como “realidades físico-geográficas residuais e de resistências aos ritmos da vida metropolitana”.

1.2 Mundo do trabalho multifacetado à beira rio

A partir da explanação da composição desta fração do espaço urbano de Manaus, qual seja, a sua orla com seus espaços à beira-rio, passaremos a tecer algumas considerações sobre este espaço enquanto território de trabalho.

Retomando o que dissemos, se o espaço vem a ser condição, tanto da reprodução do capital quanto da vida humana, ele também é produto da materialização do trabalho humano. A sociedade, ao produzir suas condições de vida, partindo das relações capital-trabalho, vai reproduzindo o espaço e com ele, suas formas de viver, pensar, sentir.

²¹ Cf. Trindadr Jr. et (2005).

Logo, importa considerar que o ponto inicial desse processo é a necessidade de reprodução da vida e conseqüentemente, da espécie humana, com isso, o espaço produzido se torna uma reprodução do homem, o que nos leva a refletir sobre o processo de produção social, e o desenvolvimento das várias formas de trabalho.

Para isso, encontramos apoio em Malheiro et. al (2008) que, dentre outras contribuições, observou os usos por seus agentes produtores do espaço urbano. E ainda em Santos (2008) por permitir, a partir da reflexão acerca do circuito inferior da economia²², a identificação das mais diversas estratégias que os agentes pouco capitalizados desenvolvem através de formas específicas de comercialização e de meios de subsistência.

Identificamos em nossa pesquisa os dois circuitos da economia presentes no processo em que se encontra incluído o carreteiro da feira Manaus Moderna. Esses dois circuitos da economia urbana se estendem em muitos elos e formam correntes que se entrelaçam para o desenvolvimento das atividades econômicas. Esse processo obedece a uma lógica nessa estrutura entremeada, e reproduz diferentes formas de trabalho que sofrem metamorfoses acompanhando as necessidades de ampliação do capital. Entre essas atividades podemos citar a categoria do feirante atacadista e do carreteiro para visualizarmos os elos da circulação da economia.

Vejamos a análise de Santos (2008) sobre os atacadistas e o seu elo da circulação nos circuitos da economia urbana:

O atacadista está no topo de uma cadeia decrescente de intermediários, que chega frequentemente, ao nível do feirante ou do simples vendedor ambulante [...] Elemento integrante do circuito superior, o atacadista é também o cume do circuito inferior (op cit., p. 41)

Já o carreteiro tem uma atividade de pequena dimensão em que precisa de poucos recursos para se inserir, isto é, o suficiente para pagar as despesas com o carrinho, o uniforme e a alimentação diária. Os seus ganhos dependem do dispêndio da sua força de trabalho. Por essas qualidades a atividade do carreteiro está incluída no circuito inferior.

²² Segundo Santos (2008) existem dois circuitos econômicos responsáveis pelo processo econômico e de organização do espaço: o circuito superior e o circuito inferior. O primeiro é resultado direto da modernidade e suas tecnologias, sendo formado por bancos, comércio, indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores; enquanto o segundo é um resultado indireto dessa modernização tecnológica, sendo constituído por formas de fabricação não - “capital intensivo”, serviços não modernos e de pequena dimensão, por atividades de fabricação tradicionais, como o artesanato, os transportes tradicionais e a prestação de serviços. As diferenças entre os dois circuitos se verificam pela tecnologia e pela organização utilizada.

Esse circuito apresenta uma elasticidade para gerar empregos, característica que atrai diversas formas de trabalho.

Assim, ao se caminhar pela orla da Manaus Moderna percebe-se uma multiplicidade de agentes dividindo o território. São trabalhadores do porto, donos de embarcações, estivadores, carregadores, motoristas de caminhões que vem despachar/receber cargas de várias regiões do Brasil e do mundo, taxistas, vendedores ambulantes, catadores de lixo, feirantes, atacadistas, pequenos comerciantes. Muitos desses agentes são frequentadores dos inúmeros bares e restaurantes que se estende por vasta parte desta área, convivendo com intenso trânsito de viajantes que chegam ou vão para o interior do estado e turistas que chegam de diversas partes do país e do mundo.

Toda a extensão da zona portuária da Manaus Moderna e seus arredores, lugar onde diariamente transitam inúmeras pessoas, se caracterizam pela heterogeneidade dos agentes que compõem o seu cenário, se conformando num espaço público em que todos possuem livre acesso. São os mais diversos trabalhadores entre os quais os vendedores de alimentos (frutas, verduras, legumes, comidas prontas, lanches, churrasco e etc); vendedores de objetos de uso doméstico e cotidiano, como redes, lanternas, pilhas e sombrinhas; vendedores de cosméticos, bijouterias, óculos de sol, bolsas, sacolas e etc. São também vendedores de produtos industrializados, “importados”, elétricos e eletroeletrônicos; brinquedos e jogos eletrônicos de última geração; relógios, canetas, pendrives, máquinas calculadoras, e diversos componentes para celulares e etc... Vendedores de Cds e DVDs “piratas”, que localizam-se (ao mesmo tempo em que circulam) nas ruas e praças, mercados e feiras de Manaus. Compram e vendem seus produtos à vista, por preços módicos.

Cotidianamente também partilham desse território de trabalho, as prostitutas, os mendigos, marítimos, estivadores, vendedores ambulantes e pescadores, transformando a beira-rio também num *território estigmatizado*, configurado por um emaranhado de legalismos e ilegalismos tão típico e tão particular nas cidades fluviais, bem como de várias cidades brasileiras diante da crescente informalidade (SCHERER, 2012).

Em decorrência desta diversidade de trabalhadores, a área conhecida como Manaus Moderna é concebida como um espaço de oportunidade, um lugar de todos e de ninguém, onde qualquer um pode desempenhar alguma modalidade de serviço. Do mesmo modo que a Manaus Moderna se estabelece como lugar de todos e de ninguém, ela também se apresenta como um ambiente bastante peculiar para aqueles que convivem cotidianamente sua rotina e, nesse sentido, ninguém é completamente conhecido ou inteiramente desconhecido. Esses

agentes cotidianamente vão modelando e concebendo a cidade a partir das relações que estabelecem nela e com ela.

Já esboçamos que a área na qual está localizado o porto da Manaus Moderna apresenta “centralidades no conjunto do espaço urbano”, principalmente porque se destaca pelo fato de se configurar enquanto local de abastecimento da cidade, pois é para lá que convergem uma infinidade de agentes produtores dessa fração do espaço. Da mesma forma, Malheiro et al, (2008), ao falar de Belém, aponta que “concretamente, o local se presta à subsistência de inúmeros agentes excluídos das vantagens do ‘tempo hegemônico da metrópole’. Ao mesmo tempo, constitui-se por inúmeros encontros e desencontros, por onde passam caminhos e descaminhos”.

Tal centralidade também é devida ao centro da cidade, que segundo Oliveira (2009, p. 45) “não é apenas o lugar de irradiação da expansão urbana da cidade para longe das margens do Rio Negro”. O centro ganha dimensões amplas da densidade de significados que lhe tornou referencia peculiar de trânsito, deslocamentos, movimentação, burburinho, concentração dos poderes públicos, compras, entretenimentos, chegadas e saídas de barcos e seus passageiros, cultura popular, patrimônio histórico, entre outros.

No entanto, autores como Corrêa (2009) e Filho (2009) têm apontado para um processo em curso de mudanças e permanências no quadro econômico, político e cultural das áreas centrais. Segundo Filho (2009), novos focos de comércio difundem-se alterando a organização espacial de grande parte das cidades, em especial da sua área central, cujas evidências apontam progressivamente como foco de atividades associadas às camadas populares.

Sobre isto parece pertinente lembrar Lefebvre para quem a reprodução social é reprodução ampliada de capital, mas inclui ainda um processo de reprodução ampliada de relações sociais, ou seja, não há uma reprodução do velho sem uma certa criação do novo, mas não há produto sem obra, não há vida sem história. “Esses momentos são momentos de anúncio do homem como criador e criatura de si mesmo” (LEFEBVRE apud MARTINS, 2000, p. 63).

O porto e a orla da Manaus Moderna é território de inúmeras interações sociais. A realidade frenética dessas relações chega a causar espanto a quem não está acostumado. Quem chega ao mais movimentado porto de Manaus, logo precisa se ajustar à correria de caixas e engradados (Figura 5), de gente com malas, pacotes, de vendedores, de mudanças inteiras.

Todos têm pressa de embarcar ou de embarcar suas mercadorias nos porões das dezenas de barcos ancorados, que em breve vão partir tendo os rios como sua estrada.



Figura 5: Movimento dos Carregadores do Porto da Manaus Moderna.

Fonte: Imagem de Rodrigo Baleia (fotógrafo), publicada no site <http://www.viajeaqui.abril.com.br>.

Ao visitante, ao turista ou ao passante esporádicos, a feira Manaus Moderna pode provocar estranheza e sensação de confusão, ou, nas palavras de Santana e Scherer (2009) possui aparência de “caos”, tamanha a diversidade das atividades observadas em aparente disputa por espaço.

No entanto, é um imenso universo de significados, repleto de interações que ao passante ou visitante podem parecer confusas, mas quando tomados em seus próprios termos, revelam sociabilidades e princípios organizativos reconhecidos por aqueles que ali trabalham e circulam. É desta maneira que Leitão (2010) ao observar a realidade das feiras, mercados e portos de Belém, aponta que os nossos sentidos são atraídos para as infinitas possibilidades de análise do mundo das práticas e interações sociais.

Para Santana (2006), o fato de Manaus ter tido seu início na orla do hoje porto da Manaus Moderna, sua expansão e dinâmica serem fortemente influenciados pela tradição histórica, a complexidade das trocas comerciais e o ponto forte no escoamento de produtos regionais, bem como no transporte de cargas e passageiros, este porto é um mecanismo estruturador da circulação na região e da própria cidade, num processo de constituição socioespacial, ou seja, através do fluxo de consumo e da expansão populacional.

Desta forma, o cotidiano urbano do porto da Manaus Moderna nos mostrou que, por um lado, as atividades econômicas existentes nesse local, por se prestarem a atender, em sua maioria, a uma demanda da população local, pouco capitalizada e imersa ainda em relações de troca baseadas em muito no crédito pessoal, ilustram a existência do circuito inferior e representam esse lugar enquanto espaços para subsistência. Por outro lado, a observação da frequência de diferentes encontros e da criação de intensas sociabilidades urbanas que têm no rio seu principal referencial, acabam por caracterizar segundo Malheiro et al. (2005, p. 13) estes espaços também como “espaços de vivências”.

Silva (2006, p. 56) ao também analisar o porto de Belém, aponta que esses espaços são caracterizados por experiências de inserção precária na cidade e se traduzem naquilo que ele chamou de “territorialidades precarizadas” ou até mesmo como “territórios comunitários de sobrevivência”, em que são construídas as múltiplas identidades urbanas.

A concretização de inúmeras formas de trabalho no porto e na feira Manaus Moderna como um todo fazem desse espaço um território multifacetado de trabalho. Lá os agentes criam inúmeras possibilidades de produzirem-se materialmente. Não conseguiríamos descrever a infinidade de relações de trabalho que lá são criadas, nem temos essa pretensão. Mas para citar algumas, podemos apontar numa rápida síntese traçando um recorte do rio para a beira, as atividades de trabalho que se desenvolvem no interior dos barcos. Famílias inteiras vivem dentro dos barcos e têm sua subsistência nos serviços que oferecem neste como o de transporte de pessoas e mercadorias, englobando aí os marítimos, os zeladores, guardadores, e cozinheiros dos barcos; os canoeiros que fazem as travessias e fretes nas lanchas dos mais variados portes, os vendedores de gelo e dos mais variados produtos vindos de comunidades locais, os quais ainda persistem vendendo seus produtos expostos ali mesmo dentro da canoa na “beira da praia”; Os barcos trazem inúmeras pessoas que têm alguma relação de trabalho também com as feiras e mercados do entorno como os atravessadores de produtos.

Nas balsas que servem de atracadouro para os barcos, também se desenvolvem muitas atividades de trabalho. Nelas os vendedores ambulantes de miudezas transitam oferecendo os mais diversos produtos de mão em mão, assim como também fazem nos interiores dos barcos, pois enquanto as pessoas aguardam a saída dos barcos pode surgir a necessidade de comprar um produto qualquer como pão, bombons, frutas, pilhas, créditos de celular, uma rede, uma roupa, uma “merenda”, e os mais diversos produtos que os ambulantes prontamente oferecem, pois subir as escadarias e atravessar a praia na seca demora e causa desgaste. Nessas balsas há também as bancas e barracas de comida, cujos vendedores têm uma relação estreita com os

donos dos barcos, aliás com todos os trabalhadores dos barcos, pois estão em contato direto diariamente. O local que cada barco fica ancorado passa a ter como referência de localização essas barracas, assim àqueles que conhecem já sabem que um barco pode ser encontrado próximo a determinada banca.

Transitam pelo porto e por toda a orla também os carregadores e transportadores de bagagens, os entregadores das lojas do entorno, os donos de carros e caminhões de fretes. Nas calçadas em frente às descidas das escadarias do porto há também os vendedores de passagens dos barcos sob a proteção apenas de um guarda-sol, às vezes uma mesa improvisada; Podemos encontrar também os taxistas, as barracas e bancas muitas vezes improvisadas de venda de comidas; e os inúmeros trabalhadores das feiras e mercados do entorno que têm estreita relação com esse espaço urbano-fluvial, dentre os quais falaremos sobre os carreteiros em um capítulo específico, e por aí se seguem uma infinidade de trabalhadores dos quais não conseguiríamos dar conta nestas linhas.

E assim vão se estabelecendo as relações sociais no ambiente urbano-fluvial da Manaus Moderna. Há de se considerar as feiras, os portos e os trapiches que constituem a identidade territorial ribeirinha na orla fluvial de Manaus como constituídos por relações de vivências, marcadas pelo desenvolvimento de interações e de subsistências, as quais têm no circuito inferior um de seus principais atributos. A vida urbana resiste como retratos da diversidade socioeconômica e cultural que a caracteriza (SANTOS, 1994.).

Apesar de ser um local onde se desenvolvem importantes atividades econômicas não só para a cidade, mas para a região, espaços à beira-rio como o porto da Manaus Moderna atravessam um caráter histórico de desresponsabilização pública que revela um curioso e revoltante paradoxo (Scherer, 2012). Configuram-se como um ambiente socialmente degradado, onde se manifestam a heterogeneidade da vida cotidiana e se constitui num multifacetado território de trabalho marcado pela precariedade.

Esta constatação talvez possa ser endossada pelas palavras de Lefebvre (1999), ao dizer que não se trata somente de exclusão da cidade, mas de exclusão pela “cidade”, pois ela passa a “enxergar cegamente” esses espaços. A cidade passa a olhá-lo distorcidamente, pois concebe seu conteúdo e seus sujeitos como se lhe estivessem distantes. Talvez seja por este olhar distorcido que as intervenções urbanas na Manaus Moderna, ou melhor, a falta delas, não levem em consideração a funcionalidade e os usos dos próprios sujeitos que produzem esse espaço.

CAPÍTULO II

A FEIRA MANAUS MODERNA



Figura 6: A feira Manaus Moderna.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, 2013.

“Cada lugar é, à sua maneira, o mundo”
(Milton Santos)

2.1 Cidades, mercados e feiras

Há uma indissociabilidade entre a origem das relações históricas entre mercados, feiras e as cidades. De acordo com Filgueiras (2006) os elos entre economia, cultura e sociedade estão na própria base do fenômeno urbano. Assim, entendemos os mercados e feiras populares enquanto espaços de vitalidade²³, pois extrapolam a função comercial de

²³ Jacobs (2000) define a vitalidade do espaço urbano como a heterogeneidade de usos, pessoas e atividades no espaço, de forma que locais, moradores e frequentadores não são padronizados, seja financeira, vocacional, racial ou culturalmente.

abastecimento, constituindo-se em centralidades que aglutinam os fluxos de atividades e pessoas nas cidades e que condensam os significados simbólicos da vida urbana.

Não saberíamos precisar a origem das cidades, nem temos esta pretensão, haja vista que até em obras mais elaboradas essa questão não é esgotada. A mera tentativa nos conduziria a um desvio demasiado que demandaria, por exemplo, citar a cidade oriental, a cidade arcaica e a medieval, se escolhêssemos trabalhar com a classificação de Lefebvre (2001). No entanto, em uma escala mais abrangente, a cidade diz respeito a diferentes formas de produção do espaço (ARAÚJO, 2012) e por isso mesmo a cidade tem passado por transformações intimamente relacionadas com os modos de produção e a divisão social do trabalho.

O que provocou a superação daquelas cidades para outras foi o comércio. Para Lefebvre (2001), a cidade se constitui em uma obra, no sentido de ser produto da ação do homem, a obra é comparada ao sentido das artes, do lúdico, de criação, e isso vai de encontro à cidade transformada agora em mercadoria, pelo dinheiro, pelas trocas, pela produção. Este autor aponta também a cidade como espaço onde prevalece a diversidade e o encontro. Assim, a urbe se apresenta como a possibilidade de contato e do conflito de diversos tempos, agentes sociais, códigos e normas, que atuando num mesmo recorte espacial contribuem para a constante construção, destruição e reconstrução da cidade (SILVA, 2009).

Sabemos que a cidade preexiste à industrialização, mas é a industrialização que caracteriza e completa a sociedade moderna e, portanto, a sociedade urbana é aquela que nasce da industrialização (LEFEBVRE, 1999, p. 15). É possível distinguir três períodos pelos quais passou e passa a sociedade urbana segundo Lefebvre (2011). O primeiro foi o da indústria e do processo de industrialização, no qual o social é negado ao econômico e industrial; o segundo é o que faz a urbanização se ampliar, generalizando o modo de vida da sociedade urbana; e por fim o terceiro, que é o que ela reinventa a própria realidade urbana, auxiliada pelo urbanismo.

Historicamente, de acordo com Filgueiras (2006), as atividades comerciais tenderam a concentrarem-se num único local que, em geral, centralizava também atividades sociais, políticas, religiosas, artísticas e esportivas. Existe, portanto, uma relação recíproca na origem entre comércio e cidade ²⁴, respondendo às necessidades de abastecimento da população

²⁴ Weber (1979) aponta que o surgimento das cidades funda-se, essencialmente, no desenvolvimento histórico de dois fenômenos: e a existência de um mercado local como o centro econômico do povoado e da população

urbana e de seus arredores, garantindo também a articulação política, territorial e econômica da sua região de influência.

De acordo com Weber (1987) uma das características para uma localidade ser considerada uma cidade é a “existência de um intercambio regular e não ocasional de mercadorias da localidade, como elemento essencial da atividade lucrativa e do abastecimento de seus habitantes, portanto de um mercado” (WEBER, 1987, p. 69). Para exemplo de tal característica é possível pensar na existência das feiras e mercados da Manaus Moderna, que se confunde com a própria existência da cidade de Manaus.

As feiras e os mercados são espaços de comércio tradicional que têm ultrapassado os séculos, sendo entendidos ao longo do tempo como importantes pontos de encontro para a troca de mercadorias e de relações sociais. Sobre isto Vargas (2001) afirma que é da necessidade da troca e, portanto, também do encontro e do intercâmbio de saberes e práticas, que nascem os lugares de comercialização.

Assim, a origem dos mercados e das feiras está no ponto de encontro de fluxos de pessoas e de seus excedentes de produção. Este ponto permitia a articulação territorial entre regiões, construindo trajetos e percursos, e possibilitava o encontro e a negociação entre diferentes culturas.

Nas observações de Vargas (2001, p.156-158):

Todas essas atividades [políticas, religiosas, artísticas ou esportivas] coexistem e criam um espaço propício ao aparecimento do mercado. Este tenderá a ser, através da história, um espaço com todos os atributos de um espaço público por excelência. [...] Quanto ao significado e imagem da atividade comercial, todos estes espaços de mercado [...] reforçam a questão da diversidade e do congestionamento de imagens, sons, odores, mercadorias e pessoas que refletem a expressão máxima da vitalidade e do dinamismo do lugar.

Com o crescimento das cidades, o abastecimento tornou-se condição primordial e indispensável para a sua consolidação, articulação e para o bom funcionamento da experiência urbana. Em contraposição às demais atividades produtivas, os locais de abastecimento instalavam-se no coração da cidade, estabelecendo e articulando relações internas, entre os habitantes, e também externas, entre a cidade e sua área de influência (NETTO e DINIZ, 2004). E com a intensificação da urbanização, “as cidades vão crescer no entorno dos pontos de distribuição [...] e desenvolvem novos tipos de edifícios para servir a essas funções” (VARGAS, 2001, p.208).

residente em seus arredores; e a existência da sede de uma instância política, com direito político próprio e autonomia administrativa, ao menos parciais.

O surgimento e a evolução das relações de mercado conferiram um novo significado social à atividade comercial, passando a ser fundamental para a organização espacial da sociedade, uma vez que estabelece o elo entre produção e consumo. Neste sentido, pode-se dizer que é o comércio que impulsiona, em grande medida, a vida econômica e social das cidades (NETTO e DINIZ, *op. cit.*). O comércio espacialmente concentrado anunciava o surgimento da cidade capitalista, cuja função essencial, segundo Lefebvre (2001) passa a ser a econômica, o que confere um duplo caráter à centralidade: o “lugar de consumo e o consumo de lugar”. Para este autor:

Nesses lugares privilegiados, o consumidor também vem consumir o espaço; o aglomerado dos objetos [...] torna-se razão e pretexto para a reunião das pessoas; elas veem, olham, falam, falam-se. E é o lugar de encontro, a partir do aglomerado das coisas. Aquilo que se diz e se escreve é, antes de mais nada, o mundo da mercadoria [...]. No entanto, o uso e o valor de uso resistem obstinadamente: irredutivelmente. (LEFEBVRE, 2001, p.131).

As feiras são eventos que ocorrem em todas as cidades do mundo, incluindo aí povoados, aldeias ou pequenas comunidades, podendo ser elas urbanas ou rurais. Apesar de ser um espaço de troca/venda de mercadorias, nele está contido um ambiente potencial de possibilidades de análises incluindo o fato de como esta troca/venda se insere no contexto das relações sociais, permitindo uma ampliação de um espaço que pode ser compreendido a princípio, como meramente econômico, a partir do contato primário e da própria negociação do preço que ela possibilita (AQUINO, 2010).

No Brasil, de acordo com Filgueiras (2006), a origem dos mercados e feiras populares, e sua relação com o processo de urbanização do país, é ainda controversa e pouco estudada, tornando delicada a tarefa de reconstrução desta trajetória. Já para Mott (2000), esta origem coincidiria com o processo de colonização do país. As economias indígenas, baseadas na coleta e na policultura de subsistência, não produziam excedentes que justificassem transações comerciais, sendo documentada apenas, segundo relatos dos primeiros viajantes, a prática da chamada “troca silenciosa”, que definia relações de exterioridade, inclusive entre as diversas tribos e aldeias (MOTT, *op.cit.*).

Sobre a origem das feiras no Brasil, existe, segundo as observações de Filgueiras (2006), uma reduzida bibliografia nacional sobre o tema, isto é, que articule os lugares de mercado ao processo de estruturação urbana do país, analisando sua dinâmica e sua importância neste processo. A grande maioria dos trabalhos que se dedica ao tema, geralmente concebe indistintamente feiras e mercados como se descrevessem um mesmo universo de análise. As referências que encontramos acabam concentrando-se nas primeiras

feiras regionais e rurais, principalmente as do Nordeste (FERRETTI, 2000; MOTT, 2000). Quando se dedicam, de fato, aos mercados populares, não buscam referências históricas na experiência brasileira, adotando, muitas vezes sem restrições ou ressalvas, aquela trajetória relativa, sobretudo, ao contexto europeu (FREIRE, 1999; VARGAS, 2001).

As feiras nos dias de hoje apresentam características que as colocam em uma posição singular dentro de um mundo capitalista, uma vez que em 1972 a Organização Internacional do Trabalho – OIT criou novos termos diferenciando o trabalho formal do informal²⁵. Esses espaços são identificados como mais um local de realização do comércio informal. É nesse sentido que entendemos as feiras como um local onde prioritariamente se desenvolve a informalidade do trabalho.

Estabelecidas essas primeiras informações, importante se faz estabelecer a diferença entre a feira e o mercado. Segundo Mott (2000, p. 24), feiras e mercados são definidos como instituições que se inserem no sistema econômico e que “se baseiam na produção, distribuição e consumo de bens e mercadorias”, além de representarem uma alternativa profissional para homens e mulheres.

Para este autor, estes espaços permitem o escoamento de gêneros agrícolas produzidos por pequenos produtores das cidades e capitais, além dos produtos vendidos por pequenos extrativistas (MOTT, 2000, p.33 e 34). Já Ferretti (2000) afirma que, apesar das feiras e mercados serem locais onde se comercializam gêneros alimentícios e outras mercadorias e tenham muitas semelhanças, tanto na sua estrutura como na sua função, apresentam muitas diferenças.

No caso das cidades brasileiras, as feiras podem ocorrer semanalmente de forma itinerante ao ar livre, assim como em construções especialmente reservadas para isso. Nas feiras localizadas em prédios próprios para esse comércio, em alguns momentos essas aglomerações se aproximam muito mais com as características de um mercado do que das feiras, tendo ainda grandes variações, o que torna mais difícil sua distinção (FERRETTI, 2000, p.39-40).

²⁵ Segundo a OIT (1993) o setor informal pode ser caracterizado como um conjunto de unidades não agrícolas envolvidas na produção de bens ou serviços, com o objetivo principal de geração de emprego e rendimento para os indivíduos envolvidos. Estas unidades operam geralmente com baixo nível de organização, com pouca ou nenhuma divisão entre trabalho e capital como fatores de produção e a uma escala reduzida. As relações de trabalho – quando existem – baseiam-se a maior parte das vezes no emprego ocasional, no parentesco e nas relações pessoais e sociais, mais do que em acordos contratuais com garantias formais.

Ainda segundo Ferretti (200) o mercado é um local coberto, em geral construído ou administrado pelo poder municipal e que tende a funcionar diariamente, sendo encontrado em núcleos urbanos mais populosos; enquanto as feiras são “reuniões comerciais” periódicas, realizadas em local descoberto e em geral próximas aos mercados, e sendo seus comerciantes ambulantes, por não terem local fixo para a comercialização.

No entanto, diferentemente das definições apresentados por este autor, no caso de Manaus encontramos na Lei nº. 123, de 25 de novembro de 2004²⁶, que estabelece as seguintes definições, conforme o seu Art. 3º :

Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – mercado: é o imóvel do patrimônio municipal dotado de divisões físicas onde se pratica o comércio varejista dos gêneros e mercadorias mencionados no art. 1º;

II – feira livre: lugar público administrado pelo Município e desprovido de divisões físicas onde, em determinados dias da semana e em horários preestabelecidos pratica-se o comércio varejista dos gêneros e mercadorias mencionados no art. 1º;

III – feira coberta: imóvel do patrimônio municipal desprovido de divisões físicas onde diariamente se pratica o comércio varejista de gêneros e mercadorias mencionados no artigo 1º;

Ou seja, a única diferença que se estabelece entre as três situações é o fato de a primeira, apresentar divisões físicas, o que as outras duas não apresentam. Por outro lado, a feira livre se diferencia da feira coberta por esta se instalar em um imóvel e por ter comércio diário. É nessa definição de feira coberta que se assenta nosso estudo.

Segundo a Lei Orgânica do Município de Manaus (LOMAN), no seu 419º artigo, o Poder Executivo dotará as regiões administrativas de mercados ou feiras cobertas e promoverá em bairros, onde não exista feira fixa, com ação descentralizada, mediante utilização da estrutura distrital, feiras itinerantes para possibilitar à população de baixa renda, por custos menores, o acesso aos produtos básicos de alimentação.

A atual Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento (SEMPAB) adota a seguinte classificação administrativa: Mercados, Feiras e Feiras itinerantes²⁷. A maioria das

²⁶Esta Lei foi elaborada com base na Lei Orgânica do Município de Manaus (LOMAN) e dispõe sobre a organização e o funcionamento dos Mercados e Feiras no Município de Manaus. Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a organização e o funcionamento dos mercados e feiras no âmbito do Município de Manaus, e fixa regras e medidas necessárias à fiscalização do comércio varejista, de gêneros alimentícios, produtos agrícolas e hortigranjeiros, doces e salgados, peças do vestuário, artigos de armarinho, cama, mesa, banho e cozinha, de limpeza doméstica e higiene pessoal, secos e molhados, estivas em geral e congêneres.

²⁷ Informações extraídas do sítio: <http://sempab.manaus.am.gov.br/>.

feiras de Manaus encontram-se na parte mais antiga da cidade, como na zona sul, centro sul e parte da zona oeste, sendo os mercados obrigatoriamente fechados e cobertos e também centralizados na sua maioria na zona sul da cidade.

As feiras sofrem intervenção do poder público na construção da estrutura, principalmente pela regulamentação da produção e abastecimento dos municípios com as secretarias específicas. As feiras itinerantes são feiras livres que não tendo uma estrutura fixa, funcionam em diferentes bairros e lugares, dependendo do dia da semana.

Há também as feiras comunitárias, que são criadas pelos moradores de uma comunidade sem que isso ocorra com a autorização prévia da Prefeitura Municipal, apesar de a lei prever isso. Elas surgem em decorrência da necessidade da população em obter uma renda, que muitas vezes, por falta de qualificação profissional, ocorre como alternativa de subsistência, que costumeiramente se dá através da informalidade, onde pequenos empreendedores se aglomeram para comercializar produtos de pequeno valor, cabendo à Prefeitura fazer o acompanhamento de seu funcionamento.

Os mercados municipais se enquadram no modelo descrito pela Prefeitura de Manaus por ter uma estrutura com subdivisões internas. As feiras, apesar de não estarem previstas subdivisões físicas (boxes), podem apresentar estas divisões em alvenaria ou madeira, nestes casos, apresentando portas e balcões. As feiras volantes ou itinerantes, por se encontrarem em locais abertos e se deslocarem semanalmente, são compostas apenas por bancas que são montadas no momento de sua realização. Normalmente funcionam em ruas que são disponibilizadas especialmente para isso em alguns dias da semana.

Em Manaus, as feiras são encontradas em todas as regiões da cidade (quadro 1) e, teoricamente deveriam ser distribuídas de acordo com o tamanho dos bairros e sua população, haja vista que de acordo com o artigo 5º da Lei Municipal nº. 123/2004, os mercados, feiras cobertas e livres deverão ser criados por iniciativa da Prefeitura Municipal, considerando a densidade da população na área circunvizinha, fácil acesso aos consumidores, satisfação da comunidade e infraestrutura adequada (Manaus, 2004).

Zona	Quantidade de Feiras	%
Sul	13	40
Leste	07	21
Oeste	06	18
Centro-Oeste	04	12
Norte	02	6
Centro-Sul	01	3
Total	33	100

Quadro 1 – Quantidade de feiras por Zona da cidade.

Fonte: Elaborado a partir dos dados disponíveis no sítio da SEMPAB, 2013.

Conforme podemos perceber pelo quadro acima, a zona sul possui maior quantidade de feiras, as quais são distribuídas entre os 17 bairros que a compõem e que se localizam na região mais central do município. Uma razão para isto é o fato de que foi nessa região que teve início a cidade de Manaus e que, portanto, consolidou-se, conforme já dissemos, como uma área tradicional de entrada e saída de mercadorias.

De acordo com SEMPAB, a cidade de Manaus possui 07 Mercados Municipais, 33 Feiras Municipais, 02 Feiras Municipais Volantes e 48 Feiras Comunitárias. Sobre esta última a SEMPAB não disponibiliza a localização. Nos quadros abaixo podemos identificar a localização exata de cada um desses locais de comércio sob a responsabilidade desta secretaria:

	MERCADOS	ENDEREÇO
1	Mercado Mun. Adolpho Lisboa	R. dos Barés c/ a R. Beira Rio nº46 – Centro
2	Mercado Mun. Araújo Lima	Rua Plínio Coelho esq. c/ R. São Bento, s/n ,Glória
3	Mercado Mun. Carneiro da Mota	R. S. Benedito, s/nº – Morro da Liberdade
4	Mercado Mun. Dorval Porto	Av. Dj. Batista, esq. c/ R. Pico das Águas, s/nº – São Geraldo
5	Mercado Mun. Jorge de Moraes	Av. Leopoldo Peres, s/nº – Educandos
6	Mercado Mun. Maximino Corrêa	R. Emílio Moreira, s/nº – Praça 14
7	Mercado Mun. Walter Rayol	Av. 7 de Setembro c/ Gen. Glicério, nº. 2225

Quadro 2: Mercados Públicos da Cidade de Manaus.

Fonte: Elaborado a partir dos dados disponíveis no sítio da SEMPAB, 2013.

	FEIRAS	ENDEREÇO
1	Feira Mun. da Alvorada I	R. 04 c/ R. 05, s/nº – Alvorada I
2	Feira Mun. da Alvorada II	Av. J c/ R. 08, s/nº – Alvorada II
3	Feira Mun. do Armando Mendes	Av. Itacolomy, entre R. I e R. J, s/nº – Armando Mendes
4	Feira Mun. do Bairro da Paz	Av. Esperança, s/nº – Bairro da Paz
5	Feira Mun. da Banana	R. Pedro Botelho esq. c/ R. Barão de São Domingos e R. Dos Barés, nº 35 – C
6	Feira Mun. da Betânia	Av. Adalberto Vale, s/nº – Betânia
7	Feira Mun. Compensa II	Av. São Pedro, s/nº – Compensa II
6	Feira Mun. da Conquista	Av. Penetração – Grande Vitória
9	Feira Mun. do Coroado III	Av. Al. Cosme Ferreira, s/nº – Coroado III
10	Feira Mun. do Japiim	R. General Rodrigo Otavio esq. R. Do Comércio, nº 01 – Japiim
11	Feira Mun. Japiinlândia	R. Maria Mansour c/ Américo Alvarez, s/nº – Japiinlandia
12	Feira Mun. Jardim dos Barés	R. Jardim Botânico, s/nº – São Jorge
13	Feira Mun. João Sena	R. 07, s/nº – Alvorada I
14	Feira Mun. Cel. Jorge Teixeira I	Av. Brigadeiro Hilário Gurjão, nº.779, Penetração – Jorge Teixeira 1ª et.
15	Feira Mun. Cel. Jorge Teixeira – Manaus Moderna	R. Barão de São Domingos, nº. 268 – Centro
16	Feira Mun. da Glória	R. Osvaldo Cruz – Glória
17	Feira Mun. Maués	R. Maués, nº 988 – Cachoeirinha
18	Feira Mun. Mundo Novo	R. 07, Conj. Mundo Novo – C. Nova
19	Feira Mun. Nova Cidade	Av. Margarita, nº. 1601 – Nova Cidade
20	Feira Mun. Nova Esperança	R. Nova Esperança, Col. Ant. Aleixo
21	Feira Mun. Panair	R. Bento José de Lima, s/nº – Educandos
22	Feira Mun. do Parque 10	R. do Comércio II – Parque 10
23	Feira Mun. Polivalente	R. Projetada esq. c/ Av. Polivalente, s/nº R. Polivalente – Japiinlândia
24	Feira Mun. Prod. Sto. Antônio	R. Comendador Vicente Cruz, nº 460 – Santo Antônio
25	Feira Mun. Prod. Zona Leste	Av. Autaz Mirim c/ Grande Circular, s/nº – Jorge Teixeira
26	Feira Mun. do Quarenta	R. Alan Kardeck c/ R. Olavo Bilac, s/nº – Igarapé do 40
27	Feira Mun. Quarentão	Estrada da Estanave, entre a R. São Pedro e R. T6 – Compensa II
28	Feira Mun. da Raiz	R Delfim de Souza c/ R Couto Vale, Raiz
29	Feira Mun. São Francisco	R. General Carneiro, s/nº – São Francisco
30	Feira Mun. São Jorge	R. 1º de Maio, s/nº – São Jorge
31	Feira Mun. São José II	Av. Penetração esq. c/ R. 01, s/nº – São José II
32	Mini-Shopping – NAC da Comp.	Av. Brasil, nº 2470 – Compensa I
33	Feira do Mutirão	R. Penetração III – Amazonino Mendes

Quadro 3: Feiras da Cidade de Manaus.

Fonte: Elaborado a partir dos dados disponíveis no sítio da SEMPAB, 2013.

FEIRA	DIAS	LOCALIZAÇÃO
Volante Prefeito I	3ª feira	Rua Cel. Salgado – Aparecida, entre a Rua Alexandre Amorim e a Rua Monsenhor Coutinho.
	4ª feira	Rua Barcelos c/ Ferreira Pena
	5ª feira	Rua Apurinã – entre a Av. Tarumã e a Rua Japurá
	6ª feira	Av. Getulio Vargas entre Boulevard Álvaro Maia e a Rua Belém – Ao lado do Cemitério São João Batista
	Sábado	Rua J. Carlos Antony – Cachoeirinha, entre a Rua Borba e a Rua Maués.
Volante Prefeito II	4ª feira	Rua H, entre o perímetro de antigo terminal de ônibus, praça do Conj. Eldorado
	5ª feira	Centro Comercial Campos Elíseos
	6ª feira	Quadra do Buracão – Parque 10

Quadro 4: Feiras Volante da Cidade de Manaus.

Fonte: Elaborado a partir dos dados disponíveis no sítio da SEMPAB, 2013.

Apesar de ser uma disposição contida em lei a criação de mercados e feiras respeitando a densidade populacional de cada área, observamos na prática que há considerável quantidade de feiras comunitárias que se espalham pela cidade, criadas aleatoriamente, ao passo em que há regiões em que contamos a inexistência desses locais de comércio. Isso pressupõe uma imensa necessidade de subsistência de uma população que cresce a olhos vistos e se espalha por toda a periferia da cidade Manaus.

2.2 A Feira Manaus Moderna e sua estrutura espacial

Conforme já dissemos, historicamente as feiras em Manaus se consolidaram próximas à orla e aos portos, para onde eram escoadas as mercadorias para o abastecimento local (PINTO e MORAES, 2011). Elas produzem muitas oportunidades de trabalho e fomentam a circularidade econômica e, por assim dizer, o desenvolvimento local. Representam também uma alternativa profissional e um meio de prover as necessidades tanto dos que ali trabalham quanto dos que a procuram em busca de melhores preços, sendo também mais uma opção de consumo. As feiras não se limitam à realização de transações comerciais, nelas as tradições locais são reproduzidas e valorizadas.

De acordo com Silva (2011) a história de ocupação do espaço hoje conhecido como Manaus Moderna perpassa por diversas fases permeadas de conflitos e disputas políticas. Em seu trabalho esta autora faz um recorte histórico a partir da instalação da Zona Franca de

Manaus no final da década de 1960, momento de grandes transformações em que a Zona Franca impusera uma dinâmica nova à cidade, que crescia vertiginosamente e passava por inúmeras dificuldades, dentre elas, o abastecimento agrícola, exigindo solução urgente. Por outro lado, as mudanças estéticas na parte central da cidade também se colocavam como uma necessidade a grupos de elites.

Segundo Silva (2011) em 25 de novembro de 1991, por motivos de saúde pública a feira foi desativada²⁸. Isto gerou um conflito entre o poder público municipal da época e os mais de trezentos feirantes que trabalhavam no local. De acordo com os relatos da autora, houve tentativas de negociação, mais nada se acordava, até que o poder público determinou a transferência dos feirantes para um galpão na Lagoa Verde no bairro de São Lázaro, para a chamada feira Municipal da Panair e para a Ceasa.

Após a retirada dos trabalhadores da feira da Escadaria dos Remédios, aquele espaço simplesmente ficara abandonado, servindo, inclusive, de depósito de lixo para a população que morava nas imediações (SILVA, 2011, p. 99). Foi assim que pouco depois de assumir a Prefeitura, em 1993, Amazonino Mendes solicitou que aquela área fosse fechada com tapume para que fossem iniciadas obras naquela espacialidade para a construção da feira Cel. Jorge Teixeira²⁹ (“Teixeirão” ou Manaus Moderna), pois, ainda de acordo com Silva (2011), a construção dessa nova feira tinha se transformado em promessa de campanha. A feira Manaus Moderna, como passou a ser conhecida, foi construída em dois grandes galpões em metal, exatamente no mesmo local em que a antiga feira de madeira havia sido retirada.

A Feira Manaus Moderna está estrategicamente situada na orla central da cidade de Manaus, de frente para o Rio Negro (figura 7), grande corredor de mercadorias regionais, espaço que funda a expansão da cidade. Devido a sua importância logística e turística tornou-se importante entreposto comercial entre a capital e as demais cidades do Amazonas. No entanto, sua localização muito próximo ao porto gera muitos transtornos e desorganização no local, haja vista que concentra e atrai para um pequeno local uma infinidade de atividades ligadas ao comércio e ao sistema de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, o que acabado tornando-se inadequado do ponto de vista estético da cidade.

²⁸ Anteriormente existia no local a “Feira da escadaria dos remédios”. Ela foi desativada em 1991, no mandato municipal do prefeito Arthur Neto, sob a alegação de que era um lócus privilegiado, de onde poderia se espalhar um surto de cólera para toda cidade. Cf. SILVA (2011).

²⁹ O Coronel Jorge Teixeira, conhecido por “Teixeirão”, foi nomeado prefeito de Manaus em 15 de abril de 1975. Um dos marcos da sua administração foi à implantação do Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI).



Figura 7: Imagem aérea do Porto da Manaus Moderna com destaque para as feiras.
 Fonte: disponível em <http://maps.google.com.br>, com adaptações, 2013.

Em sua dimensão cotidiana a Feira Manaus Moderna é o epicentro da vida comercial de Manaus irradiando seus produtos por feiras em diferentes bairros e localidades e, de certa forma, concentrando as conexões de circulação de mercadorias entre localidades do Estado do Amazonas e outras cidades da região. O seu aparente caos esconde o cerne de uma complexa rede de abastecimento.

Ela fica situada entre a Rua Barão de São Domingos e a Avenida Lourenço da Silva Braga, em frente à beira-rio. Segundo a Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento (SEMPAB) a feira Manaus Moderna possui hoje uma área total de 8.251,84 m². Nela se desenvolvem várias atividades entre as quais a comercialização de pescado, carnes, hortifrutis, laticínios etc. Com sua posição espacial estratégica e fruto de um processo histórico a feira se consolidou como o maior centro de abastecimento de Manaus.

Pinto e Moraes (2011) propôs uma setorização (figura 8) da feira por atividade, já que a realizada pela SEMPAB é apenas administrativa. No croqui abaixo, elaborado por este autor, fica evidente a divisão do ambiente interno da feira Manaus Moderna em setores, com a distinção por cores. A divisão interna desta feira em cores foi criada com o intuito de organizar os tipos de produtos comercializados na venda no atacado e varejo.

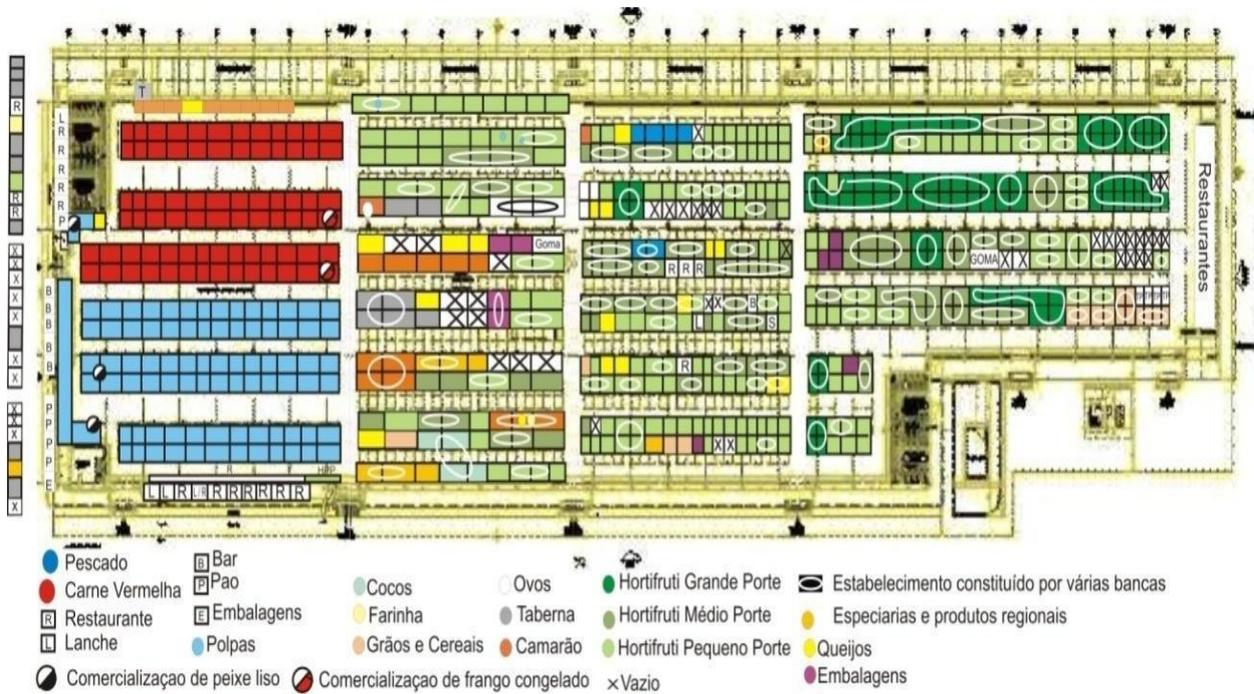


Figura 8: Setorização da feira Cel. Jorge Teixeira.
Fonte: Pinto e Moraes (2011, p. 10).

Contudo, por esta feira hoje se encontrar com uma superlotação de seu espaço, esses setores foram ocupados independente do produto que o permissionário interessado pelo box pretende comercializar. Esta Feira na verdade se configura por complexos e pavilhões divididos de acordo com as mercadorias comercializadas. Ela tem 3747 feirantes distribuídos na sua área como um todo (SOUZA, 2008). São alocados em setores ou alas, conforme podemos perceber no quadro 5 logo abaixo:

Setores da feira	Quantidade	Tamanho	Localização por portão
Setor do pescado	102	2x1	Portão A
Setor do açougue	58	2x1	Portão A
Setor Azul França	96	2x2	Portão A e B
Setor Verde Folha	205	2x2	Portão B e C
Setor laranja	204	2x2	Portão C e D
Setor Azul Mar	96	2x2	Portão D e E
Setor Amarelo	40	2x2	Portão E e F
Setor de Lanches	31	3x3	Portão A frente para beira rio e também lanches à oeste e leste da feira.
Setor das pedras	17	3x5	C e D pela beira rio
Anexos Leste	12	3 x 3	Corredor ao leste no ambiente externo
Anexos Oeste	36	1,5 x 1,5	Corredor ao oeste da feira no ambiente externo
Extras	86	-	Extensão da feira
Banheiros	06	-	Setor azul mar, setor do pescado e açougue e externo ao leste da feira.

Quadro 5 - Divisão espacial interna da feira Manaus Moderna por setores.
Fonte: SOUZA, 2008.

No quadro acima, destaca-se a quantidade e a localização dos boxes por cores. Os setores de pescado e açougue juntos detêm 160 boxes; nos setores azul França e verde folha há 300 boxes; nos setores laranja, azul mar e amarelo encontram-se 340 boxes. Entre lanches, pedras e extras temos um total de 134 setores, além de 6 distribuídos entre as zonas leste, oeste e 83 na área central da feira, perfazendo todos o número total de 989 boxes em toda a feira. Segundo os próprios feirantes, os boxes localizados entre os portões “A” e “B” são os mais movimentados, pois estão mais próximos do pescado e açougue, setores mais visitados da feira.

A feira possui seis portões de acesso: A,B,C,D,E e F (Figura 09), cada um com duas entradas; uma pela Av. Lourenço da Silva Braga e a outra pela Av. Barão de São Domingos, totalizando assim 12 entradas.



Figura 9: Entradas da feira Manaus Moderna pela Rua Barão de São Domingos.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, 2013.

No quadro a seguir, Souza (2008) descreve algumas características de algumas categorias de trabalhadores encontradas na feira Manaus Moderna, que são: os intitulados como permissionários, totalizando novecentos e oitenta e três trabalhadores (983); os não permissionários, totalizando setecentos e dois trabalhadores (702); Além dos auxiliares dos permissionários, em média, mil novecentos e sessenta e seis trabalhadores (1.966) e dos chamados “sem-terra” em média 48 produtores por mês que trabalham com rotatividade por semana. Isto significa uma população de três mil setecentos e quarenta e sete (3.747) trabalhadores que se relacionam na realidade da vida cotidiana no ambiente da feira Manaus Moderna.

Discriminação	Quantidade	Características Gerais
Permissionários	983	- àquele que detém permissão concedida pelo Poder Público, para a prática de atividade comercial nos mercados e feiras; - pagam um valor pecuniário à Comissão Gestora da Feira.
Não-Permissionário	702	- àquele que possui cadastrado na administração da feira para controle de suas atividades e fluxo de pessoas no ambiente; - não pagam taxas;
Sacoleira	50	Vendem as sacolas na mão, como se fossem ambulantes.
suqueiras e cafeiteiras	120	Vendem os sucos e cafés no ambiente geral da feira.
carreteiros	120	Oferecem serviço de transporte das compras do consumidor, localizados nos portões por seu uniforme e carrinho, que são: portão A cor azul frança; portão B cor verde; portão C cor laranja; - portão D cor azul mar; portão E cor amarelo e, portão F cor marrom.
carregadores	240	Oferecem sua força física para trazerem os produtos da beira rio e/ou do estacionamento aos feirantes. Existe uma associação de carregadores.
Rifetas	62	Oferecem 25 números correspondente ao jogo do bicho para posterior rifa do prêmio do dia nos três turnos.
Vendedoras de Cheiro	33	Oferecem cheiro verde aos compradores do setor do pescado.
Manicure	08	Oferecem serviço de pedicure e manicure localizadas em sua maioria nas entradas dos portões D, E e F.
Extra	69	Oferecem serviços diversos, mas são cadastrados para circularem na feira.
Ajudantes de Permissionário	2 em média por boxe 1966	- àquele que presta serviço na banca ou box do permissionário pagos por ele.
Produtores rurais os "sem-terra"	12 a cada semana (rotativo) 48 por mês	- àqueles que não possuem boxes fixos, não possuem carteiras de cadastro para controle e não pagam taxa; - se fixam na frente do banheiro central da feira, abrem os sacos e/ou caixas com seus produtos e vendem ao consumidor no corredor.

Quadro 6: Características da densidade populacional da feira Manaus Moderna.
Fonte: Souza,2008.

Devido à necessidade de se gerenciar o espaço da feira criou-se em 1995 uma comissão de feirante em conjunto com a antiga Secretaria de Mercados e Feiras de Manaus para se identificar o feirante e para auxiliar na triagem de mais de dois mil (2000) feirantes que esperavam por receber um cartão para ocupar a privilegiada feira coberta. Atualmente esta gestão é organizada em três componentes hierárquicos (SOUZA, 2008).

A SEMPAB é a responsável pela implementação e controle da política de abastecimento em mercados e feiras cobertas e livres na cidade de Manaus. É esta secretaria que seleciona o administrador destes locais e lhes garante o material e pessoal suficiente para o pleno funcionamento e manutenção dos mercados e feiras cobertas e livres, o que não se verifica na em sua plenitude.

A Administração da Feira, cujas atribuições destacamos a orientação, supervisão, fiscalização o controle da permissão de uso dos permissionários e suas atividades; a

coordenação e fiscalização da limpeza, mantendo-os dentro dos padrões aceitáveis de higiene e asseio; e o controle e fiscalização da carga e a descarga de produtos nos mercados e feiras.

E a Comissão Gestora da feira, que é a responsável por instituir e arrecadar entre os permissionários um valor pecuniário suficiente para a manutenção dos serviços de vigilância, limpeza e pequenos reparos na estrutura física do respectivo mercado ou feira, contratando e supervisionando diretamente a mão-de-obra necessária para a manutenção destes serviços.

Estes órgãos gestores surgem com a premissa de por em ordem a funcionalidade e o ambiente da feira e promover a cidadania à medida que os trabalhadores da feira possam participar da elaboração e condução das políticas de planejamento direcionadas à este ambiente (SOUZA, 2008).

Em suma, a organização espacial da feira nos mostra um ambiente complexo na interdependência socioeconômica entre o produtor rural, os diversos trabalhadores da feira, consumidor e demais pessoas que participam direta ou indiretamente do seu fluxo diário. Contudo, percebemos que a feira Manaus Moderna comporta inúmeros problemas, pois apesar de ser considerada uma Central de Abastecimento, não oferece infraestrutura adequada para tal e, não se observa ações conjuntas entre as diversas secretarias que estão engendradas no contexto urbano que a insere com pretensão mínima de resolvê-las.

2.3 A feira: “um bom lugar pra ganhar dinheiro”

A feira Manaus Moderna normalmente é conhecida e estudada pelo seu papel principal, que é o abastecimento da metrópole e de outras localidades da região. No entanto, pouco foi estudado a respeito das diversas formas de trabalho que existem nesse local, necessárias para viabilizar a circulação das mercadorias.

Esta feira abriga uma infinidade de trabalhadores que fazem dela seu território de subsistência. São inúmeras as formas de trabalho que se desenvolvem nessa feira, cuja principal característica é a comercialização de gêneros alimentícios. Esta feira também é um espaço de conflitos entre seus agentes, conflito este inerente ao próprio sistema de produção no qual a feira está inserida.

Ao percorrer os corredores da feira pude perceber como este é um espaço de relação de convívio com o outro. Deste convívio resultam relações que são criadas, mantidas e

reforçadas cotidianamente neste espaço. É importante destacar que na medida em que existem relações de aproximação, há, por outro lado, relações não amistosas, pois, ouvimos alguns carreteiros e vendedores se queixando de outros ali.

Segundo Godoy (2004) a expressão “produção do espaço” provavelmente foi cunhada num primeiro momento pelo filósofo Francês Henri Lefebvre. O espaço para ele consiste “no lugar onde as relações capitalistas se reproduzem e se localizam com todas as suas manifestações de conflitos e contradições” (LEFEBVRE apud GODOY, 2004, p. 31).

Os motivos são diversos. Os carreteiros acusam os feirantes de ocuparem o espaço do portão e dos corredores com suas caixas de produtos e, ainda, de não procurar manter limpo o corredor em que trabalha, dificultando assim a passagem das pessoas e do próprio carreteiro com seu carrinho; Já os feirantes que acusam os carreteiros de obstruírem os portões.

Dessa forma, a feira é um espaço de múltiplas interações, as quais aproximam e afastam, integram e produzem conflitos. De acordo com Simmel (2006) nas relações de convívio com o outro e contra o outro há várias formas de interações sociais e algumas delas podem ser conflituosas.

Todas as formas de interação e sociação entre os seres humanos- como o desejo de superar o outro, a troca, a formação de partidos, o desejo de ganhar, as chances de encontro e separação casuais, a mudança entre oposição e cooperação, o engodo e a revanche – tudo isso, na seriedade da realidade, está imbuído de conteúdos intencionais (SIMMEL, 2006, pg.72).

Percebemos que tanto a feira quanto a orla portuária também é local de conflitos. Conflitos entre os diversos agentes que disputam o local para desenvolver suas atividades diárias de trabalho. Durante conversas informais um feirante relatou que as problemáticas daquela área, principalmente em relação à desorganização do trânsito pela presença de inúmeros caminhões de carga e descarga de mercadorias, se deve aos conflitos de interesses entre os atacadistas, os transportadores e a Prefeitura, que não conseguiu até hoje organizar a área, pois há uma grande pressão daqueles contra a Prefeitura de Manaus para continuarem usando o local, haja vista que não há outra via para fazer o abastecimento das feiras existentes no local.

Pinto e Moraes (2011), em suas pesquisas, já havia identificado que os pequenos feirantes estão gradativamente perdendo espaço para os atacadistas bem mais capitalizados que dominam boa parte da feira. Segundo este autor, grandes distribuidores e atacadistas ocupam um espaço que antes era destinado aos produtores e atravessadores para vender seus

produtos, sem respeitar a organização estabelecida pela Prefeitura, que estabeleceu a divisão da feira por produtos. Lá o que prevalece são os usos, onde cada agente dispõe do espaço como bem entende, prevalecendo a ausência do controle do uso pelos órgãos competentes.

Rodrigues et al. (2011, p. 2), ao se reportarem a realidade das feiras de Belém observa que “é através dos usos cotidianos dos espaços urbanos que se constroem as diversas percepções e se desenham as diferentes configurações da cidade por seus habitantes”. Assim, partindo desse pressuposto, para circular, trabalhar, morar, viver na cidade, seus usuários individuais ou coletivos desenham continuamente novas configurações, qualificando esses espaços de acordo com as diversas formas de apropriação, muitas vezes à revelia das opiniões dos especialistas e das decisões dos agentes estatais na definição dos usos desse espaço.

Essas diferentes percepções e apropriações incluem e alteram os usos e sentidos dos mercados e feiras populares, assim como dos bairros onde estão localizados, através das interações entre os atores sociais e suas práticas de apropriação desses espaços (RODRIGUES et al., 2011). Desta forma, os agentes sociais vão se apropriando desses espaços e remodelando-os como seus territórios tanto de trabalho quanto de vida. No caso específico da feira e do porto da Manaus Moderna, passaram a ser reconhecidos como território de trabalho informal por excelência e por assim dizer, como vários trabalhadores nos relataram: “um bom lugar pra ganhar dinheiro”, haja vista as diversas possibilidades de formas de subsistência que se desenvolvem no local.

Estes autores observam que em cidades como Belém, há uma economia paralela à economia formal, que se amplia continuamente, apoiada em grande parte em fluxos migratórios transnacionais, cada vez mais articulada com o contexto da globalização, e que compete, interage e se relaciona com a economia formal de diferentes formas, e complementa a economia capitalista dos Estados e das grandes empresas (op cit, p. 04).

Melo e Vasconcelos (2008, p. 3), ao sintetizarem a concordância dos especialistas no tema, afirmam que “o avanço dessas atividades não se apresenta como um fenômeno transitório, nem desaparecerão espontaneamente em um futuro previsível na economia nacional e mundial”. Assim, como afirma Lopes (2004, p.1), “as atividades informais adquiriram um caráter estruturante, quer nas economias, quer nas sociedades”. Antunes (2011) também corrobora com isso acrescentando que estamos frente a uma nova fase de desconstrução do trabalho sem precedentes em toda era moderna, ampliando os diversos modos de ser da informalidade e da precarização do trabalho, bem como, segundo este autor,

no atual contexto de crise estrutural do capital, parece que estamos adentrando uma nova era de precarização estrutural do trabalho em escala global.

Analisando ainda a cidade de Belém, Rodrigues et al. (2011) observam que os trabalhadores do setor informal se localizam nas principais vias e grandes corredores de circulação da cidade, assim como nas praças, feiras e mercados populares. Similarmente, podemos projetar a assertiva dos autores sobre a realidade de Manaus, onde as feiras e os mercados são espaços de comércio e de interação, de trocas de informações, de compra e venda de bens e produtos de diversas origens e procedências.

Estabelecidos em espaços de “centralidade locais”³⁰, como as ruas de fluxo intenso, de grande circulação de veículos e pedestres, no entorno das paradas de ônibus e terminais rodofluviais, nos portos e trapiches, as feiras de Manaus representam não só a síntese de processos econômicos, baseada na compra e venda de mercadorias, mas também em sistemas de reciprocidade.

Desta forma, no cotidiano dos mercados e feiras de Manaus, circulam muito mais do que bens e serviços de alimentação e consumo diário. Nesses espaços circulam pessoas e produtos, valores e práticas socioculturais, formas de religiosidade, lazer e consumo, caracterizadas como rurais e urbanas. Mas circulam também os mais diversos produtos de origem duvidosa, nebulosa ou ilegal, comprados e vendidos dentro desse sistema informal de trocas e relações típicas desses mercados e feiras populares, onde o controle legal, fiscal e/ou tributário é difícil de realizar-se (RODRIGUES et al., 2011).

No centro histórico de Manaus, centro de comércio tradicional, os vendedores ambulantes dominam a cena cotidiana. Em bancas, barracas, carrinhos ou caixotes, sob o céu aberto ou protegidos sob as coberturas dos estabelecimentos comerciais, nas vias públicas ou nas calçadas, sob o sol ou sob a chuva, eles reproduzem sua existência através de estratégias de permanência nos espaços centrais ou intersticiais do comércio local.

Para a grande maioria dos feirantes e trabalhadores da feira Manaus Moderna, ela significa muito mais que um espaço de trabalho de onde retiram o seu sustento, a feira é uma espécie de casa que acolheu a muitos, tendo em vista também que muitos deles passam a

³⁰ De acordo com Rodrigues (2011, p. 08) a denominação “centralidades locais” é utilizada para qualificar determinados lugares em um espaço urbano mais valorizado que outros em função do uso, circulação e frequência desses lugares por seus usuários, o que os torna mais centrais que outros espaços circundantes, sem serem necessariamente periféricos. Ainda sobre o conceito centralidade, encontram-se importantes contribuições a este conceito na coletânea *Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidades e demandas sociais* (2009), especialmente nos textos de Corrêa (2009), Alves (2009), Filho (2009) e Reis (2009).

maior parte do seu dia ali, bem como já vivem nesse ambiente há muito tempo como aqueles que trabalham desde crianças seguindo os passos da família, ou para aqueles que já foram “acolhidos” depois de adultos. Há também aqueles que fazem daquele local moradia, outros transferiram suas moradias para as proximidades a fim de diminuir a distância entre o trabalho e a casa.

No ambiente da feira, encontramos diversas formas de trabalho que os trabalhadores forjam para sua subsistência. Por isso, encontramos no espaço da feira não somente os permissionários, mas também os não permissionários que junto àqueles não só dão vitalidade ao ambiente socioeconômico, político e cultural da feira, mas também provocam a aparência de uma ocupação desordenada.

É neste espaço que encontramos também os chamados “sem terra”, nome dado pelos próprios trabalhadores da feira aos “verdureiros” das comunidades rurais próximas, que por não serem permissionários e não terem um local para expor suas mercadorias, receberam essa denominação em alusão à falta de espaço para trabalharem. Eles não são permissionários, e de tanto fazerem pressão expondo seus produtos em qualquer lugar, que conseguiram um pequeno espaço dentro da feira para comercializar seus produtos, ali mesmo no chão da feira expostos em caixotes (Figura 10).



Figura 10: Área da feira Manaus Moderna destinada aos “sem terra”.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, 2013.

Para quem não conhece a realidade da feira Manaus Moderna pode provocar a sensação de confusão, tamanha a diversidade das atividades ali observadas em aparente disputa e conflito pelo espaço. Ao observador atento, porém, aquele local é um mundo de impressões e expressões, onde todos os sentidos são aguçados e todas as possibilidades de interação social são ativadas. Através da observação começamos a perceber que ali tudo se apresenta numa ordenação, uma vez que as relações estão articuladas entre os mais diversos setores.

Há, por conseguinte, uma constante disputa pelo espaço não só dos permissionários e outras categorias de trabalhadores que já estão consolidados naquele local, como também há uma verdadeira invasão de diversas pessoas que tentam conseguir um local, clandestinamente, para executarem as mais diversas atividades e formas de ocupação que dê retorno financeiro, como é o caso dos vendedores ambulantes de “merendas”, “guardadores de carros”, os mais diversos tipos de carregadores que podem ser observados nos arredores da feira.

Como espaço simbólico das relações econômicas, sociais e culturais, a feira da Manaus Moderna apresenta nos seus aspectos visuais as suas próprias estratégias que dão identidade ao ambiente e que ajudam a visibilizar as mercadorias. Leitão (2009), analisando o mercado de Belém, observa que os produtos, em si, já trazem uma espécie de “alternatividade” para chamar a atenção e caírem no gosto de quem os leva para casa.

A estrutura da feira Manaus Moderna também abriga boxes que vendem refeições, lanches, e bebidas. No local é comum encontrarmos boxes-bares e também boxes-restaurantes, ou seja, boxes que sofrem muitas vezes modificações em suas estruturas físicas e são transformados em bares e restaurantes, os quais atraem grande quantidade de trabalhadores da área que se alimentam nesses locais diariamente, bem como dos consumidores em geral por agruparem uma variedade de oferta e preço acessível.

De segunda a domingo, a feira está em plena atividade. Geralmente os feirantes e comerciantes começam suas atividades ainda durante a madrugada com o abastecimento dos boxes, bancas e pedras e, principalmente daqueles que vêm comprar mercadorias para abastecer outras feiras, bancas de café da manhã, comércios e outros, pois já durante a madrugada os primeiros barcos começam a atracar no porto da Manaus Moderna trazendo peixes, verduras, frutas, legumes e os mais diversos produtos vindos de várias localidades da região.

Cedo também chegam os caminhões de abastecimento que trazem e vem buscar suas mercadorias que serão negociadas durante o dia. Apesar da orientação em contrário, o trabalho de descarregamento se prolonga durante o dia, o que acaba dificultando o tráfego de veículos naquela área, haja vista que dezenas de caminhões e carros de fretes ficam estacionados nas imediações da feira e da orla causando transtornos para o trânsito.

Quando o sol começa a aparecer outro fluxo se inicia, agora é o de comercialização de mercadorias com os primeiros compradores e as vendas se prolongam até à noite com o funcionamento dos bares. É hora também do café da manhã preparado pelo setor de refeições que já está em pleno funcionamento ou levado pelos vendedores de merenda diretamente até os clientes, principalmente aqueles que estão dentro das bancas e não podem sair em decorrência do trabalho.

Ao passar das horas, principalmente durante toda a manhã, vê-se um aglomerado de pessoas transitando pelos corredores em uma agitação característica destes ambientes, principalmente nos finais de semana, onde há um maior movimento. A partir dessa hora, o dia da feira já está em pleno desenvolvimento. Podemos ouvir os mais diversos ruídos e odores e uma infinidade de pessoas fazendo compras, o que dá o aspecto de desordem ao local.

Ao meio-dia, o fluxo de pessoas aumenta principalmente no setor de refeições, onde outros aromas tomam conta do lugar: são as refeições (principalmente o peixe, preparado ali mesmo ao alcance da vista do cliente), se sobressai em meio a tantas iguarias. A feira se agita até o início da tarde e, à medida que a tarde vai findando, a feira vai tomando outros ares e, daí em diante o barulho vai cessando. É a hora de arrumar as coisas, guardar as mercadorias, fechar as bancas, os boxes e as pedras. A partir dessa hora não é mais um bom momento para compras, pois outras pessoas tomarão conta desse espaço. À noite, as imediações da feira é território dos boêmios, homens e mulheres da noite, meninos e meninas de rua e território também de violência e marginalidade.

Ao percorrermos a extensão da feira é possível perceber como a sua aparência vai se modificando conforme os produtos que vende. Os feirantes possuem suas peculiaridades também. O setor de peixe ou pedras termina suas atividades mais cedo, pois é cedo que se encontram os melhores peixes.

Em suma, dentro desses parâmetros, podemos apresentar a feira Manaus Moderna como um exemplo, por excelência, de um mercado popular (FILGUEIRAS, 2006), de tradição regional e local e, ao mesmo tempo, como um espaço translocal, transnacional, onde

se articulam novas e antigas formas de organização e venda de produtos, sociabilidades e identidades, num contexto de modernidade amazônica. Embora em meio a muitos problemas, a feira e o porto da Manaus Moderna, ora indesejados devido a incomoda desorganização que apresentam, vêm se constituindo ao longo de suas existências um espaço representativo econômica e culturalmente da cidade de Manaus.

Diante de tudo que foi exposto queremos destacar a feira Manaus Moderna como lugar privilegiado por aqueles que buscam uma estratégia de trabalho, pois de acordo com Araújo (2012) lugar e densidade, diversidade e amplitude de escolhas de trabalho, tendo em vista que trabalhar ali tornou-se uma escolha racional daqueles que exercem as mais diversas ocupações.

CAPÍTULO III

OS CARRETEIROS E SEUS CARRETOS



Figura 11: Carreiros da feira Manaus Moderna.

Fonte: Arquivos da autora, pesquisa de campo 2013.

*Que o pão encontre na boca
o abraço de uma canção
construída no trabalho.
Não a fome fatigada
de um suor que corre em vão.
Que o pão do dia não chegue
sabendo a travo de luta
e a troféu de humilhação.
Que seja a bênção da flor
festivamente colhida
por quem deu ajuda ao chão.
Mais do que flor, seja fruto
que maduro se oferece,
sempre ao alcance da mão.
Da minha e da tua mão.*

Poema “O pão de cada dia”
(Thiago de Melo, 1966)

3.1 Notas introdutórias sobre Trabalho

No âmbito científico, a temática *trabalho* encontra-se entre as mais debatidas, o que se justifica pela dinamicidade que a envolve, bem como pela sua relevância para a realidade social, isto no que se refere ao desvelamento de novas possibilidades para desacelerar a crescente e multifacetada exclusão social³¹ que assola as condições de vida de milhares de trabalhadores.

Por outro lado, de acordo com Leite e Silva (1996) as teorias disponíveis para pensar o trabalho vêm se mostrando cada vez mais incapazes de dar conta dos problemas colocados pelas transformações que têm emergido nas últimas décadas, sugerindo a necessidade de se relacionar as atuais dificuldades da Sociologia do Trabalho à crise dos modelos teóricos e que têm embasado a teoria sociológica e a ciência em geral.

Na contemporaneidade, o desafio teórico sobre esta temática está para além das relações objetivas que engendram o *mundo do trabalho*, pois se faz significativo apresentar também, construções sobre a objetivação e subjetivação dos trabalhadores, no qual estão subjacentes os impactos das transformações do mundo trabalho, suas realidades, experiências em relação ao próprio trabalho desenvolvido (GOMES, 2008).

Neste capítulo, buscaremos apresentar e descrever os resultados da pesquisa, apontando as condições de trabalho e as situações de vulnerabilidade dos carreteiros, a partir do acompanhamento do seu trabalho na cotidianidade da vida na feira Manaus Moderna. Esboçaremos também as formas de organização desse trabalho, as experiências precárias de inserção social, bem como as estratégias encontradas pelos trabalhadores para a subsistência nessa atividade.

Assim, propõe-se neste capítulo também tecer algumas considerações sobre o trabalho e sua forma precarizada com base nas contradições inerentes à sociedade capitalista, que constrói e reconstrói as relações sociais por intermédio da produção material da vida dos

³¹ O chamado fenômeno da “exclusão social” é bastante discutido nas ciências humanas e sociais, não só pela sua complexidade, mas também pelas várias abordagens teóricas sobre o assunto. Martins (1997) considera que o conceito exclusão é vago e indefinido e veio substituir a idéia sociológica de “processo de exclusão”, atribuindo-se mecanicamente todos os problemas sociais e distorcendo a questão que pretende explicar. Segundo ele quando concebida como um estado fixo fatal e incorrigível e não como expressão de contradição do desenvolvimento da sociedade capitalista, a exclusão cai sobre o destino dos pobres como uma condenação irremediável (MARTINS, 1997, p. 14-16). Da mesma forma, Castel (1998, p. 32 e 33) considera que o uso impreciso do conceito exclusão oculta e, ao mesmo tempo, traduz o estado atual da questão social, pois se detém nos efeitos mais visíveis e imediatos da crise, reduzindo-a erroneamente a aspectos pontuais e não a “um processo geral de desestabilização da condição salarial”.

homens. São essas bases de organização da vida social que permitem apreender a relação capital e trabalho como algo mutável (MARONESE & NOMA, 2010).

Antunes (2011) já nos adianta que o mundo do capital, desde sua gênese, estampou um claro sentido destrutivo em relação ao trabalho, sem deixar de acentuar que esse traço de “superfluidade” e “destrutividade” também afetou diretamente a natureza e, sob a forma ainda mais perversa, a destruição por meio da guerra, dentre tantos outros elementos que conformam seus traços atuais.

Para tanto, faz-se necessário tentarmos definir o que é o *trabalho*. Diversos teóricos tem tentado delinear sua definição. No entanto, Grint (1998, p. 17) adverte que nenhuma definição objetiva que não seja ambígua é possível. Para esta autora, “o trabalho tende a ser uma actividade que transforma a natureza e é normalmente empreendida em situações sociais [...]”. Todavia, o fato de qualquer atividade particular ser entendida como trabalho ou lazer está diretamente relacionado às condições temporais, espaciais e culturais existentes.

Há de considerar, no entanto, que a categoria trabalho apresenta diversas definições e adquiriu sentidos diferentes ao longo da história. A origem do termo trabalho em latim era associada ao “*tripalium*”, instrumento de tortura e sofrimento. Para o filósofo Aristóteles o homem só poderia exercer a condição de um ser político à medida que não trabalhasse, já que dependeria de tempo livre para tal. Nesse contexto, o exercício do trabalho significava certo constrangimento (POCHMANN, 2004).

Arendt (2001) ressalta que há uma diferenciação entre *labor* e *trabalho*. O *labor* “é a atividade corporal concebida para assegurar a subsistência, em que os resultados são gastos imediatamente”; Já “o *trabalho* é a atividade empreendida com as mãos que dá objetividade ao mundo”. Pochmann (2004), por sua vez, ao colocar as transformações do trabalho ao longo da história, nos lembra de que durante o primeiro milênio, o trabalho não estava associado à possibilidade de exercício da cidadania. Na Grécia antiga, o trabalho possuía sentido pejorativo, pois indicava a condição necessária a ser exercida por aqueles que necessitavam prover às necessidades vitais.

Segundo este autor, o trabalho só alcançou o estágio de cidadania a partir do século XX, entretanto, sua valorização começou a ter momentos favoráveis através do protestantismo, entre os séculos XIII e XIV, quando ele começou a ser percebido nos moldes de Weber através da ética protestante, de forma que “manter-se pelo trabalho era um modo de servir a Deus”. Nesse sentido, o trabalho passou a ser reconhecido como a fonte de toda a

riqueza, pois é a mediação que permite ao homem transformar a natureza e a si mesmo (POCHMANN, 2004).

Ao longo da história da atividade humana, em sua luta pela subsistência, pela conquista da dignidade, humanidade e felicidade social, o mundo do trabalho tem sido vital. De acordo com Antunes (2003) foi por meio do ato laborativo que Marx o denominou como atividade vital que distingue os indivíduos dos animais. E ainda segundo este mesmo autor, foi a partir de Durkheim que se entendeu o trabalho como criador de vínculo social, bem como que as relações de trabalho são estruturas que se interiorizam e definem os valores e os sentimentos de pertença a um território (ANTUNES, 2003).

No que se refere à noção de trabalho na Amazônia, Edna Castro (1999) chama a atenção para discutir a noção de trabalho a partir de observações sobre a diversidade de processos de trabalho na Amazônia que, segundo ela, embora estreitamente relacionados, têm sido tratados separadamente pela literatura sobre o assunto. Ela adverte que é preciso levar em consideração as diferentes modalidades de organização da produção encontradas na Amazônia contemporânea, alguns aspectos do trabalho desenvolvido por populações tradicionais ou organizadas em unidades de pequena produção familiar, mas também o trabalho assalariado.

De acordo com esta autora, nos últimos 20 anos consolidou-se na Amazônia um conjunto de empresas de grande porte, cuja gestão está voltada para atender às exigências do mercado mundial. O ritmo acelerado das mudanças sociais, econômicas e ambientais encontradas nessa região alteraram em graus diversos e com intensidade variada as estruturas de produção tradicionais, em diversos setores - agricultura, indústria e serviços. Contudo, tais mudanças permanecem e, em certas situações até mesmo reforçam, formas tradicionais de trabalho. Por isso, no campo das relações sociais de produção, reafirmam-se os procedimentos de dominação paternalistas, como, por exemplo, o aviamento³².

Castro (1999) defende então que esses dois mundos (tradicional e moderno), aparentemente separados, tocam-se e interagem nos circuitos de produção e de comercialização e geram riquezas que reproduzem a estrutura desigual da sociedade. E nesse

³² Segundo Aramburu (1994, p. 01), o aviamento é um termo cunhado na Amazônia, que designa um sistema de adiantamento de mercadorias a crédito. Começou a ser usado na região na época colonial, mas foi no ciclo da borracha que se consolidou como sistema de comercialização e se constituiu em senha de identidade da sociedade amazônica. No sistema de aviamento o comerciante ou aviador adianta bens de consumo e alguns instrumentos de trabalho ao produtor, e este restitui a dívida contraída com produtos extrativos e agrícolas, quando não ou paga-lhe em dinheiro.

sentido, o conceito de trabalho, na sua vinculação clássica à relação salarial, pouco nos ilumina na compreensão de atividades tradicionais reatualizadas na região amazônica.

Na feira Manaus Moderna podemos identificar uma diversidade de formas de trabalho que complementam a cadeia produtiva existente no local. Cada um em seus respectivos ambientes: água e terra. Lá podemos identificar vários *agentes socias*³³ realizando atividades que Corrêa e Leitão (2010) chamam de *acessórias*. Tais atividades vão desde a venda de sacolas e sacos plásticos, caixas de isopor ou madeira, gelo para acondicionamento dos produtos; passando também pelos vendedores ambulantes de alimentação, como água, cafezinho, suco e lanche completo para aqueles a quem o trabalho absorve quase todo o tempo; até os vendedores de cheiro-verde e limão que circulam por entre as bancas de pescado, oferecendo ao alcance das mãos estes acompanhamentos tão necessários para o preparo do peixe. Todos eles compõem uma rede interna de comercialização de mercadorias na feira.

Entre essas diversas atividades, a que mais nos chamou a atenção foi a figura do carreteiro. Entre as frutas, as verduras e os pescados encontra-se um exército de homens e uma mulher vestidos com um jaleco de várias colorações indicando o portão e o setor da feira em que trabalham. Eles vendem a sua força de trabalho oferecendo o serviço de transporte de mercadoria. Estão sentados nos portões, muitas vezes sobre seus próprios carrinhos numerados, conversam, observam, enquanto aguardam a sua vez, ou esperando que sejam chamados para o trabalho. Passam também com pressa, empurrando seus carrinhos carregando frutas, legumes, verduras, peixes e os mais diversos produtos da feira. São responsáveis por transportar os alimentos que vão abastecer muitas mesas, lanches, barracas, na cidade e na região.

Mas, afinal, como podem ser conceituados os carreteiros da feira Manaus Moderna? Essa questão norteou nossa pesquisa. Seriam eles uma forma particular de trabalho nas feiras e portos das cidades ribeirinhas na Amazônia? Tentaremos responder a essas questões ao longo de nossa explanação.

Poderíamos conceituá-los, assim como Scherer (2012), como trabalhadores *precários* (HIRATA, 2009). Também poderíamos classificá-los como um trabalhador *atípico*, de acordo com os argumentos de Vasapollo (2005) sobre as novas tendências do mundo do trabalho que fomentam os mais diversos modos de informalidade e de precarização como o

³³ Segundo Corrêa (2000), são agentes modificadores do espaço que influenciam, modificam, controlam, planejam e gerenciam certas áreas.

empreendedorismo, o cooperativismo e o trabalho informal. Ou seja, há uma gama conceitual que tenta explicar a enorme diversidade de trabalhos que emergiram no debate contemporâneo sobre as reconfigurações e metamorfoses do mundo do trabalho (LEITE, 2009; ANTUNES, 1995). No entanto, no plano geral pouco importa mais uma classificação e sim que eles existem enquanto reprodução geral do sistema.

Podemos dizer que eles atravessaram a história da construção da feira, pois estão presentes ali desde a sua construção. Partimos do pressuposto de que os carreteiros fazem parte, portanto, da história da feira e da cidade e não podem ser considerados *resíduos* do atraso de um Brasil arcaico que não se coaduna com os moldes impostos pela modernização (TELLES, 1993). Do contrário, surgiram como uma alternativa de subsistência, assim como as mais variadas formas de informalidade do trabalho advindas do caráter excludente do mercado de trabalho atual. São trabalhadores informais que de certa forma são socialmente úteis à vida amazônica pela natureza dos serviços de transporte e carregamento de mercadorias que desempenham cotidianamente, o que dá vazão à cadeia produtiva. Podemos dizer, assim como Scherer (2012, p. 13), que trata-se de uma forma particular de trabalho que faz parte da paisagem cotidiana das feiras à beira-rio da cidade de Manaus, muito embora não estejam inseridos no âmbito fabril, compõem a *classe-que-vive-do-trabalho* (ANTUNES, 2005).

Pouco se sabe sobre a importância do trabalho dos carreteiros na inserção econômica da cidade de Manaus. No entanto, eles estão lá constantemente com seus carrinhos, nas feiras, na orla, até no porto. Mas parecem esquecidos e invisibilizados. Não aparecem nas estatísticas dos trabalhadores informais manauenses (SCHERER, 2012).

Muitos deles não sabem sequer a origem do nome carreteiro. Assim, quando perguntado o porquê da denominação, um dos entrevistados respondeu: “*Quando surgiu eu não sei, mas quando eu entrei aqui já tinha esse nome de carreteiro, mas antes tinha mais carreteiros, hoje tem menos - tem menos cadastrado, mas tem na rua também*” (Carreteiro 1). Segundo o atual Administrador da feira Manaus Moderna, o nome carreteiro foi atribuído a esses trabalhadores porque eram eles que faziam, antigamente, o descarregamento das mercadorias trazidas pelas carretas (caminhões) que abasteciam a feira.

A denominação *Carreteiro* remete àquele que conduz carros ou carretas ou faz carretos. Quando se pesquisa a palavra nos sites de busca, todas as menções são relacionadas ao motorista carreteiro, categoria organizada e reconhecida, diversa daquela que estudamos. Eles compõem o universo total de cem trabalhadores cadastrados na administração da feira

atualmente, conforme informação do Administrador. Segundo ele, esse número é o limite de trabalhadores nessa atividade no interior da feira, haja vista que não há espaço para todos. Deste universo estabelecemos como amostra dez carreteiros, pois nos propusemos a analisar qualitativamente os relatos, respeitando, é claro, a livre escolha e participação desses trabalhadores.

O trabalho do carreteiro da feira Manaus Moderna atualmente é desenvolvido com a utilização de um instrumento de trabalho - um carrinho de supermercado adaptado - para transportar as mercadorias dos clientes. Eles exercem sua atividade não só no âmbito da feira, mais em toda a orla da Manaus Moderna e tem seu limite de atuação indicado pelo cliente, ou seja, onde eles devem entregar os produtos.

Apesar de parecerem trabalhadores “sem patrão”, hoje eles são submetidos à administração da feira para poderem exercer suas atividades no espaço desta. Mas não possuem nenhum vínculo do ponto de vista trabalhista com ela. Na verdade é apenas um mecanismo de contenção do avanço desenfreado dessa categoria de trabalhadores dentro da feira, diante do desemprego e da crescente informalidade, o que parece uma forma de organizar o trabalho na feira Manaus Moderna.

3.2 Caracterização dos Trabalhadores

Os carreteiros ganham pelos carretos que fazem, não há qualquer tipo de regulamentação, há apenas uma tentativa da própria administração da feira de organizá-los, atribuindo aos mesmos um número de cadastro e um uniforme (colete) dividido em cores, o qual é usado para delimitar o território onde cada um irá trabalhar, neste caso, o portão da feira. A coloração dos coletes dos carreteiros também acompanha a divisão dos setores da feira por cores. Em cada portão, em ambas as entradas, há uma cor de uniforme, conforme o quadro a seguir:

Portão	Cor
A	Azul França
B	Verde folha
C	Laranja
D	Azul mar
E	Amarelo
F	Amarelo

Quadro 7: Cores por portão da feira.

Fonte: Elaborado a partir de informações colhidas junto à administração da feira. Pesquisa de campo, 2013.

Durante o procedimento da pesquisa de campo foi possível identificar que o trabalho de carreteiro é eminentemente masculino. A predominância desse gênero nessa atividade se dá, sobretudo, pela necessidade de dispêndio de força corporal tão necessária no desenvolvimento das atividades cotidianas, especificamente a de conduzir o carrinho com mercadorias por entre os corredores da feira, bem como desviando dos mais diversos obstáculos que existem no trajeto feito, seja pelas calçadas, seja pela rua, até a entrega dos produtos no seu destino. Força e resistência muscular impõem-se como uma exigência quanto a aptidão necessária para a permanência nessa ocupação.

Identificamos que estes trabalhadores são em sua maioria (70%) oriundos de municípios do próprio Estado do Amazonas, como Autazes, Anori, São Paulo de Olivença e Manaus. Já os que disseram ser de outro Estado (30%), temos a predominância do Estado do Pará, sendo eles oriundos dos municípios de Santarém e Alenquer, conforme podemos verificar no gráfico abaixo.

Local de Origem

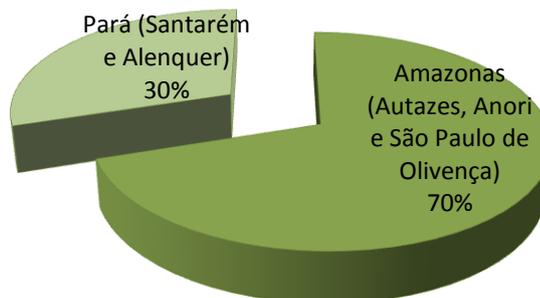


Gráfico 1 – Local de origem do carreteiro. Fonte: Pesquisa de Campo – dados analisados, 2013.

Quanto à idade (gráfico2), temos que a maioria dos trabalhadores que participaram da pesquisa estão na faixa etária de 51 a 60 anos de idade (4); Dois carreteiros em cada faixa de 31 a 40 anos e de 41 a 50 anos, respectivamente; e, por último, um na faixa etária de 20 a 30 anos; o que dá uma média de idade de 44,1 anos.

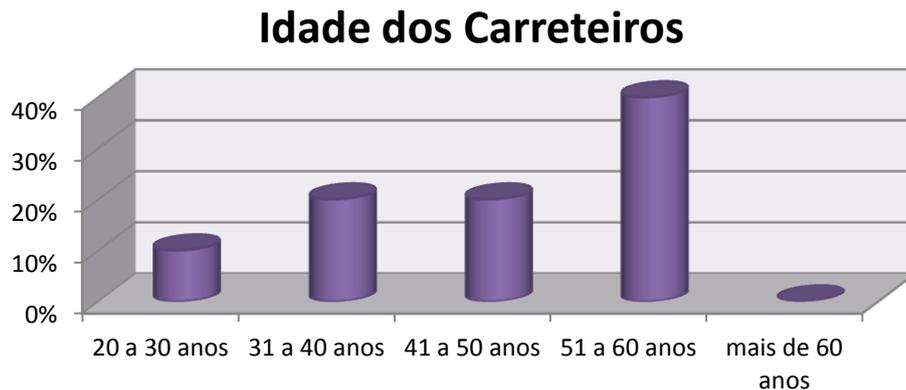


Gráfico 2 – Idade dos Carreteiros entrevistados. Fonte: Pesquisa de Campo – dados analisados, 2013.

Eles migraram para Manaus, na sua maioria, em busca de trabalho, conforme demonstraram 43% dos entrevistados. No gráfico 3 podemos verificar também que entre os motivos para a migração tem-se a busca por estudos, acompanhar a família, além dos que vieram visitar parentes e acabaram ficando na cidade.

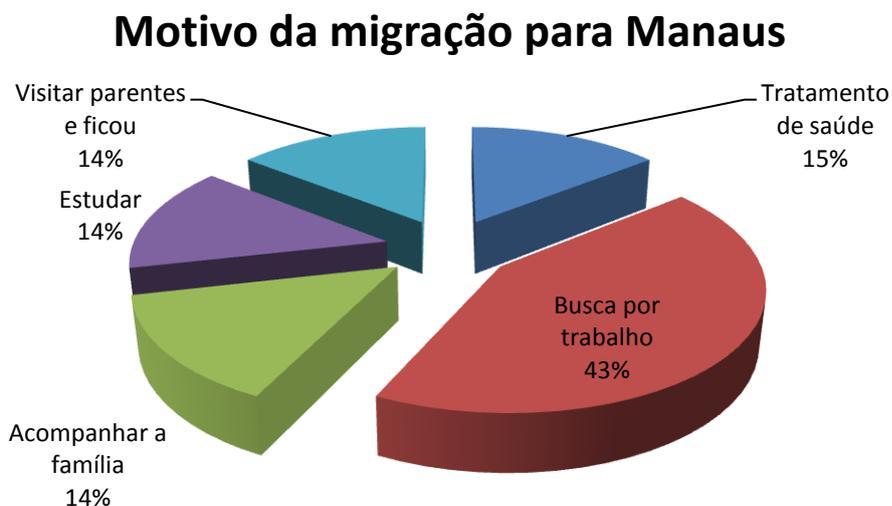


Gráfico 3 – Motivo da migração. Fonte: Pesquisa de Campo – dados analisados, 2013.

Eles deixaram suas localidades de origem em busca de melhores condições de vida para si e para a família, com o intuito de ascender socialmente mediante a conquista de um emprego. Muitos deles chegaram na década de 1970, no momento de ascensão da Zona Franca e do Distrito Industrial, e hoje se encontram desenvolvendo atividades bem diferentes daquelas almeçadas.

Reporta-se às reflexões de Salazar (1992) sobre o expressivo quantitativo de migrantes (homens e mulheres), oriundos tanto do interior do Estado do Amazonas como de cidades de outros Estados brasileiros, na busca pela melhoria da qualidade de vida. Tais trabalhadores se depararam com uma realidade vivenciada no contexto de Manaus, adversa daquela que permeava os seus imaginários, devido à falta de qualificação profissional e dificuldade do mercado em absorver a massa trabalhadora.

Antunes (2011) vai além e explica que na modernidade o que há é:

[...] um labor mais qualificado para um contingente cada vez mais reduzido e um labor cada vez mais instável e precarizado para um universo cada vez mais ampliado de trabalhadores e trabalhadoras, ora intensificando intelectual e/ou manualmente os trabalhos dos que se encontram no mundo da produção, ora expulsando enormes contingentes de assalariados que não têm mais possibilidade real de ser incorporados e absorvidos pelo capital e que se somam às fileiras do bolsão de desempregados. Que, entretanto, cumprem papel ativo no ciclo de valorização do valor, em especial pela criação de um enorme excedente de força de trabalho que subvaloriza quem se mantém no universo do trabalho assalariado (op cit, p. 417).

A pesquisa revelou um baixo nível de escolaridade entre os carreteiros. Dois entrevistados responderam serem apenas alfabetizados; três disseram ter o ensino fundamental incompleto; dois dos carreteiros responderam terem concluído o ensino médio; e três disseram terem iniciado, mas não haverem concluído o ensino médio. Não houve entrevistados não alfabetizados.

Eles executam uma forma de trabalho que não necessita de especialização ou grau de escolaridade. Segundo relatos, a razão da não continuidade do estudo vincula-se, em sua maioria, tanto à idade quanto ao tempo de trabalho na feira, independente de ter sido na ocupação de carreteiro, pois como veremos mais a frente, alguns trabalhadores já exerciam outra atividade informal no espaço da feira e do porto da Manaus Moderna.

Basta uma inspeção visual rápida pelos portões da feira Manaus Moderna que será facilmente percebido que há entre os carreteiros a predominância de pessoas com a aparência relativamente envelhecida, seja pelo próprio avançar da idade, seja pela exposição diária ao

sol, bem como às condições degradantes de trabalho a que estas pessoas estão submetidas. Alguns trabalham na feira desde tenra idade, como é o caso do entrevistado a seguir:

“Trabalho aqui na feira há 20 anos, desde a feira velha” [Reportando-se a feira existente no local antes da construção da feira Manaus Moderna]. (Carreteiro 2).

Sobre o tempo de trabalho na feira como carreteiro, podemos ver pelo gráfico abaixo que as respostas ficaram bem divididas, não sendo percebida grande discrepância entre os resultados, pois os que responderam trabalhar há mais de 20 anos, os de 16 a 20 anos, e os de 06 a 10 anos, contabilizaram 20%, respectivamente; e 30% responderam trabalhar nessa atividade de 11 a 15 anos. Dos trabalhadores que se dispuseram a ser informantes, a média de anos trabalhados como carreteiro é de 13,3 anos.

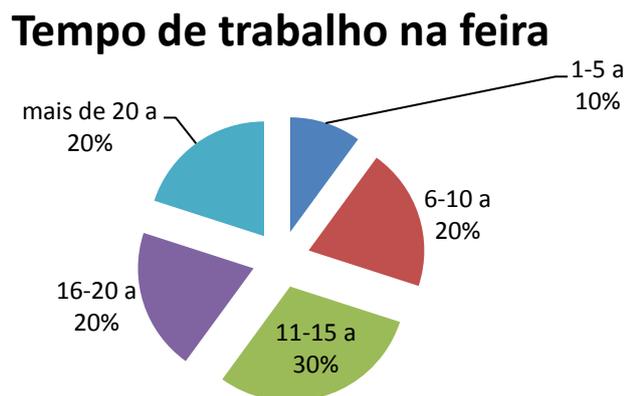


Gráfico 4 – Tempo de trabalho na feira. Fonte: Pesquisa de Campo – dados analisados, 2013.

Constatamos que 40% dos trabalhadores entrevistados possuem laços matrimoniais – totalizando os casados e os que convivem em união estável, mas sem vínculo matrimonial de forma convencional. Os que responderam serem solteiros totalizaram 50%, e 10% disseram ser separados ou desquitados.

No que diz respeito à composição familiar, 67% dos trabalhadores entrevistados sinalizaram possuir filhos, enquanto 33% disseram não possuir filhos. Dos que responderam ter filhos, têm a família composta de 3 a 6 filhos, sendo que muitas vezes, o carreteiro é o único provedor da família o que o leva a preferir atividades que tragam retorno financeiro imediato, conforme nos relata o entrevistado abaixo:

“[...] quando a pessoa trabalha de carteira assinada e o salário não compensa, pra quem mora de aluguel tá morto, pra quem tem filho pior ainda, daqui dá pra tirar um dinheiro bom” (Carreteiro 3).

Em relação ao bairro onde moram, a pesquisa revelou que, em sua maioria, os entrevistados preferem morar próximo ao local de trabalho. Três deles responderam que moram no próprio centro da cidade ou em bairros adjacentes como Aparecida e Japiim, seja em moradia alugada ou com parentes, o que facilita a conexão diária entre moradia e trabalho; outros sinalizaram que moram nos bairros Cidade de Deus, Jorge Teixeira, Nova Floresta e Santa Etelvina, nas zonas norte e leste da cidade.

Há também o caso específico de um entrevistado que mora afastado da cidade, na zona rural, localidade conhecida como Lagoa Azul, situada na rodovia AM 010, o qual faz o seguinte trajeto todos os dias para trabalhar na feira Manaus Moderna:

“Pra vim eu pego o ônibus 4h:30min lá na barreira. (Lagoa Azul) É um bairro que tem pra lá. Aí eu chego aqui 5h:10min e há quase cinco anos eu faço as compra do restaurante (Esquina dos sucos).” (Carreteiro 4).

Os relatos dos carreteiros em geral indicam que essa jornada é a mais comum, já que o movimento na Manaus Moderna começa ainda durante a madrugada, e como percebemos na fala acima, as atividades de restaurantes, lanches e bancas de café dependem dos produtos que os carreteiros levam para que também possam iniciar suas atividades.

3.3 Informalidade e estratégias de subsistência

Neste item, abordaremos o conceito informalidade, a partir do qual apresentaremos quais são as estratégias que os trabalhadores forjam para sua subsistência. Para tanto, é necessário primeiramente tecer algumas considerações sobre os meandros que circundam este conceito.

Várias concepções tentam definir o mercado informal de trabalho, mas há o consenso de que este segmento engloba as atividades que estão fora das relações tradicionais do mercado de trabalho de carteira assinada, assalariamento padrão, ou seja, do emprego protegido. Segundo Pochmann (1999), pode ser entendido como o “segmento das ocupações não organizadas”, pois estas são heterogêneas e não têm como características os empregos assalariados e, que hoje, particularmente no Brasil, corresponde a uma rede de estratégias de subsistência para muitos trabalhadores.

De acordo com interpretações histórico-estruturais recentes, é crucial refletir sobre o papel da informalidade como fruto do processo de acumulação capitalista pelo qual as grandes empresas, no seu movimento de expansão, criam, destroem e recriam os espaços econômicos nos quais atuam o informal. Nesse contexto, a informalidade não tem capacidade de gerar seu próprio espaço, pois sua dinâmica é subordinada, ocupa interstícios da produção capitalista, sendo marcada por indiscutível heterogeneidade (IPEA e DIEESE, 2008).

Apesar de não considerarmos que o carreteiro seja necessariamente um desempregado pela crise desencadeada pela reestruturação produtiva³⁴, podemos afirmar que sua situação se insere no contexto dessa crise, pois as transformações pelas quais tem passado o mercado de trabalho têm permitido o florescimento de antigas formas de produção e “o rápido crescimento de economias ‘negras’, ‘informais’ ou ‘subterrâneas’, indicando no nosso caso, o “surgimento de novas estratégias de subsistência para os desempregados ou pessoas totalmente discriminadas” (HARVEY, 2004, p. 145).

De acordo com Antunes (2011), uma das primeiras modalidades de informalidade remete à figura dos *trabalhadores informais tradicionais*, inseridos nas atividades que requerem baixa capitalização, buscando obter uma renda para consumo individual e familiar. Nessa atividade, vivem de sua força de trabalho, podendo se utilizar do auxílio de trabalho familiar ou de ajudantes temporários" (ALVES e TAVARES, apud ANTUNES, 2004).

Segundo ele, nesse universo podem ser encontrados os “menos *instáveis*”, que possuem um mínimo de conhecimento profissional e os meios de trabalho, como por exemplo, costureiras, pedreiros, jardineiros, entre outros; e há também os informais mais *instáveis*, recrutados temporariamente e com frequência remunerados por peça ou por serviço realizado. Eles realizam trabalhos eventuais e contingenciais, pautados pela força física e pela realização de atividades dotadas de baixa qualificação, como carregadores, carroceiros e trabalhadores de rua e serviços em geral. Esses trabalhadores mais *instáveis* podem inclusive ser subempregados pelos trabalhadores informais mais *estáveis*.

Excetuando-se os casos em que as pessoas seguem uma tradição familiar de trabalho na feira, temos observado que a maioria das pessoas que nela ingressam o faz em decorrência

³⁴ De acordo com Antunes (1995), a reestruturação produtiva, trata-se de uma contundente resposta das grandes empresas à crise da produção e do capital iniciada nos anos de 1970. Essa fase é também correspondente à concepção, desenvolvimento, experimentação/execução de uma variação de métodos para a nova organização da produção, concebidos e aplicados no interior das fábricas. Para Mandel (1982) a reestruturação acontece como mecanismo de superação das crises do modo de produção capitalista. Concebemos a reestruturação produtiva como sendo um processo de mudança espacial, social, tecnológica e organizacional como resposta à crise estrutural do capital.

da necessidade de desenvolver um trabalho produtivo que incremente a renda familiar ou que permita a própria subsistência individual ou familiar.

Como já evidenciamos, na Manaus Moderna há uma série de formas de trabalho do circuito inferior: carregadores, ambulantes, feirantes, carreteiros, entre outros. Essa multiplicidade de trabalhadores existente denota as várias estratégias que os agentes forjam para a sua subsistência, haja vista que o trabalho é uma atividade básica da vida humana, ele se encontra presente no cotidiano de todas as pessoas de diversas formas, de forma remunerada ou como forma de subsistência.

De acordo com Santos (2008) o circuito inferior responde as demandas de dinheiro e consumo de uma parte considerável da população e atrai os trabalhadores na sua maioria sem a qualificação desejável pelo novo padrão imposto pelas empresas. E desta forma, a Manaus Moderna reflete esse universo de procura e oferta de trabalho dentro das relações informais.

Desde que o termo *informalidade* surgiu nos primeiros estudos da OIT na década de 1970, ele vem sendo utilizado para retratar a complexa e heterogênea realidade dos mercados de trabalho de países ditos em vias de desenvolvimento. Não por acaso, portanto, o conteúdo deste conceito é abrangente, tendo se transformado consideravelmente ao longo do tempo, sendo, portanto, impreciso.

A OIT adotou uma definição internacional de setor informal a partir do funcionamento e da organização das unidades produtivas (OIT, 1993):

O setor informal pode ser caracterizado, de forma geral, como um conjunto de unidades não agrícolas envolvidas na produção de bens ou serviços, com o objetivo principal de geração de emprego e rendimento para os indivíduos envolvidos. Estas unidades operam geralmente com baixo nível de organização, com pouca ou nenhuma divisão entre trabalho e capital como fatores de produção e a uma escala reduzida. As relações de trabalho – quando existem – baseiam-se a maior parte das vezes no emprego ocasional, no parentesco e nas relações pessoais e sociais, mais do que em acordos contratuais com garantias formais.

Dessa forma, segundo a OIT, as modalidades de inserção no trabalho que se constituem em emprego informal são:

[...] trabalhadores por conta própria e empregadores proprietários de unidades produtivas no setor informal, trabalhadores em ajuda a membro do domicílio e assalariados (se a relação de trabalho não está sujeita à legislação trabalhista nacional e à proteção social), membros de cooperativas de produtores informais e trabalhadores que produzem bens prioritariamente para o próprio uso (OIT, 1993).

O debate em torno do tema é instigante. Se a dicotomia formal/informal já era questionada desde os anos 1970, atualmente uma classificação rígida parece ultrapassada ou, no mínimo, insuficiente para explicar a crescente diversificação das formas de inserção ocupacional, que se reflete em um amplo aspecto de remunerações, condições de trabalho e nível de cobertura da proteção social (IPEA e DIEESE, 2001).

Tavares (2004) esclarece que a fronteira entre o formal e o informal é cada vez mais tênue, por isso ela mostra-se veemente contra a concepção dualista que distingue o atrasado do desenvolvido como se estes não fizessem parte da mesma organização produtiva, se mostrando assim insuficiente para explicar a realidade. Assim, o formal e o informal coexistem na mesma unidade e com a reestruturação produtiva o trabalho informal tende a ser cada vez mais incorporado pelo núcleo capitalista.

A década de 1990, caracterizada pela chamada reestruturação produtiva e pelo acirramento da competitividade internacional, trouxe à tona uma complexa redefinição das relações de trabalho, que acabaram por obscurecer os limites entre formalidade e informalidade e até mesmo as diferenças entre trabalho, desemprego e expedientes de subsistência.

Segundo relatório do Ipea/Dieese (2001) é justamente entre essas fronteiras que transita, de forma descontínua e intermitente, a figura do trabalhador moderno. Oscilando entre empregos com carteira mal remunerados e empregos sem carteira, entre desemprego e pequeno comércio de rua, entre cooperativas, empregos temporários, terceirizados e até clandestinos e/ou ilícitos, trabalhadores que cada vez mais seguem itinerários ocupacionais que se distanciam do assalariamento padrão. Isso acarreta diversos níveis de desproteção, uma vez que os direitos sociais foram estruturados a partir de uma concepção de sociedade salarial³⁵ (CASTEL, 1998).

Atualmente os conceitos de formal e informal não são precisos. O que é chamado de “flexibilização” do contrato de trabalho pode ser entendido como uma “informalização” que atinge todas as ocupações. Assim, é o “trabalho sem forma” que se expande até mesmo no núcleo do que antes era chamado de “mercado organizado”. Esse fenômeno da informalidade

³⁵Na argumentação de Castel (1998), foi através dos suportes sociais garantidos pela condição de assalariado que o indivíduo moderno tornou-se um indivíduo positivo, ou seja, cuja existência não é assegurada somente pela capacidade de vender sua força de trabalho, mas pelo quinhão de propriedade social ao qual tem acesso. A condição de assalariado permitiu uma relativa desmercantilização das relações de trabalho. As relações de trabalho foram estruturadas na sociedade salarial em torno de instituições do Estado que garantiram os suportes sociais materializados na legislação trabalhista e na legislação social.

parece cada vez menos marginal no cotidiano dos trabalhadores brasileiros. O “trabalho sem forma” transformou-se, de fato, em algo abrangente, merecendo um novo esforço analítico para o seu entendimento e, principalmente, para a definição de ações e políticas para o seu enfrentamento nos dias de hoje (IPEA e DIEESE, 2001).

Neste estudo, nos apropriamos do conceito de informalidade proposto por Tavares (2004, p. 10), segundo a qual a informalidade é uma produção do capital, que se põe e se repõe com o desenvolvimento da produção capitalista. Em sua obra *Os fios (in) visíveis da produção capitalista* (2004), Tavares adverte que o crescimento das relações informais a partir da década de 1990, não admite mais que o trabalho informal seja explicado apenas por unidades produtivas de caráter individual ou familiar, orientadas para a reprodução do trabalhador e de seu núcleo familiar, consubstanciado apenas em atividades de subsistência orientadas para a reprodução do trabalhador e de sua família.

Desta forma, quando os trabalhadores não conseguem ingressar no mercado de trabalho formal, são geradas diversas modalidades de subsistência, onde os trabalhadores exploram sua própria força de trabalho para o capital, como por exemplo na informalidade. Assim, há, por conseguinte, a emergência de novos modelos produtivos que consistem, nos moldes de Castel (1998) num “processo de precarização do trabalho”.

Para Hirata (1998) o trabalho precário é aquele que não tem proteção social, não tem garantias como aposentadoria, seguro-desemprego e seguro-saúde. Outro indicador do trabalho precário é a falta de qualificação que também gera baixa remuneração. No caso específico dos carreteiros, as intensas jornadas de trabalho, o ganho incerto e a inexistência de proteção social sintetizam o mundo do trabalho precarizado dessa categoria de trabalhadores.

De acordo com Leite (2009) a precarização, enquanto deterioração das condições de trabalho, está presente quando um determinado tipo de trabalho se desvaloriza seja no que se refere aos rendimentos auferidos, ou no que diz respeito a regressão e inexistência dos direitos trabalhistas, ou ainda em relação à estabilidade, ou às características dos vínculos empregatícios.

Ainda segundo esta autora, ao citar o estudo de Gery Rodgers (1989) indica que as dimensões da precariedade estão: no grau de instabilidade; no grau de descontrole dos trabalhadores sobre as condições de trabalho, salários e ritmos; na proteção do trabalho seja por meio da legislação, seja a partir dos contratos coletivos de trabalho; e, no rendimento

associado ao trabalho. Ou seja, como nos diz Bourdieu apud Leite (2009): “a precarização está por toda a parte”.

Nessa lógica, a precariedade passa a ter um lugar estratégico central na lógica da dominação capitalista e se institucionaliza em todas as regiões do mundo, configurando aquilo que a autora chama de caráter estrutural da precarização (Leite, 2009). Sobre isto Aquino (2010) observa que o novo panorama mundial aprofundou a exclusão, ao mesmo tempo em que ampliou as formas de inserção precária, trazendo outros problemas referentes às relações sociais, às políticas implementadas pelos governos, o acirramento do individualismo competitivo, entre outros. Segundo esta autora, tudo isso propicia um retorno às antigas regras de modelo de trabalho, onde a autonomia e o desenvolvimento de uma cultura empreendedora têm sido reforçados como uma das maneiras de minimizar as consequências desse processo.

É em meio a esse contexto que em geral cresce e se estabelece a informalidade. Apesar de não podermos afirmar com convicção que a informalidade do trabalho se apresente em todos os momentos como algo negativo, podemos, entretanto afirmar que alguns elementos como a instabilidade e a incerteza podem contribuir para sua falta de capacidade em se afirmar como uma atividade econômica e socialmente aceita ou desejável (AQUINO, 2010).

Isso se dá pelo fato de que nas sociedades ocidentais, a noção de trabalho, durante muito, tempo significou possibilidade de planejar o futuro em longo prazo, permitindo o acesso a uma renda, um estatuto e conseqüentemente a uma proteção social, significando uma “vitória sobre a precariedade”, foi modificada. Esses direitos e segurança foram aos poucos sendo limitados por sua desregulamentação, no bojo da crise da relação salarial, desestabilizando os que tinham carreiras estáveis, instalando a precariedade e por vezes a falta de trabalho, e finalmente a incerteza com relação ao futuro (CASTEL, 1998, p.150-153).

A lógica capitalista excludente empurra os mais fragilizados, seja pela idade, pela baixa qualificação e até pelo sexo, para a busca de estratégias de subsistência que em geral são encontradas no setor informal. Dessa forma, o relatório do Ipea e Dieese (2008) aponta como um dos grandes “malefícios da informalidade” o fato de ela gerar empregos de baixa qualidade, remunerações insignificantes, inexistência de proteção social, sem o estatuto do trabalho.

Muitos trabalhadores se encontram distantes da real essência do trabalho, quer seja pela falta de qualificação, pela polivalência exigida nos modelos empresariais atuais ou, ainda, pela própria “desestabilização dos estáveis” que, segundo Castel (1998) nada mais é do

que a flexibilização das relações de trabalho que repercute diretamente na vida do trabalhador, pois este passa a conviver com um conjunto de transformações tecnológicas e organizacionais que influenciam tanto no conteúdo e definição do trabalho, quanto empurra para fora do sistema aqueles que não tem qualificação para operar tais mudanças.

No entanto, para Singer (1998) é um equívoco considerar que a pessoa que se encontra desempregada seja um “desocupado”, pois há uma infinidade de trabalhadores que há décadas vivem apenas da realização de “bicos”, do comércio ambulante e de outras estratégias de subsistência que o mercado informal de trabalho permite desenvolver.

Na verdade, os desempregados acabam buscando nas ocupações, ainda que precárias, um meio de se manter ativos (mesmo que reduzidamente) no circuito produtivo e “ganhar a vida”. Scherer (2005) em sua pesquisa com trabalhadores do Distrito Industrial do Amazonas aponta que dos entrevistados, 73% afirmaram que após a “baixa em suas carteiras” passaram a desenvolver atividades no mercado informal. De acordo com a autora: “Eles inventam seu cotidiano de trabalho” (SCHERER, 2005, p.81).

Contudo, ainda que o mercado informal tenha ganhado proporção através do desemprego, deve-se salientar que o mesmo vem sendo incorporado por alguns trabalhadores que, mesmo estando inseridos no mercado formal de trabalho ou em “segmento organizado de ocupações”, como destaca Pochmann (1999) - onde postos de trabalho são mais homogêneos, gerados por empresas em que os empregos são assalariados - têm buscado nas atividades tidas como autônomas (vendas de guloseimas, cosméticos, roupas, manicure, serviços na construção civil, etc.) alternativas para incrementar a renda.

Assim como há trabalhadores que se encontram precarizados e espoliados do mercado formal de trabalho e que têm nas modalidades informais verdadeiras práticas de subsistência, há aqueles que, mesmo tendo vínculo empregatício, também se utilizam da informalidade para aumentar sua renda. Ou seja, visando melhores condições de vida, o trabalhador muitas vezes despoja-se de algumas de suas necessidades sociais, como repouso e lazer junto à sua família para que, se utilizando da criatividade e/ou esforço físico nos momentos livres e nos dias de folga, possa contornar, de forma concreta, as carências no seu orçamento doméstico, vendendo mercadorias ou prestando serviços.

Traduzindo em números, projeções da Pesquisa Nacional sobre Economia Informal de 1996 (PNEI/IBGE) já informava que o setor informal encontrava-se com cerca de 45% de cota na participação da economia no Brasil, e na contemporaneidade brasileira o

dimensionamento da economia informal, de acordo com o IBGE, envolve 58,8% das ocupações em 2005, o que implica em um alto índice de brasileiros inseridos neste mercado.

Assim como Tavares (2004, p. 33), percebe-se em relação ao setor informal que é “[...] mais fácil descrevê-lo do que tentar defini-lo”. Contudo, a referida autora arrisca em dizer ainda “toda relação entre capital e trabalho na qual a compra da força de trabalho é dissimulada por mecanismos que descaracterizam a relação formal de assalariamento, dando a impressão de uma relação de compra e venda de mercadoria, é trabalho informal” (op cit., p. 49).

Apesar de haver avanços no campo teórico-científico sobre o mercado informal de trabalho, deve-se destacar que sua grande heterogeneidade impede os trabalhadores de se tornarem realmente visíveis - mesmo estando intrínseco à vida cotidiana de muitos trabalhadores – ocorre então que estes trabalhadores ficam à margem do reconhecimento e em posição de clandestinidade. Considera-se, ainda, que a gama de atividades desenvolvidas pode compreender dimensões, como as estratégias de subsistência e as iniciativas empreendedoras, utilizadas respectivamente para manter e/ou aumentar a renda familiar e buscar melhores condições de trabalho e vida.

Assim, o espaço econômico ocupado pela informalidade está em franco crescimento. De acordo com a autora, nela estão os trabalhadores que não conseguem ingressar no mercado formal de trabalho e os trabalhadores que são deslocados do mercado formal pelos processos de terceirização. Trabalharemos neste estudo com os primeiros, os quais podem ou não manter relação direta com o capital. Não se pode descartar a compreensão de que a informalidade comporta atividades de subsistência nas quais não se configura o fim capitalista, embora essas não lhe sejam de todo indiferentes, pois são geradoras de renda que permitem consumo e cumprem o papel de mascarar o nível do desemprego.

A coexistência do trabalho informal com o formal, sob mediações que ocorrem nas esferas da circulação e da produção, servem para alcançar o objetivo capitalista. É muito comum encontrar trabalhadores que defendem a possibilidade de trabalhar por conta própria como sendo a melhor alternativa nesta sociedade. No entanto, esta suposta autonomia, além de mascarar as reais dimensões do desemprego, “fragmenta a classe trabalhadora, opera o culto ao individualismo, desqualifica as organizações representativas do trabalho, fomenta a ordem ideológica dominante e distancia o horizonte revolucionário” (TAVARES, 2004, p. 22). O trabalhador precarizado tem uma vida precária e precariza a sua família, o que se agrava com a morte do provedor já que ele deixará uma insegurança social.

Uma das questões cruciais a se esclarecer é a distinção fundamental sobre a noção de trabalhador na Amazônia, em especial dos trabalhadores que estamos tratando – os carreteiros. Partimos do pressuposto defendido por Torres (2004) de que as relações de trabalho na Amazônia não podem ser representadas ou entendidas preponderantemente pelo trabalho industrial, o qual é uma modalidade relativamente nova na Amazônia Ocidental. Todavia, é preciso levar em consideração que na Amazônia, o trabalho se dá em um efetivo inter-relacionamento com a natureza, a terra, a floresta e, sobretudo, com os rios, o quais são elementos centrais na vida dos trabalhadores amazônicos e que geram a motricidade que comanda a vida na região, como sugerido por Tocantins (2000).

Desta forma, a compreensão teórica do trabalho na Amazônia não deve estar restrita à concepção do trabalho assalariado, encerrada na perspectiva do trabalho no campo empresarial. Esta concepção desconsidera a compreensão da existência de “mundos do trabalho³⁶”, o que se aplica perfeitamente a realidades do Brasil e da América Latina (TORRES, 2004).

Apesar do trabalho informal não ser regido pelo assalariamento formal, a exploração do trabalho se determina, no entanto, pelo movimento do capital, na medida em que é uma mediação necessária do processo de reprodução ampliada do capital, nessas condições históricas. (MARTINS, 1993, p. 116). A atividade informal não pressupõe a possibilidade de acúmulo de capital em consequência dos baixos investimentos realizados, assim como do baixo retorno financeiro que em geral se obtém. Essas características podem ser percebidas no trabalho do carreteiro.

Em geral, pela instabilidade que esse tipo de ocupação proporciona, as pessoas são levadas a essa situação, principalmente pela necessidade de subsistência e pela falta de opção por outro tipo de trabalho que os auxiliem na manutenção da própria vida. Para Scherer (2004), o mercado informal é o desaguadouro de quase toda a força de trabalho que sai à procura de emprego, tentando ganhar a vida de qualquer jeito. Na informalidade caracterizam-se a um só tempo pela insegurança e aleatoriedade, mas, por outro lado, inauguram formas alternativas de sociabilidade (op cit, 2004, p. 139).

³⁶Segundo Edna Castro (1994), no caso da Amazônia, a perspectiva mundos do trabalho parece ser mais adequada para compreendermos as relações de trabalho nesta região. Isto porque a questão do trabalho para as populações amazônicas está relacionada a um conjunto de possibilidades que vai “desde a conquista da terra ou a garantia do crédito agrícola que permita ao pequeno produtor condições de produzir, até ao trabalho assalariado urbano, no mercado formal ou informal” (CASTRO, 1994, p. 469).

Pode-se dizer que no atual contexto, dominado pelas imposições do capital, de acordo com Castel (1998), o trabalho permanece como referência central, não só em sua dimensão econômica, mas também quando se concebe o trabalho em seu universo psicológico, cultural e simbólico, fato perceptível quando se analisam as reações daqueles que vivenciam cotidianamente o flagelo do desemprego.

Por isso, para se compreender as novas configurações do trabalho é preciso ter presente que os processos que se instalaram com a globalização e reestruturação formaram um novo rearranjo social que representa uma nova acomodação do modelo de acumulação capitalista. Desta forma, vários são as disposições que vão conformando a categoria trabalho tornando-o cada vez mais flexível, precário, informal e atípico (LEITE, 2009).

Quando perguntamos aos entrevistados como se processou a forma de entrada na atividade de carreteiro, todos os entrevistados responderam que a porta de entrada se deu, e ainda se dá, pela indicação de parentes, amigos e conhecidos. Isto revela que o uso de estratégias organizativas para entrar e se manter em ocupações do circuito informal sinalizam para estratégias de ajuda mútua, companheirismo e relações de parentesco, conforme apontou Oliveira (2009) na sua pesquisa sobre *Trabalho Informal e Redes Sociais: os camelôs da Praça da Matriz em Manaus*.

Isso significa dizer que na cidade, mesmo as pessoas exercendo vários papéis dentro da sociedade, não existe o desaparecimento das relações ditas com sendo do mundo rural, como no caso do compadrio, parentesco. As pessoas necessitam, por exemplo, na Manaus Moderna cada vez mais da ajuda de parentes no trabalho e na busca por uma inserção naquele local. É o caso de muitos dos trabalhadores que chegaram para trabalhar naquele lugar por intermédio de parentes mais velhos e amigos, verificando-se assim a importância das relações de parentesco na vida daqueles trabalhadores, e ainda hoje é uma prática que acontece entre os que trabalham no local.

Podemos dizer que a atividade de carreteiro é considerada uma atividade típica de feiras e portos na Amazônia, já que esta categoria surgiu por uma necessidade primordial da feira, que era o transporte dos produtos, e muitos deles, sempre se encontraram inseridos nesse tipo de ocupação ou em outras atividades no mesmo local, como é o caso do Carreteiro 5, que conforme podemos ver nos relatos abaixo, já era carregador no porto antes de ser carreteiro na feira Manaus Moderna, assim como outros.

- *“Trabalho na feira há 20 anos, desde a feira velha. Comecei como carregador (que carrega pra fora). Como carreteiro tá com dois anos. O pessoal me conhecia e ofereceu essa vaga, o presidente da limpeza.” (Carreteiro 5).*

- *“Tinha alguns conhecidos, feirante, aí abriu uma porta. O presidente era o seu Paulo Caxias, aí ajeitaram pra mim trabalhar como carreteiro.” (Carreteiro 6).*

- *“Vim pra não perder a vaga do irmão que morreu. Meu irmão trabalhava há 03 anos, aí ele foi fazer um serviço e morreu de choque. Ele foi fazer uma mudança ali pra feira da Banana. Eu trabalhava aqui primeiro do que ele, aí eu dei a vaga pra ele. Quando o meu irmão trabalhava aqui eu vinha pra cá com ele, quando não tinha nada pra comer em casa com a minha mulher eu vinha pra cá pra feira, aí um amigo meu que alugava carro me alugou um carrinho por dois reais, aí eu peguei e vim pra cá, aí eu ficava ali do outro lado da rua trabalhando de carro do mesmo jeito.” (Carreteiro 3)*

- *“Um camarada que era casado com uma sobrinha minha ele trabalhava aqui, é que eu sou evangélico e na época ele era da minha igreja, agora ele se afastou. Aí foi na época que eu sai e tava desempregado, tava em casa procurando trabalho, aí ele me disse: tem um serviço lá em baixo (Manaus Moderna) bom de ganhar dinheiro, aí eu vim com ele.” (Carreteiro 4)*

Através dos relatos percebemos que a entrada nessa atividade foi sempre viabilizada por um conhecido, amigo ou parente, que também trabalha ou trabalhou na mesma ocupação ou em outra atividade na própria feira ou arredores. O mesmo trabalhador pode seguir durante a sua trajetória de trabalho diferentes formas e características, pois segue a lógica da mobilidade do trabalho. Mas mesmo assim está incluído no processo de reprodução ampliada do capital.

Há na Manaus Moderna não só a mobilidade do deslocamento espacial do trabalhador do seu Estado/Município de origem, mas também a de posição social, da condição de carregador, de vendedor de rua, ou de carreteiro de rua para a de carreteiro da feira Manaus Moderna, conforme percebemos através do relato de alguns deles.

Referente aos vínculos adquiridos com outras atividades profissionais ou se tiveram empregos de carteira assinada anteriormente, os trabalhadores indicaram as seguintes respostas:

- *“Quando eu cheguei em Manaus eu ainda fui empregado de carteira assinada duas vezes, trabalhei em dois hotéis”. (Carreteiro 1)*

- *“Antes eu era padeiro. Trabalhava pros empresários. Eu larguei porque eu chegava 4h na padaria para fazer o pão, pra assar e saía 7h da noite. Aí aquele saláriozinho chega dava dor de cabeça quando chegava no final pra receber... (Carreteiro 4)*

- *“Trabalhava no DB de carteira assinada, aí eu sai de lá porque o salário era pouco. Não dava nem pra sustentar os meninos. Trabalhei também em Presidente Figueiredo numa firma” [...]. (Carreteiro 3)*

- *“Trabalhei no ano de 82, nas indústrias Vargas, mexia com compensado. Trabalhei uns 4 pra 5 meses lá. Saí porque o salário era muito pouquinho, não valia a pena”[...]. (Carreteiro 6)*

Para os trabalhadores acima, a atividade de carreteiro não foi a primeira opção de trabalho. Eles buscaram-na como possibilidade de uma condição melhor do que a que exerciam nas empresas citadas nos relatos. A maior queixa foi o condicionamento a um salário baixo atrelado a muitas horas de trabalho. Assim, eles buscaram no trabalho como carreteiro a possibilidade do ganho imediato, mesmo pouco, mas com autonomia.

A falta de emprego, a crescente flexibilização do mercado de trabalho e a baixa qualificação intelectual e profissional no contexto da globalização reforçam a permanência do carreteiro nos círculos das atividades portuárias e da feira, pois o trabalho como carreteiro é uma forma de se reproduzirem materialmente, visando suprir as suas necessidades e as de sua família, pois é no âmbito familiar que o produto do trabalho ou a remuneração obtida é transformada nos bens necessários à subsistência, como a compra de alimentos, vestuário, transporte, etc.

Contudo, quando perguntados sobre as vantagens de se trabalhar na atividade de carreteiro, nove entrevistados responderam que existem vantagens contra apenas um trabalhador que informou não enxergar vantagem. Como vantagens eles consideram a possibilidade de fazerem seu próprio horário, o ganho imediato, o fato de não se ter patrão, como motivadoras da atividade. Segundo o Carreteiro 1, *“era a melhor forma de ganhar dinheiro”*, justificando a sua entrada para a atividade de carreteiro, depois de ter perdido o emprego.

Contudo, é preciso ponderar tais respostas, pois o olhar cuidadoso sobre os relatos dos trabalhadores evidencia a pouca clareza das implicações desse processo. As respostas coadunam-se diretamente com a idealização do trabalho por conta própria, presente em slogans como *“seja seu próprio patrão”*, assim como a ideia das *“responsabilizações”* e as *“individualizações”* dos trabalhadores, que segundo Antunes (2011), *“povoam o universo discursivo do capital e são, portanto, traços fenomênicos, encobridores de uma acentuada informalização e precarização do trabalho.”*

Estes não parecem identificar como insalubres, como nocivas as condições e relações de trabalho que vivenciam cotidianamente, não percebendo que neste movimento encontra-se embutida a necessidade do capital de minimizar direitos e maximizar lucros. Martins (2000, p.

11) alerta que é preciso considerar também que o cotidiano do homem simples é atravessado por mecanismos de dominação e de alienação que distorcem sua compreensão da História e do próprio destino. É neste sentido também que Scherer (2012, p. 101) coloca que as “artimanhas e processos que tecem a alienação e fundam sua explicação são invisíveis para os trabalhadores que muitas vezes as percebem, porém cotidianamente as ignoram.

E ainda, a falta de amparo quanto a direitos trabalhistas e sociais, se coloca como uma das principais queixas desses trabalhadores. Percebemos através das respostas apontadas que a falta de proteção na atividade, quanto ao mínimo de direitos, o fato de acordar cedo, o esforço físico, e o deslocamento para o trabalho, figuram constantemente como problemas enfrentados por esses trabalhadores.

Sobre isto, Scherer (2005, p.79) explica que:

Os estudiosos da questão informal de trabalho mostram que, apesar de seu alto índice de insegurança e aleatoriedade, o trabalho informal inaugura formas alternativas de sociabilidade. Entretanto, a referência, no imaginário social do trabalhador continuará sendo o desejo de estar empregado no setor formal, com carteira assinada que lhe garanta os direitos trabalhistas e previdenciários assegurados por lei.

Fato que pode ser corroborado pelo relato do carreteiro a seguir:

“Eu estou aqui só enquanto não tiver algo melhor. Eu estava fazendo curso de vigilante, mas eu também trabalho de pedreiro, aí eu fui trabalhar de pedreiro e deixei o curso de vigilante, mas eu vou levantar um dinheiro, se Deus quiser, pra fazer a reciclagem dele (do curso de vigilante). Por uma parte é bom trabalhar aqui, mas eu pretendo trabalhar de vigilante mais pra frente e aqui também” (Carreteiro 3).

Segundo Antunes (2011) os *trabalhadores informais tradicionais* realizam atividades informais quando se encontram desempregados, mas que visam retornar ao trabalho assalariado. Segundo a caracterização de Alves e Tavares (2006), “são trabalhadores que ora estão desempregados, ora são absorvidos pelas formas de trabalho precário, vivendo uma situação que, inicialmente, era provisória e se transformou em permanente”.

Ainda sobre as motivações que os conduziram a se inserirem no mercado informal de trabalho, neste caso desenvolvendo a atividade em tela, os trabalhadores apresentam diferentes discursos os quais, porém, têm algumas variáveis semelhantes, como a dificuldade de se inserirem em ocupações do setor formal, que eles justificam como falta de oportunidades, dada a baixa escolarização acompanhada da falta de emprego; a facilidade de

ganho imediato; a necessidade de trabalhar para ajudar seus familiares a manter as despesas domésticas; a perspectiva de ganhar mais dinheiro; ser o “dono do seu próprio negócio”, não precisando satisfazer a vontade de um chefe, conforme podemos perceber no relato abaixo:

- [trabalhar como carreteiro] “é bom, mais eu pretendo sair. Eu estou nisso aí porque eu quero montar outro negócio pra mim, quero ser patrão. Eu to aí esperando, porque lá onde eu moro (Lago azul, zona rural, AM 010) é meio parado viu. Eu queria montar um comércio, mas lá é meio devagar, eu tava até querendo vender a casa de lá, por causa do movimento, o pessoal compra mais fora. Aí eu pretendo montar meu próprio negócio”(Carreteiro 4).

É preciso, no entanto, ponderar tais respostas, visto que o fato de não se satisfazer diretamente a vontade de um chefe gera uma falsa concepção de que o trabalhador é quem decide como e quando trabalhar, gerando assim a ilusão da liberdade. Contudo, se o trabalho como carreteiro depende do rendimento diário, se ele não trabalha também não ganha. Assim, os carreteiros convivem sempre com incerteza e a imprevisibilidade, pois quando adoecem, a família fica sem o provedor, além de não terem a garantia de acesso às provisões sociais e trabalhistas.

O trabalhador que já foi engajado no trabalho formal vê o seu provento familiar, que um dia foi regulado pelo mês ou pela quinzena, passar a ser regulado pelo dia ou pelas horas de trabalho realizadas. O trabalhador passa a ter um ritmo de vida determinado pelo dia, que também delimita suas alternativas de esforço e repouso. Tudo isso sempre cercado por uma instabilidade com relação ao dia seguinte, ao suprimento das necessidades da vida e ao próprio futuro.

Na feira Manaus Moderna é comum vermos a informalidade passar de pai para filho, como uma espécie de tradição. Nas famílias em que a situação formal de trabalho nunca existiu, a possibilidade de reprodução dessas atividades tenderá a se repetir, por ser esse tipo de realidade em geral, permeada por um baixo nível de escolaridade, que em detrimento da própria necessidade de subsistência, encaminha esses indivíduos ainda muito jovens para o processo de incremento da renda familiar, gerando um ciclo difícil de ser superado.

É nesse sentido que Leite (2009) afirma que a precarização torna-se também social, pois ela não atinge somente o conjunto dos assalariados no que diz respeito a sua vida no trabalho, mas se expande para a vida familiar, que se empobrece quando ele é excluído do mercado de trabalho, quando passa da condição de trabalhador precário à de desempregado, o que vai resultar numa situação de vulnerabilidade social.

A idade aparece como um ponto importante a ser retomado. Esta apresenta-se naturalmente como uma limitação para o trabalho no que se refere a ocupação de postos de trabalho formais no contexto da globalização, e quando aliada a falta de escolaridade e qualificação, torna-se cada vez mais difícil o ingresso no mercado formal de trabalho, o que acaba por excluir desse segmento aqueles que não preenchem este requisito. Vejamos o relato abaixo de um carreteiro justificando sua dificuldade:

-“Atualmente é bom o serviço [de carreteiro], mas se tivesse como trabalhar por conta própria noutra atividade mais leve. Se assim, tivesse a oportunidade de outro serviço em casa, noutra atividade melhor um pouco. Porque se eu for me empregar agora, eu não consigo porque já estou velho, por enquanto vou ficando por aqui” [...].(Carreteiro 11)

Percebemos mais uma vez com este relato certo privilegiamento ao trabalho por conta própria, contudo, é preciso relativizar este posicionamento do trabalhador, pois ele mesmo demonstra que pelo avançar da idade é praticamente impossível o ingresso no mercado formal de trabalho, o que acaba por gerar um certo conformismo e uma banalização da injustiça social³⁷, que despercebidamente torna-se aceitável pela sociedade.

Não queremos afirmar, contudo, que o trabalho como carreteiro seja de todo ruim, já que 90% dos carreteiros entrevistados disseram gostar da atividade que desempenham, contra apenas 10% de respostas em contrário. A seguir podemos ver o posicionamento deles a esse respeito:

- “Aqui é melhor do que trabalhar empregado. Se eu for trabalhar empregado eu não vou ganhar o que a gente ganha aqui, porque o meu estudo é pouco. Eu vou ganhar o quê, um salário?! Aqui a gente ganha mais um pouquinho. Vamos colocar aqui 50 reais um dia pelo outro, aí vai pra mais e pra menos. Às vezes quando eu tô cansado eu vou embora, aí no outro dia eu faço mais, aí um dia recupera o outro. Todo dia tem. Não tem ninguém que diga: ah o senhor não pode ir agora! No dia que eu não puder vim eu não venho e ninguém fala nada. Mas se eu tivesse outra atividade em que eu ganhasse o mesmo que eu ganho aqui, eu saía, mas se fosse assim mais leve e não fosse tão pesado o trabalho. Eu não tenho vontade de colocar uma coisa pra mim, porque a bandidagem está muito grande, a pessoas às vezes coloca uma coisa que está dando um movimento bom, você tá ganhando dinheiro, derrepente o assaltante chega e mete uma arma em você, mete um assalto e leva tudo que você tem, perde até a vida, é muito arriscado, a gente vê acontecer muito aqui em Manaus, então, eu gosto disso aqui, porque é um trabalho que você ganha o pão todo dia e não é visado pelos bandidos”. (Carreteiro 6)

- “Por uma parte é bom trabalhar aqui, porque quando a pessoa não tem nada vem aqui e arruma um dinheirinho. Mas também quando a pessoa trabalha de carteira assinada e o salário não compensa, pra quem mora de aluguel, tá morto! Pra quem

³⁷ Ver DEJOURS, Christophe. A banalização da injustiça social. 3.ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000. Nesta obra encontramos que são empregados no mundo do trabalho, métodos cruéis contra os concidadãos, afim de excluir aqueles não aptos a combater, os velhos sem agilidades, os jovens despreparados e os vacilantes, que são demitidos das empresas, ao passo, daqueles que ficam, os aptos, são exigidos sacrifícios extras, mais eficiência, mais empenho, abnegação da vida particular, em prol da competitividade.

tem filho pior ainda. Daqui dá pra tirar um dinheiro bom. Por uma parte é cansativo, porque a pessoa fica andando, pra lá e pra cá, sobe e desce ladeira". (Carreteiro 3)

Ponto comum entre as respostas obtidas junto aos entrevistados é que apesar de gostarem da atividade, se tivessem outra forma de subsistência, que contemplasse um trabalho com direitos amparados, onde não despendessem tanto esforço e com melhores condições de vida, não estariam nessa atividade.

O motivo fundamental para continuarem travando embates cotidianos é a subsistência de sua família o que, segundo eles, ocasiona concomitantemente o seu próprio bem-estar. É através dessa alternativa de trabalho, na ânsia de ascender socialmente (mesmo que com dificuldades através do trabalho e da qualificação), proporcionando melhores condições de vida a sua família e permitindo que seus filhos tenham acesso à qualificação necessária para se engajarem na luta por uma ocupação diferente da sua, no sistema produtivo, que esses trabalhadores dão sentido a sua luta diária.

Os carreteiros da feira Manaus Moderna estão à margem dos direitos sociais assegurados pelo “trabalho protegido”, mas não estão excluídos da sociedade vigente e de seus padrões de vida e, sobretudo, de consumo. Segundo Castel (1998), marginalidade e exclusão se opõem uma à outra, mesmo que condições de marginalidade levem à exclusão e esta se caracterize no interior da marginalidade. Assim, não se pode dizer que os carreteiros vivem totalmente na *exclusão*. Eles não estão excluídos, mas inseridos de forma, precária, marginal, no território de trabalho das feiras e portos das cidades ribeirinhas. (MARTINS, 1997, p. 16-17).

O *homem simples* luta para viver a vida de todo dia, mas *vive à margem da história, do homem sem qualidade* (MARTINS, 2000, p. 11). O modelo econômico neoliberal, com seu caráter eminentemente excludente, não consegue garantir trabalho digno a todos os cidadãos. Ele descarta do mundo do trabalho uma grande parcela da população mundial, gerando assim uma sociedade de excluídos e re-incluídos precariamente³⁸.

³⁸ Segundo Martins (1997), o que chamamos de exclusão social constitui um conjunto de dificuldades próprias de uma inclusão (ou re-inclusão) precária e estável, pois “a sociedade capitalista desenraíza, excluí, para incluir, inclui de outro modo, segundo suas próprias regras, segundo sua própria lógica. O problema está justamente nesta inclusão” (p. 32). Assim, “exclusão, de fato, sociologicamente, não existe. Ela é, na sociedade capitalista, apenas um momento da dinâmica de um processo mais amplo” (p.26). Daí a substituição (ou o uso simultâneo) do termo inclusão precária.

Sobre os rendimentos auferidos pelo trabalho como carreteiro (gráfico 5), 60% dos entrevistados responderam ganhar diariamente entre R\$40,00 a R\$60,00 reais; e 40% deles disseram ganhar um pouco mais, ou seja, entre R\$70,00 a R\$80,00 reais. Traduzindo os valores absolutos de cada um, identificamos que o rendimento médio diário desses trabalhadores é de R\$62,00 (sessenta e dois reais), o que no mês dá um pouco mais de dois salários mínimos.

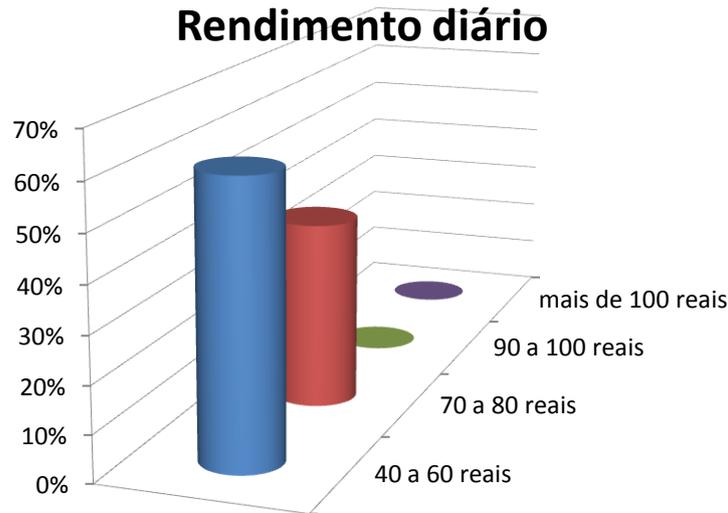


Gráfico 5 – Rendimento diário dos trabalhadores. FONTE: Pesquisa de Campo – dados analisados, 2013.

No entanto, sabemos que na realidade esses valores não são absolutos, sendo que nele está inserida uma série daquilo que podemos chamar de custos diários para se trabalhar nessa atividade, como alimentação (incluindo aí café da manhã, almoço, água), pagamento da guarda do carrinho e transporte, os quais são diminuídos do valor bruto. Ademais, é preciso levar em consideração que os rendimentos auferidos diariamente são variáveis, mas as despesas não, já que a alimentação, o transporte e a guarda do carrinho são necessidades básicas do dia a dia do carreteiro.

Embora os rendimentos informados sejam referentes ao total de carretos por dia, os entrevistados informaram não haver um preço tabelado. A maioria deles cobra a quantia de R\$10,00 (dez reais), o carreto. O Carreteiro 1 informou que *“o carreto é variado, é R\$10,00 ou R\$ 15,00, no máximo, mas tem cliente que dá mais”*. Já o senhor Carreteiro 5 informou que *“tem uns que cobram R\$15,00, às vezes R\$20,00, mas não é todo mundo que dá não!”*.

Outro entrevistado disse:

“o normal é R\$10,00 pra gente andar com o cliente por dentro da feira fazendo as compras e deixar no carro. Nem todos cobram esse preço, há aqueles que cobram menos, outros cobram mais, mas o normal é R\$10,00. Agora tem cliente que dá mais pra gente, aí depende, é conforme o cliente. Tem cliente que às vezes compra pouquinho aí dá mais pra gente, e tem deles que às vezes compra o mesmo tanto e dá menos[...]” (Carreteiro 6)

O Carreteiro 3 explica mais:

“Pra rodar na feira é R\$10,00. Pra levar daqui pra parada custa R\$5,00, depende, é variado. Só pra rodar aqui dentro é R\$10,00, R\$7,00 eu negocio com a pessoa. Pra levar o carrinho cheio é R\$10,00, tem gente que vai mais rápido, tem gente que custa, aí a gente tem que aguardar. O mais longe que eu levo é daqui pro Colégio Militar, se for pra levar pra mais longe eu cobro mais” [...].

Sobre o que carregam no carrinho, todos os carreteiros responderam que levam de tudo, e sobre o seu limite de atuação podemos constatar através da seguinte resposta: *“Depende do freguês. A gente carrega todo tipo de mercadoria, verdura [...] a gente roda por aqui por dentro e leva até no carro do freguês. É bem difícil a gente ir muito longe, pra beira também é difícil [...]” (Carreteiro 1).*

O Carreteiro 5 também respondeu que *“carrega bolsa, saco de macaxeira, o que a senhora precisar [...].Levo pro Garajão, quando a parada é mais perto, cobro R\$ 2,00 ,R\$ 3,00 ”.* Outro entrevistado respondeu *“rodo aqui pros carros, lá pra feira da banana[...]” (Carreteiro 3).*

Na extensão da atuação, ou dito de outra forma, no caminho do carreteiro são encontrados muitos obstáculos, como o trânsito, conforme podemos perceber na fala a seguir:

“A gente desce lá pra beira também, mas só quando o rio tá cheio, lá na balsa do Boizão tem uma rampa que desce. Pra parada de ônibus a gente leva também. Daqui pra Matriz a gente cobra 10 (reais) também. É difícil a gente ir mais longe do que lá. O mais longe é pra lá mesmo. Tem hora que tem o engarrafamento de carro é ruim pra gente passar[...]” (Carreteiro 6)

De acordo com Carreteiro 3:

“De tudo a gente carrega, é banana, melancia, batata, cebola, é peixe, tudo que botar a gente carrega. Mas vai ficando difícil (o peso) pela idade da gente, a força vai diminuindo, a força vai ficando pouca, porque o trabalho é pesado, mas aí é o jeito, a gente tem que encarar. Tem vez que o carrinho vai cheio, aí pesa” [...]

Percebemos como esta resposta, aquilo que Dejours chamou de um sofrimento não reconhecido, provocado pela organização do trabalho. Este sofrimento gera estratégias defensivas, desenvolvidas pelo sujeito para suportar as pressões do seu trabalho e continuar em atividade. “As estratégias defensivas podem ser utilizadas pela organização do trabalho para aumentar a produtividade” (DEJOURS, 1992, p.119).

A maioria dos trabalhadores carreteiros já tem seus próprios clientes, especialmente aqueles que trabalham nessa atividade há mais anos. Vejamos o relato abaixo:

- “*Eu já tenho os meus clientes certos, é o pessoal dos restaurantes. Eu faço as compra e levo lá. Eu faço o serviço pro pessoal do restaurante por ‘20 conto’, só pra comprar e levar. Já tem a pessoa certa que eu compro, aí já faz aquele precinho assim de amigo. Eu já tenho os meus ‘contratos’, então eles ligam pra mim: ‘irmão traz tal coisa pra mim quando o senhor vier’. Faço isso pra 2 restaurante. Como eu já tenho conhecimento com as pessoas aqui, com os empresários, uns me dão 10 reais, outros me dão 5 [...]” (Carreteiro 4)*

- “*Eu tenho um cliente que é do Novo Holanda (barco), ele vem comigo comprar e aí eu deixo pra ele no barco. Tem de outros barcos também na terça. Na quarta tem o pessoal do Manauara Shopping, aí é assim. É melhor ter os clientes fixos, porque a gente já fica esperando. A gente leva daqui lá pra Feira da Banana, leva daqui pro carro, anda aqui na feira com eles fazendo compra e leva no carro deles. É mais vantajoso ter o cliente fixo, porque aí a gente já fica esperando [...]” (Carreteiro 6)*

Na tentativa de organizar a atividade de carreteiro a administração da feira junto com os trabalhadores, estabeleceram estratégias e algumas normas para tornar o trabalho mais organizado. As iniciativas vão desde a criação de um líder de cada portão, a utilização do fardamento até a pintura e identificação dos carrinhos.

Para os trabalhadores tais normas servem para dar mais credibilidade ao trabalho deles. Vejamos:

- “*Eu acho aqui dentro (da feira) mais seguro, porque aqui a gente é cadastrado e se sumir alguma coisa do freguês ele vem diretamente na administração (da feira) [...] A norma da gente é só usar a farda, pintar o carrinho, estar cadastrado, porque o carrinho fica sem tinta, aí vai deles lá, de vez em quando eles dizem: olha pintar o carrinho! O líder, por exemplo assim: se o pessoal da administração tiver alguma reclamação aí eles falam pro líder, pra ter uma comunicação com a gente [...]” (Carreteiro 1)*

- “*A função do líder é pra não deixar ficar sujo (o portão) e pra não deixar acumular caixa aqui no meio, pra deixar sempre limpo o portão, senão eles reclamam. Fardamento, numeração de carrinho, tem que tá pintado. Teve um ano aí que eles queriam cobrar 50 reais de cada pessoa por mês, mas não sei pra quê isso [...]” (Carreteiro 3)*

- “Aqui nos temos que está com os carrinhos pintados, emplacados, tem que usar farda, entendeu?! Tudo é por conta da gente. Agora mesmo eu vou ter que pintar o meu, porque senão pega suspensão, se a gente as vezes fizer uma coisa errada vai punido pela administração, vai suspenso, ou até perder a vaga, conforme se a coisa for muito grave, mas eu Graças à Deus nunca peguei. Mas aqui Graças à Deus todo mundo é tranquilo, o pessoal é antigo, é o lugar de ganhar o pão de cada dia. O líder daqui é o Silvano, ele carrega também, é carreteiro. A função do líder é se for querer colocar mais carreteiro aqui, só entra com a ordem dele. Ele tem mais que nós contato com a Administração. Aí qualquer reclamação é ele que vai lá pra vê. Fardamento? Tem um senhor aqui que vende pra nós. Não tem crachá, teve uns tempos aqui que teve, agora não tem mais não [...]” (Carreteiro 6)

Percebemos através dos relatos que os trabalhadores respeitam normas e até exaltam tais normas como um diferencial do trabalho, como é o caso da limpeza e conservação da feira. Eles se sentem responsáveis pelo zelo com o portão que é o local de trabalho. Ademais, é exigido deles pela própria administração da feira que sejam responsáveis pela conservação do local onde trabalham, zelando para principalmente não obstruírem os portões.

A exigência de manter os carrinhos pintados, identificados com a placa com a inscrição do número e usar o fardamento são formas de manter o controle, que se não atendidas são passíveis de punições com a possível perda da vaga. Alguns carreteiros optam até em pintar o nome e o número do telefone na placa fixado no carrinho, o que demonstra ser uma forma de valorizarem o trabalho como carreteiro imprimindo mais confiabilidade a categoria e demonstrando que até a aparente desordem tem uma ordem.

Os carreteiros, os feirantes e a administração da feira são unânimes em defender que a forma de organização dos carreteiros pela farda e pelo número dá credibilidade ao trabalho dos mesmos, porque assim o risco de acontecerem furtos e outros incidentes com os clientes é menor, haja vista que os carreteiros são identificados através do cadastro com a administração da feira e, caso haja algum incidente de furto envolvendo eles, serão penalizados perdendo a vaga de carreteiro, e obrigados a ressarcir o cliente, conforme o caso.

Isto porque também existem muitas pessoas desonestas que se “infiltram” clandestinamente na atividade para cometerem furtos e roubos, como é o caso de alguns carreteiros chamados de clandestinos, que alugam o carrinho e ficam na rua na frente dos portões da feira e até “invadem” a feira em busca de clientes e concorrem com os carreteiros cadastrados. Por não haver fiscais suficientes na feira, não há como inibir essa conduta.

Então, as medidas elencadas acima são uma forma dos carreteiros protegerem seu trabalho e até de certa forma coibir práticas reprováveis como certos atos desenvolvidos pelos carreteiros clandestinos de má fé que maculem a imagem dos trabalhadores cadastrados.

Vejamos a seguir alguns relatos dos carreteiros sobre a concorrência com os trabalhadores clandestinos:

- *“Entre a gente não tem concorrência, mas tem o pessoal aí de fora, mas eles ficam do lado de lá, porque aqui não pode ficar porque nós somos cadastrados [...]”* (Carreteiro 3)

- *“A gente não tem rixa nenhuma, nem nós com eles nem eles com a gente (os carreteiros da rua), as vezes eles entram aqui com os clientes deles. Mas não pode, mas aí tem a fiscalização[...]”* (Carreteiro 4)

- *“Aqui todo mundo se dá bem. Se o fulano pegou (o cliente), pegou. Tem lugar pra todo mundo. Só os clandestinos que carregam mais barato, só que eles não têm a responsabilidade que nós temos, porque se a gente carrega a mercadoria pra um cliente, se sumir a mercadoria e o cliente for lá na administração a gente vai ter que pagar a mercadoria, e eles não, porque eles não são cadastrados pela administração da feira, com nós nunca aconteceu, mas com eles às vezes acontece de sumir mercadoria de cliente. Isso aí é papel da Administração da feira, eles falavam que iam organizar, mas não conseguiram, não dá conta porque são muitos. Por um outro lado, eles precisam também, realmente tem muitos deles que são pais de família, tem responsabilidade e precisam, agora tem muitos que são irresponsáveis, não tem responsabilidade com a mercadoria do cliente, aí some com a mercadoria, apronta e suja a nossa imagem, ah! foi os carreteiros da Manaus Moderna, suja a imagem do nosso trabalho [...]”* (Carreteiro 6)

Desta forma, conforme já dissemos nos capítulos anteriores que a Manaus Moderna é espaço de conflitos entre seus agentes, conflito este inerente ao próprio sistema de produção no qual a feira está inserida e diretamente ligado à forma de apropriação e de controle do espaço urbano onde há uma infinidade de trabalhadores que defendem o seu ganha pão diário.

3.4 Tempo de Trabalho e Condições de Vulnerabilidade

Neste tópico apresentaremos as condições de trabalho e as situações de vulnerabilidade a que estão submetidos esses trabalhadores. Quanto aos dias de trabalho, 50% dos entrevistados responderam trabalhar 6 dias na semana (segunda a sábado), tendo apenas um dia de folga; 40% responderam trabalhar todos os dias, sem folga, e 10% apenas trabalham 5 dias na semana, tendo portanto, dois dias de folga na semana.

No que se refere a jornada de trabalho (gráfico 6), a pesquisa apontou que 40% dos trabalhadores sinalizaram trabalhar de 4 a 6 horas por dia; 20% responderam trabalhar de 7 a 8 horas; 20% disseram trabalhar de 9 a 10 horas por dia; 10% trabalham de 11 a 12 h/d; e ainda, 10% responderam que sua jornada de trabalho chega a mais de 12 horas por dia.

Analisando-se o número absoluto de horas trabalhadas por dia de acordo com as respostas, obtivemos a média de 8,2h/d.

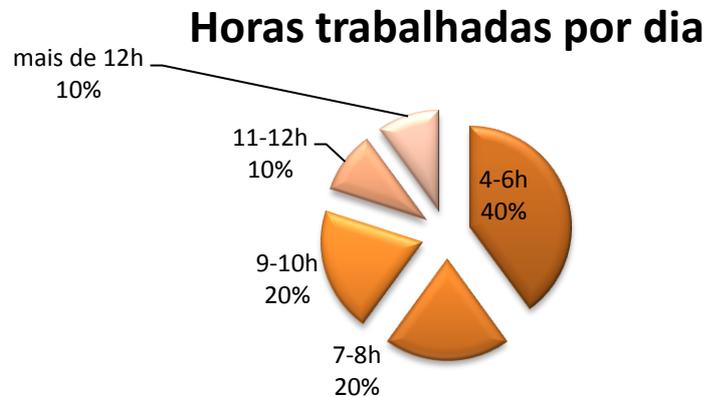


Gráfico 6 – Horas trabalhadas por dia. Fonte: Pesquisa de Campo, dados analisados, 2013.

Percebemos que a rotina de trabalho dos carreteiros está diretamente ligada ao horário de funcionamento da feira Manaus Moderna, sendo na parte da manhã que se dá o maior movimento daquela feira e do porto com as partidas dos barcos. Apesar de não ser regra uma rotina de trabalho com longas jornadas³⁹, pudemos perceber que a atividade de trabalho dos carreteiros é intensiva⁴⁰.

O trabalho do carreteiro é caracterizado por sua intensidade, pois, usa, além da força do trabalhador, a tecnologia mais simples, apenas o carrinho empurrado à mão. O contrato entre o comprador do serviço e o trabalhador acaba sendo um acordo verbal e oral, baseado no trabalho autônomo.

Sobre isto vejamos os relatos a seguir:

- “A gente chega aqui cinco, mas aí não tem horário pra sair, depende, eu fico até doze hora, uma hora. O certo é só pela manhã porque o movimento da feira é só pela manhã” [...] (Carreteiro 1)

³⁹ De acordo com Hirata (2009) até poucas horas de trabalho é outro indicador do trabalho precário, o que significa uma renda menor.

⁴⁰ Segundo Sadi Dal Rosso (2008, p. 20), em sua obra intitulada *Mais trabalho: a intensificação do labor na sociedade contemporânea*, a intensidade do trabalho tem a ver com a maneira como é realizado o ato de trabalhar. Ela se refere ao grau de dispêndio de energias realizado pelos trabalhadores na atividade concreta. Ela envolve mais que esforço físico, pois envolve todas as capacidades do trabalhador, sejam as de seu corpo, a acuidade de sua mente, a afetividade despendida ou os saberes adquiridos através do tempo ou transmitidos nos processos de socialização.

- *“Trabalho todo dia, até domingo meio dia, de 6h da manhã até seis horas da tarde, às vezes até cinco, depende do dia, porque não é todo dia que tá bom o movimento não, é conforme o movimento. A senhora vê como tá parado. Aí eu largo mais cedo, cinco horas já tô largando, mas quando tá bom mesmo” [...] (Carreteiro 5)*

- *“Eu trabalho de terça a sábado. Aí eu tiro o domingo pra mim ir pra igreja, Congregação Cristã do Brasil. Eu chego aqui 6 da manhã e fico aqui até uma base de umas 2 horas, 3 horas da tarde. Conforme o dia, tem vez que eu vou até mais tarde, porque fico esperando algum trabalho que eu vou fazer. De manhã tem mais movimento. Mas tem deles que ficam o dia todo, tem deles que trabalham de noite” [...] (Carreteiro 6)*

A instabilidade dos ganhos faz com que o trabalhador tenha que investir mais tempo para ganhar um pouco mais e assim possa honrar seus compromissos que ao contrário serão sempre estáveis. Quando perguntados se durante o dia de trabalho tem horário para descanso ou almoço, todos os entrevistados foram unânimes em dizer que não, conforme podemos ver nas falas a seguir:

- *“Aqui não tem horário certo não. A gente come aqui mesmo, tem essas meninas que vendem comida aqui dentro da feira, aí a gente pede e elas trazem” [...] (Carreteiro 11)*

- *“A gente se alimenta em qualquer lugar, merenda na rua, nas banquinhas de churrasco, quando abre uma folguinha” [...] (Carreteiro 3)*

- *“Horário de almoço e descanso não tem não senhora, o almoço aqui é meio corrido, porque na hora que a gente vai descansar aparece um cliente, descanso só em casa mesmo” [...] (Carreteiro 6)*

Há aqueles que têm uma jornada intensa, que em geral se inicia com o raiar do sol, porém intercalam um ou outro dia de descanso para aguentar o esforço da atividade. O carreteiro tem autonomia para cumprir as horas de trabalho, porém os seus rendimentos dependem do seu trabalho, então, a tendência é que ele fique o maior tempo possível na feira, para realizar mais serviços, não existindo, portanto, horário fixo para descanso ou refeição, nem tampouco feriados e finais de semana inteiro de folga, pois são nesses dias que o movimento aumenta na feira. Percebemos também que o espaço para o lazer e tempo livre fica restrito na vida desses trabalhadores, pois o tempo que tiram a “folga” é reduzido, e do pouco tempo livre que têm, preferem mesmo é ficar em casa para descansar.

Outro ponto a ser destacado é o local onde os trabalhadores ficam a espera dos clientes - os portões da feira. Ali é o território de cada um e de todos (HAESBAERT, 2004; RAFESTTIN, 1993; SANTOS, 2007). Eles ficam sentados no próprio chão, escadas ou sobre seus próprios carrinhos, a espera do cliente, pois em toda a feira, bem como na rua já não há espaço, dado que esta possui um fluxo contínuo de pessoas. Segundo Souza (2008) em média

dez mil pessoas transitam diariamente na orla, no porto e na feira Manaus Moderna, na dinâmica do comércio.



Figura 12: Carreiros nos portões da feira Manaus Moderna.
Fonte: Arquivos da autora, pesquisa de campo 2013.

Podemos observar nas figuras acima, que o carreiro na sua relação com o ambiente de trabalho é uma relação de improviso, sem o mínimo de condições ergonômicas e higiênicas, o que denota uma relação precária, conforme podemos observar no relato a seguir: [...] “*é cansativo, a gente fica muito em pé, não tem como ficar sentado, num pode trazer um banco*” [...] (Carreiro 4).

Os bancos onde eles sentam são as caixas e caixotes dos feirantes. Mas se o fiscal vir manda tirar do meio, pois não pode obstruir a entrada. Então o jeito é sentar no chão mesmo ou em cima do carrinho que é posto de pé. Água para beber, alguns contam com a generosidade dos feirantes que tem *freezer*, aí pedem pra guardar uma garrafa pet com água, o que minimiza um pouco a sede, do contrário terão que comprar.



Figura 13: Carreteiro do portão C- laranja, rua Barão de São Domingos.
Fonte: Arquivos da autora, pesquisa de campo 2013.

Souza (2008) observou o que os trabalhadores da Manaus Moderna pensavam sobre o ambiente físico da feira. Na sua pesquisa, ela apontou que os trabalhadores conceituaram os portões da feira como espaçoso, mas ao mesmo tempo inseguro por se ter uma grande quantidade de entradas e saídas; os corredores foram apontados como escuros, estreitos e de calor excessivo; quanto à ventilação, entre todos os aspectos apresentados tanto sobre o ambiente interno quanto sobre o ambiente externo, este foi o que gerou mais reclamações; iluminação e energia – esta questão espacial na feira é percebida pelo feirante por ser ineficaz em sua função de clarear e não ter manutenção planejada. Contudo, esta feira somente passou por três reformas: uma em 1996, outra em 2000 com a colocação do piso especial na área do pescado e, a última em 2001 com a construção do poço, sala de primeiros socorros e a instalação de exaustores (op cit, 2008, p. 90 -94).

Segundo esta autora, o fato de as luzes da feira só funcionarem no final da tarde, obriga o acendimento de lâmpadas nos boxes, que ao mesmo tempo precisam iluminar os produtos, favorecendo por outro lado o aumento da temperatura no ambiente. É indubitável o calor excessivo sentido nessa feira, decorrente do tipo de construção e da não funcionalidade

dos exaustores instalados, o que provoca grande desgaste físico tanto aos trabalhadores da feira quanto às pessoas que a frequentam.

Os elementos, como o espaço da feira, corredores e portões, têm relação direta com os aspectos de tamanho e quantidade de boxes, já que foram planejados para que cada um ocupasse o mínimo possível de espaço, o que acabou gerando dificuldades para o fluxo de pessoas e produtos que se conjugam para realização plena do comércio.

Nas figuras abaixo (14 e 15) podemos ver os carreteiros no desenvolvimento de seu trabalho acompanhando os clientes entre os corredores da feira. No primeiro caso (figura 14), é possível perceber como o corredor é estreito e trafegar com o carrinho quando a feira está cheia é um exercício de paciência tanto para o carreteiro quanto para as pessoas em geral que tem que hora ou outra ceder à passagem. Nos dias em que a feira tem mais movimento, transitar com tranquilidade torna-se quase impossível. É preciso estar sempre atento, pois trabalhadores passam frequentemente carregando caixas e empurrando carrinhos, e quando alguém dificulta a passagem eles utilizam o assobia para avisar que estão passando e solicitar que as pessoas se afastem. Na próxima figura (15), percebemos o carreteiro aguardando enquanto o cliente faz as compras.



Figura 14: Carreteiro no exercício do trabalho nos corredores da feira Manaus Moderna.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, 2013.



Figura 15: Carreteiro no exercício do trabalho nos corredores da feira Manaus Moderna.
Fonte: Acervo da autora, pesquisa de campo, 2013.

Quanto aos instrumentos de trabalho, ou melhor, o principal instrumento de trabalho é o carrinho (figura 16). Todos os entrevistados responderam que compraram o seu ali mesmo, na Manaus Moderna. Há comerciantes que vendem e alugam o carrinho, mas há também pessoas que revendem o carrinho após tê-los furtado⁴¹ de supermercados e outros estabelecimentos comerciais, conforme nos foi revelado informalmente por alguns trabalhadores. Os carrinhos custam em média R\$40,00 (quarenta reais).



Figura 16: Carrinho utilizado pelos carreteiros.
Fonte: Acervo da autora – pesquisa de campo, 2013.

⁴¹ Segundo Rodrigues et. al (2011) a Amazônia, como um dos espaços transnacionais do mundo atual, configura-se como um mercado repleto de possibilidades para intercâmbio de mercadorias oriundas de diferentes lugares do mundo, que circulam, em grande parte, de forma informal/ilegal. Esses espaços de comércio informal se adequam às novas exigências do mercado consumidor, atendendo e ao mesmo tempo criando novas demandas, através de práticas comerciais variadas entre consumidores e vendedores que buscam, diante do poder público e mesmo em conflito com a lei, participar, de forma criativa, da sociedade de mercado.

Vemos com isso que há um conjunto de negócios paralelos que também absorve mão-de-obra, mesmo que de forma ilícita. Sobre isto Teles (2010, p. 92) aponta que para se entender o funcionamento da “cidade ilegal”, que sempre existiu nas grandes cidades brasileiras, cresceu e continuou crescendo nos últimos anos, é preciso levar em conta o intrincado e tenso jogo de atores que produzem essa mesma ilegalidade. Segundo ela, não se trata de uma fronteira para além do Estado, de suas leis e regulações públicas, mas legal e ilegal, formal e informal, lícito e ilícito estão imbricados nas tramas sociais, nas disputas ou alianças entre seus diversos atores na disputa cotidiana pelo espaço.

Os carreteiros não tem um lugar para a guarda do carrinho na feira. Daí os mesmos comerciantes que alugam e vendem carrinho também cobram para guardá-los após o dia de trabalho. Nesses depósitos é cobrada uma quantia diária de R\$2,00 (dois reais) para guardarem os carrinhos. Quem mora longe da Manaus Moderna e não tem como levar o seu carrinho pra casa, acaba por ter só essa opção de pagar o depósito, como é o caso de 70 % dos entrevistados. Já 30% disseram que levam pra casa, pois moram nas proximidades; e 10% arriscam a deixar o carrinho no portão da feira mesmo, preso na corrente.

Mediante isso percebemos o surgimento de mais uma forma de garantir a sobrevivência na Manaus Moderna. Da necessidade do carrinho como o principal instrumento de trabalho, apareceram os “empresários⁴²” que viram a oportunidade de vender e alugar carrinhos de supermercados para os trabalhadores, incluindo aí os carreteiros, na maioria “clandestinos”, que se aventuram na atividade de fazer carretos pelas ruas da Manaus Moderna, e ainda, de alugar a diária no galpão para a guarda dos carrinhos daqueles que tem o seu próprio, mas não tem onde guardá-lo em local seguro. Podemos inferir disso que das atividades comerciais na Manaus Moderna desenvolveu-se uma complexa cadeia produtiva com capacidade de absorver os mais diversos agentes sociais, que fazem do local um *território de trabalho multifacetado à beira-rio* (HAESBERT, 2004).

Sobre isto, alguns entrevistados opinaram o seguinte:

- *“Pra falar a verdade o carrinho aqui não é comprado não (não da feira) ... a gente compra de outra pessoa, de fora. A gente guarda ali num depósito particular, mas tem vários pontos pra guardar. Eu pago R\$2,00 por dia, só paga até sábado” [...] (Carreteiro 1)*

- *“Guardo o carrinho no depósito e pago R\$2,00 pra deixar lá todo dia. Antes eu levava, mas o cara vim todo dia de lá pra cá, daqui pra lá empurrando, o cara já vai cansado, agora não” [...] (Carreteiro 5)*

⁴² Donos ou locatários de galpões na Manaus Moderna que vendem e alugam carrinhos.

- “Lá no depósito aluga carrinho, aí qualquer um pode pegar e vim pra cá. Mas agora eles tão parando de alugar porque roubaram muito, agora é pra poucas pessoas que eles tão alugando” [...] (Carreteiro 3)

- “Eu deixo o carrinho lá no depósito, pago R\$2,50. Lá tem um depósito que aluga carrinho e tem uns quitinetes lá dentro mesmo que ele fez pra alugar. Fica depois da feira da banana, pra li. Ele (o “empresário”) subiu na vida. Já pensou, ele aluga mais de 200 carrinhos lá. 200 carrinhos a R\$ 2,50 dá R\$450,00, fora os outros carrinhos que ele aluga lá que é mais caro, é 6 reais. Porque as vezes o cara não tem carro aí vai lá pra alugar, mas só que é 6 reais, porque ele já perdeu muitos carros assim, o cara vem diz que tá precisando, mas depois vai embora, vende o carro e some” [...] (Carreteiro 4).

- “Tenho carrinho próprio. Foi comprado. A gente compra de segunda mão aqui, eu comprei carrinho velho, tem o pessoal que reforma, vende. Na época foi R\$30,00. Tem um depósito ali perto da Big Norte, a gente guarda pra lá. Paga 2 reais pra guardar, muita gente guarda pra lá” [...] (Carreteiro 6)

No que se refere ao peso que carregam diariamente, 60% dos entrevistados disseram que não têm ideia de quanto peso carregam; já 30% responderam que carregam aproximadamente 90k a cada carroto cheio; e apenas um entrevistado disse carregar até 100k por carrinho.

Sobre isto, vejamos as seguintes respostas:

- “[...] o que a gente carrega é leve, negócio de sacolinha, mas não tenho ideia de quanto pesa não. “ Não é pesado (o carrinho), é porque cansa, nunca falta cliente”. (Carreteiro 5).

- “O trabalho é cansativo por uma parte é, porque a pessoa fica andando, pra lá e pra cá, sobe e desce ladeira e quando carrega muito peso dói a munheca, aí machuca” (Carreteiro 3).



Figura 17: Carreteiro carregando o carrinho cheio de melancias.
Fonte: Acervo da autora – pesquisa de campo, 2013

Na figura acima, podemos ver um carreteiro com o carrinho totalmente cheio de melancias e no canto esquerdo o seu “cliente”. A imagem é esclarecedora quanto a quantidade de produtos que eles carregam por viagem, o que nos dá a dimensão do peso que eles empurram.

3.5 Cotidiano de trabalho

Observar a feira é um exercício interessante. Situada no espaço do negócio, dos tipos humanos variados e dos encontros informais, é lá que diferentes relações se estabelecem e delineiam os contornos de uma microesfera de poder (FOUCAULT, 1979). Nesse ambiente, não é apenas a relação socioeconômica que subjaz os processos de troca entre os agentes. Acreditamos que o movimento cotidiano da feira Manaus Moderna compreende não só a troca de mercadorias, mas também de práticas sociais. Nos momentos de intervalos entre os períodos de venda de sua força de trabalho, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações, vivências, as quais atuam fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades responsáveis pelo reconhecimento mútuo entre esses agentes.

O tema do cotidiano tem aparecido com frequência nas pesquisas e nos estudos das Ciências Humanas, evidenciando-se um interesse crescente dos pesquisadores pelas chamadas “questões do dia-a-dia, pelas questões mais rotineiras que compõem os acontecimentos diários da vida e os significados que as pessoas vão construindo, nos seus hábitos, nos rituais em que celebram no recinto doméstico [...]” (CHIZZOTTI, 1992, p. 87-88).

Considerar o cotidiano como categoria de análise a ser projetada sobre esses espaços da feira e do porto, permite-nos revelar vivências e significados singulares, produto e expressão da combinação de práticas contemporâneas ou não que se entrecruzam nesses espaços.

Agnes Heller (1992) e Michel De Certeau (2008) são referências nas questões do cotidiano. Para aquela “a vida cotidiana é a vida de todo o homem. Todos a vivem, sem nenhuma exceção, qualquer que seja seu posto na divisão intelectual ou físico” (p. 17). De Certeau (2008, p. 109), por sua vez, afirma que as práticas cotidianas estão na dependência de grande conjunto, difícil de delimitar e que, a título provisório, pode ser designado como o dos procedimentos.

Ambas as assertivas são enriquecedoras como fundamento para observação e apreensão do mundo vivido no dia a dia dos trabalhadores da Manaus Moderna, pois naquele território se tem a configuração de diversas atividades tanto públicas quanto privadas, perpassando o comércio, o transporte e a navegação que juntas aglutinam e permitem o surgimento de várias outras atividades que, se fazendo necessárias, põem em funcionamento a Manaus Moderna. É nesses espaços também que cotidianamente os agentes estabelecem as relações sociais. Desta forma, segundo Certeau (2008), o espaço é um lugar praticado, produzido pelas “ações dos sujeitos” que formatam este espaço a partir das práticas cotidianas que imprimem neste.

Neste sentido, apoiamo-nos nos argumentos de Lefebvre (2001), para quem o cotidiano passa a se apresentar como constituído, principalmente, mas não somente, por diferentes sociabilidades, criadas a partir das relações de proximidade e de vizinhança. Assim, neste tópico tentaremos descrever as relações sociais que se estabelecem no cotidiano de trabalho dos carreteiros. Para isso, procuramos identificar relações de complementaridade das atividades que dão vida a Manaus Moderna que estão para além do processo econômico. Assim, apreendemos também alguns aspectos de sociabilidades e os arranjos que se observam na dinâmica da Manaus Moderna.

Se o trabalho é inseparável da vida, pois encontra-se presente no cotidiano de todas as pessoas, e é somente na vivência diária que podemos encontrar sua articulação na forma de trabalho-práxis, sendo isso possível somente no momento em que este se torna consciente. Tornar o trabalho consciente significa compreendê-lo como algo indispensável para a própria subsistência e é nesse sentido que ele passa a ocupar um papel tão importante quanto todas as outras atividades humanas, ao inserir-se no cotidiano (AQUINO, 2010).

Rodrigues et al. (2011) parte do suposto de que é através dos usos cotidianos dos espaços urbanos que se constroem as diversas percepções e se desenham as diferentes configurações da cidade por seus habitantes. Para circular, trabalhar, morar, viver na cidade, seus usuários individuais ou coletivos desenham continuamente novas configurações, qualificando esses espaços de acordo com as diversas formas de apropriação, muitas vezes à revelia das opiniões dos especialistas e das decisões dos agentes estatais na definição dos usos desse espaço. Essas diferentes percepções e apropriações incluem e alteram os usos e sentidos dos mercados e feiras populares, assim como dos bairros onde estão localizados, através das interações entre os atores sociais e suas práticas de apropriação desses espaços.

Tomamos novamente Heller (1992, p.18-21), para dizer que a vida cotidiana se apresenta de forma heterogênea e hierárquica. Em sua heterogeneidade se inserem “a organização do trabalho e da vida privada, os lazeres, o descanso, a atividade social sistematizada, o intercâmbio e a purificação”, mas em termos de hierarquia, a estruturação do cotidiano sofre modificações que atendem a diferentes estruturas econômicas e sociais e nesse sentido, percebemos o lugar prioritário que o trabalho ocupa na vida dos trabalhadores, sendo ele o responsável, centralizador e determinante de todas as outras atividades.

Assim, o cotidiano dos trabalhadores carreteiros, sob o ponto de vista deles, tem como referência central a realização do trabalho na feira. Apesar de praticamente resumirem seu dia a dia na realização de suas atividades produtivas, faz-se necessário a compreensão do todo que representa esse cotidiano, o que não é perceptível sem um olhar mais detido. Ao observarmos mais aguçadamente percebemos a riqueza presente em sua vida diária, nas trocas sociais que ocorrem durante a realização do seu trabalho, no bate-papo com os colegas, no sorriso espontâneo durante as conversas, até mesmo no cansaço demonstrado por mais um dia de trabalho, na maneira simples como falam no desejo de melhorar de vida.

Por trabalharem muitas horas em pé, caminhando, circulando em um espaço limitado, sem nenhum conforto, barulhento, e apesar de serem eles próprios responsáveis por seu ritmo de trabalho, sabem que suas despesas diárias dependem da dedicação a este, portanto, passando a ser significativas as horas a ele desprendidas para o sustento da família. Desta forma, eles são categóricos em afirmar que o seu dia a dia se resume basicamente ao trabalho na feira. Se o cotidiano é também todas as experiências que estão envolvidas na realização do trabalho. É por isso que a vida cotidiana torna-se a essência da vida social.

A feira Manaus Moderna assim como todo o seu entorno apresenta-se cotidianamente como lugar de expressiva atividade de trabalho, porém frequentemente também é espaço de lazer para os que nela trabalham. Entende-se, portanto, que as práticas sociais são responsáveis pelos significados ou ressignificações dos espaços, como o da feira Manaus Moderna, que de espaço de trabalho, passa em determinados momentos a espaço também de lazer. Nesses momentos as esferas do trabalho e do lazer confundem-se, tendo a jocosidade permeando o diálogo e as relações entre os trabalhadores.

Também é comum que os trabalhadores da feira se conheçam, pois já frequentam a feira há muitos anos, e chamem uns aos outros por apelidos e permitam-se determinadas brincadeiras que revelam certo grau de intimidade. São muitos os apelidos na feira, cada um mais inusitado do que o outro. Esses pequenos acontecimentos no dia-a-dia da feira, que na

maioria das vezes passam despercebidos, demonstram a existência de um sistema mais amplo de trocas simbólicas que não se resume às trocas comerciais, pois segundo Mauss (1974, p. 45) há muito mais que uma simples troca de bens economicamente úteis, pois, para além dos motivos econômicos, existem os políticos, os sociais e os sentimentais “em que o mercado é apenas um dos momentos e onde a circulação de riquezas constitui apenas um termo de um contrato muito mais geral e muito mais permanente”.

Os trabalhadores e todas as pessoas que possuem alguma relação com o feira transmitem vivacidade ao lugar através de suas crenças, valores e experiências, narradas por meio das suas histórias e “causos”, bem como através de laços de amizade, respeito, gentileza, confiança/desconfiança, camaradagem, ajuda, parceria, credibilidade, e por que não dizer negócios escusos, expressas entre os agentes. Tais características fazem da feira um instigante espaço de troca de bens materiais e imateriais.

A intensa aglomeração de pessoas ofusca o entendimento daquele que não tem um olhar mais apurado, que vai achar que ali existe uma grande confusão. Todavia, nas idas e vindas ao território da Manaus Moderna, aos poucos é possível perceber a ordenação do trabalho que se realiza nela.

É possível perceber a existência de redes de comercialização interna de mercadorias na feira. Os comerciantes de polpa de frutas vendem seus produtos para os vendedores de lanches e sucos, os feirantes de farinha vendem-na para os que comercializam refeições, estes por sua vez vendem refeição para os feirantes e trabalhadores da feira em geral e também compram carne dos açougueiros e peixe dos peixeiros; instituindo uma ampla rede de comércio interno na feira.

Além disso, alguns trabalhadores que comercializam produtos do mesmo gênero, portanto concorrentes em potencial, ajudam-se mutuamente seja indicando aquele que dispõe da mercadoria procurada pelo freguês; seja reparando a barraca ou fazendo a venda para o parceiro quando ele precisa se ausentar momentaneamente; diminuindo a situação de tensão e estresse que envolve a relação de concorrência comercial – o que pressupõe a existência de outras formas de relações entre essas pessoas além da disputa mercantil.

Considerando-se que “a sociabilidade é o jogo no qual se ‘faz de conta’ que são todos iguais” (SIMMEL, 1983, p.173), percebe-se que durante o desenvolvimento diário do trabalho, diferentes categorias de trabalhadores se unem e ocupam o mesmo espaço.

Diante desta síntese de impressões, pois jamais conseguiríamos perceber como se desenvolvem as inúmeras relações sociais que são estabelecidas entre os trabalhadores da feira Manaus Moderna, tentamos ao menos apreender o cotidiano de trabalho dos carreteiros da feira Manaus Moderna, detendo-nos no seu exercício do trabalho, por meio do qual podemos captar relações de reciprocidade, competitividade e solidariedade. Assim, a dinâmica dos mercados depende da existência dessas relações interpessoais.

Para muitos, a feira Manaus Moderna é um imenso universo de significados, de cores, sabores, odores, relações que a primeira vista são dificilmente compreensíveis. No entanto, este lugar pode ser entendido a partir de seus próprios termos, buscando identificar sociabilidades e princípios organizativos reconhecidos por aqueles que ali trabalham e circulam (LEITÃO, 2010). Ao visitante esporádico, a feira Manaus Moderna pode provocar a sensação de confusão, tamanha a diversidade das atividades observadas em aparente disputa pelo espaço. A diversidade de situações sociais que a feira apresenta pode parecer um problema para alguns quando não se entende como as relações entre as categorias estão organizadas.

Em suma, é a partir das práticas realizadas na área de mercados e feiras que se torna possível conhecer a cultura de uma sociedade, pois são realizadas mais do que trocas materiais, são feitas trocas simbólicas. A feira, portanto, exerce um papel vital e positivo na vida econômica e cultural dos moradores da cidade, pois além dos produtos comercializados ainda funciona como um centro de informações do que está acontecendo, resquícios de um passado com meios de informação, um local de ouvir e contar histórias, um local de sociabilidade (FREITAS, 2006, p.21).

CONCLUSÃO

O local escolhido como foco de nossas observações sempre foi ocupado por homens e mulheres com o objetivo de exercer algum tipo de trabalho para garantir a subsistência. É um território onde é possível perceber a manifestação intensa do trabalho presente em toda sua extensão. Vários autores já evidenciaram que a Manaus Moderna é um lugar por excelência de manifestação do trabalho, onde muitos moradores do interior buscaram oportunidades de trabalho impelidos de seus municípios em busca de melhores condições econômicas.

As diferentes atividades desenvolvidas ali vão desde o comércio, intermediação de negócios, prestação de serviços e deslocamentos de pessoas entre a capital e as cidades do interior e da região e vice-versa, numa movimentação intensa de pessoas, veículos de passeio, de passageiros, de cargas em geral e embarcações dos mais diferentes portes. Além de concentrar no seu entorno ícones do patrimônio histórico, como o tradicional o Mercado Adolfo Lisboa, que juntos fizeram do local, um palco para o exercício laboral.

Contudo, de acordo com Silva (2010b) o processo de ocupação dessa porção do espaço está diretamente relacionado a uma estrutura social desigual, a qual é facilmente perceptível por meio de espaços improvisados e precários em que muitos trabalhadores precisam circular cotidianamente, evidenciando a desigualdade socioespacial à beira-rio, que como aponta Corrêa (2005, p.11), a “desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista”.

Podemos dizer que a Manaus Moderna como um todo, nas suas mudanças infraestruturais mais recentes, é reflexo das transformações ocorridas na cidade de Manaus, que desde o final da década de 1960, com a instalação da Zona Franca de Manaus, imprimiu significativas transformações não só na economia local, como também no estilo e modo de vida da população manauense.

Tais mudanças imprimiram novas necessidades à cidade como a de reorganização de sua espacialidade e também nesse âmbito a área da Manaus Moderna, pois é porta de entrada da cidade de Manaus (SILVA, 2010b). Mais nem sempre tais mudanças obedeceram às necessidades da maioria das pessoas que se utilizam do local, como podemos ver na precariedade em que se encontra a Manaus Moderna, apesar de as intervenções viabilizadas pelos governos possuírem uma lógica social orientada para dar fluidez ao fluxo de produção, comércio e circulação (SANTANA, 2006).

Verifica-se que a pretendida modernização não se concretizou, ou se processou através de uma modernização conservadora. Não desconsideramos que as intervenções para a melhoria na espacialidade introduzidas pelo “projeto Manaus Moderna” significaram, sem sombra de dúvidas, elementos positivos na área, contudo, é fato que os serviços portuário-fluviais continuaram seguindo a sua trajetória de precariedade, com os barcos aportando em balsas improvisadas o que causa desgastes àqueles que se utilizam do espaço.

As intervenções governamentais, quando há, não levam em conta a realidade do lugar, nem a totalidade dos seus trabalhadores. O que percebemos é que a cidade os ignora, os quais são a expressão da negação dos direitos à cidade, conforme revela Lefebvre (2001). Dessa maneira, ainda hoje o comércio dos mais diversos gêneros alimentícios é feito não só nas feiras e mercados existentes no local, mas se estende por todo o seu entorno, como na praia, ou mesmo dentro de canoas, que acabam por revelar o quanto este local é improvisado. Fato que exprime um paradoxo, visto que a quase totalidade do abastecimento de hortifrutigranjeiros consumidos em Manaus chega para serem comercializados neste complexo portuário. Urge, portanto, a realização de intervenções significativas que insiram definitivamente o homem em condições dignas nesse espaço urbano a que tem direito.

Outra situação que merece destaque no estudo é o modo como os serviços são executados em toda a área do Porto e no seu entorno. As mercadorias e produtos regionais são deslocados para as feiras e mercados e destes para os barcos nas costas dos trabalhadores, ainda da forma como acontecia no passado. Não existe nenhuma forma de logística de apoio em qualquer das etapas que envolvem a movimentação de cargas e passageiros nos flutuantes utilizados para receber as embarcações que chegam e saem do Porto da Manaus Moderna. Tudo é feito de modo tradicional como nos primórdios do seu surgimento. Mas de certa forma, são essas condições que mantém inseridos tantos trabalhadores precários que encontraram aí uma forma de subsistência.

Diferentes pesquisas na região amazônica apontam o fato das políticas públicas, historicamente, terem mobilizado planos e programas incompatíveis aos interesses das populações locais, causando impactos negativos em diferentes esferas, sobretudo na qualidade ambiental e nas formas de uso e ocupação do solo. Daí a necessidade de envolvimento e participação das populações locais em todas as etapas dos empreendimentos, desde o processo de planejamento à execução da obra.

Por trata-se de um universo amplo, de distintos segmentos de trabalhadores, e pelo fato de a maioria destes não estar registrada em suas entidades representativas de classe como

associações e sindicatos, torna-se impossível determinar o total da população que trabalha no local, contudo há estimativas de que aproximadamente 10.000 (dez mil) pessoas atuando diariamente nesta zona portuária de Manaus, conforme Souza (2008) apontou em sua pesquisa.

Encontramos em Malheiro e Ribeiro (2008) importante contribuição com nosso estudo, pois permitiu a identificação da Manaus Moderna, assim como os portos de Belém, enquanto espaço de subsistência por excelência, cujos agentes produtores incluem-se precariamente na economia política da cidade, a partir de práticas econômicas ligadas ao circuito inferior da economia urbana, as quais refletem uma coexistência de tempos sociais contraditórios ajustados de forma degradada e diretamente articulada ao circuito superior da economia.

O objetivo desta pesquisa foi estudar o trabalho e uma de suas mais diversas formas precárias, tendo como empírico o trabalho dos carreteiros da Manaus Moderna. O percurso da pesquisa iniciou-se com a preocupação de entender e caracterizar o processo de trabalho dos carreteiros da feira Manaus Moderna, problematizando sua inserção no território da feira enquanto forma de ocupação precária de trabalho e de vida. Para isto, buscamos entender o funcionamento da feira Manaus Moderna e a partir daí compreender a inserção do trabalhador carreteiro no contexto dessa feira, pois descrever tais processos requer a construção da rede que sustenta as atividades observadas.

Foi assim que descrevemos como são conduzidos cotidianamente os processos para organizar a feira, na tentativa de identificar as regras gerais de seu funcionamento. Nisso, discorremos sobre a localização, a organização e funcionamento a cargo da SEMPAB, o espaço ocupado pelos carreteiros, o desenvolvimento do seu trabalho entre outros pontos.

Com a pesquisa pudemos concluir que a atividade de carreteiro é considerada uma atividade típica de feiras e portos, sobretudo na Amazônia, com suas especificidades, já que esta categoria surgiu por uma necessidade primordial da feira, que era o transporte dos produtos, e muitos deles, sempre se encontram inseridos nesse tipo de ocupação ou em outras atividades no mesmo local.

O carreteiro tem seu dia marcado pela importância de suas atividades de trabalho, o que, por sua vez, fazem parte do conjunto de ações dirigidas e ou espontâneas constituintes do meio social que é a feira e o porto. São trabalhadores que assim como outros *homens do porto* (SCHERER, 2012), exprimem a dimensão oculta no heterogêneo mosaico de trabalho. São

homens não só sem quaisquer contratos, mas sem rosto, nem fisionomia e sem reconhecimento. Mas, tem assegurados o seu pertencimento a vida cotidiana da feira e do porto à beira-rio da cidade (SCHERER, 2012).

Podemos dizer que eles atravessaram a história da construção da feira, e portanto, fazem parte da história cidade de Manaus. São trabalhadores socialmente úteis à vida amazônica, dada à natureza dos serviços de transportes e carregamento de mercadorias que desempenham cotidianamente. Trata-se, sem dúvida, de um segmento relevante no mundo do trabalho urbano/fluvial amazonense, pois contribuem para dar dinamismo à complexa rede de transações comerciais. De um lado, como força de trabalho dando suporte aos processos econômicos de circulação das mercadorias, e por outro, contribuindo para a circulação dos bens culturais e simbólicos, construindo sociabilidades que fazem parte da paisagem cultural na vida amazônica (SILVA, 2010b).

O estudo da Manaus Moderna foi importante no sentido de entender a dimensão desse mercado de trabalho na feira Manaus Moderna para as mais diversas categorias que trabalham complementando a cadeia produtiva dessa central de abastecimento. Foi assim que identificamos e existência de trabalhadores que desenvolvem atividades ditas *acessórias* (CORRÊA e LEITÃO, 2010), como os mais diversos vendedores (sacolas e sacos plásticos, caixas de isopor e de madeira, gelo, alimentação), onde também se encontram os carreteiros, pois dão suporte à cadeia produtiva.

A atividade de carreteiro é considerada e assumida como uma ocupação masculina, devido às exigências do esforço físico necessário na execução da tarefa. Há, no entanto, a presença de uma mulher, a Sra. Ilma, que atua no portão azul e, dada a sua antiguidade nesse portão, é respeitada pelos seus pares, de forma que ela já delimitou o território como seu. Durante conversas informais com ela pudemos perceber sua força e vigor apesar de sua idade, além de expressar em suas palavras fortes memórias sobre a Manaus Moderna, aliás política é o seu assunto preferido. Hoje, apesar de ser conhecida como carreteira, ela trabalha no portão somente com a venda de sacolas plásticas no seu carrinho, é conhecida e estimada por todos.

A predominância do gênero masculino nessa atividade se dá, sobretudo, pela necessidade de dispêndio de força corporal tão necessária no desenvolvimento das atividades cotidianas, especificamente a de conduzir o carrinho com mercadorias por entre os corredores da feira, bem como desviando dos mais diversos obstáculos que existem no trajeto feito. Assim, os homens se sujeitam às exigências da ampliação do capital, disponibilizando os seus corpos a todo tipo de esforço, intensidade e ritmos.

Análise de Antunes (1995, 2011 e 2005) e Tavares (2004) auxiliaram-nos na compreensão sobre a temática do trabalho, bem como sobre a ascensão do trabalho autônomo com a crescente flexibilização do trabalho, pois é vista com uma alternativa frente à redução de empregos e à crise do trabalho. Sob essa luz, percebemos entre os carreteiros uma valorização do trabalho por conta própria, no entanto, velado pelo mito da autonomia.

Apesar de ser uma inserção relativamente fácil, as ocupações do circuito inferior também chegam ao seu nível de saturação, como o avanço e o descontrole sobre o ingresso dos clandestinos no ambiente da feira, sendo necessário que esses trabalhadores realizem uma nova mobilidade. Esse esgarçamento mobiliza-os cada vez mais para um trabalho precarizado, sempre empurrando esses homens para o trabalho por conta própria, transformando o subemprego no mito do empreendedorismo.

Constatamos também a existência de redes de relações sociais no cotidiano de trabalho dos carreteiros. Há ainda uma rede social constituída por vínculos de confiança e de contrapartidas, onde identificamos esse processo quando o carreteiro cadastrado insere seu conhecidos ou parentes, enquanto este esperava a oportunidade de ingressar nessa atividade, passando a assumir uma condição considerada por eles como “regulamentada”. Isto revela que o uso de estratégias organizativas para entrar e se manter em ocupações do circuito informal sinalizam para estratégias de ajuda mútua, companheirismo, relações de parentesco e, porque não dizer “camaradagem”.

Ao acompanharmos o trabalho dos carreteiros na cotidianidade da vida na feira, percebemos que as condições de trabalho são em geral precárias, estando eles expostos à situações de vulnerabilidade e a invisibilidade do trabalho do carreteiro. Percebemos através das respostas apontadas que a falta de proteção na atividade, quanto ao mínimo de direitos, o fato de acordar cedo, o esforço físico, e o deslocamento para o trabalho, figuram constantemente como problemas enfrentados por esses trabalhadores.

Chamou nossa atenção a quantidade expressiva de trabalhadores na faixa etária de 51 a 60 anos (40%), sem qualquer benefício para esta fase da vida, pois a possibilidade de aposentadoria entre eles é inexistente. Em casos de afastamento do trabalho por problemas de saúde, nenhum deles terá algum tipo de amparo social, necessitando assim da solidariedade dos colegas, como nos relatou um deles: *“fulano tava sumido, ninguém sabia dele, aí depois ficamos sabendo que ele tava doente. Aí nós nos reunimos pra ajudar ele e levamos lá umas coisas pra ele”* (Carreteiro 1).

Sobre as condições precárias de trabalho, identificamos que a estrutura física inadequada da feira Manaus Moderna, com sua iluminação e circulação de ar deficitários, corredores estreitos, sempre tomados por obstáculos que dificultam a circulação das pessoas quem transitam e trabalham neste local, característica que se estende por toda a orla; a desorganização no trânsito, as barracas improvisadas ao redor da feira, que dificultam o acesso a mesma, bem como a inexistência de vias e corredores amplos para a circulação das pessoas, são os problemas que causam desgaste aqueles que trabalham e transitam naquele local.

A pesquisa também revelou que a relação do carreteiro com seu ambiente de trabalho é uma relação de improviso, sem o mínimo de condições ergonômicas e higiênicas, o que denota uma relação precária. A falta de higiene para com o local também salta aos olhos, com o lixo desperdiçado ali mesmo na frente da feira, o que causa desconforto aos transeuntes que tem que conviver com odor desagradável, o que afeta imagem da feira. Percebemos também que as pessoas dispõem do local como querem, obstruindo as passagens e entradas da feira com seus produtos, carrinhos, carros, o que dificulta o caminhar no local, percebemos que isso é um traço cultural onde as pessoas tratam o público como se fosse particular, demarcando o território como se tivessem a posse do espaço.

Com tanto descontrole assim, é fácil perceber uma série de ilegalidades, a começar pela própria esperteza dos feirantes, que se não formos consumidores atentos, podem comprar “gato por lebre”. Eu mesma já caí no conto dos vendedores, numa das idas a campo me foi oferecido um tipo do fruto tucumã, que após degustá-lo decidi levar, no entanto, fui surpreendida com o fato de que aquele fruto que havia provado não era o mesmo que o vendedor havia colocado na minha sacola, e por aí vai uma série de pequenos “golpes” empregados na Manaus Moderna, que denotam uma certa tendência do brasileiro em tirar vantagem em tudo, conforme observou Sérgio Buarque de Holanda na sua obra *Raízes do Brasil* (1936).

O cenário encontrado na Manaus Moderna é de difícil descrição. As atividades são desenvolvidas pelos agentes que atuam no local sem nenhum critério ou regulação. Em função disso os problemas são agravados, por conta da ausência de organização e controle. O cenário de desordem está configurado em todo o conjunto, tanto na área portuária como nas feiras e mercados adjacentes. Não há qualquer organização ou controle, sobretudo no espaço portuário, por onde chega e sai de tudo.

Isso acaba por incentivar a face oculta da Manaus Moderna, que são os negócios ilícitos, que sinalizam o processo de fragmentação instalado nesse mercado de trabalho, haja vista que a falta de controle do que se desenvolve naquela área acaba por gerar também conflitos e lutas entre os agentes sociais. Por isso e por outras situações, o local é visto como perigoso.

Como vimos ao longo desse trabalho, a produção do espaço urbano da cidade revela as mais diferentes estratégias dos diversos agentes produtores desse ambiente, os quais buscam, a partir das condições concretas, defender seus interesses. É nesse sentido que Lefebvre (2001, p. 68) afirma que toda sociedade produz seu espaço, que garante a sua produção e a sua reprodução. Assim, percebemos na Manaus Moderna como um todo a manifestação da multiterritorialidades.

Da atividade dos carreteiros dependem várias pessoas. Desde os clientes que necessitam que os carreteiros façam o transporte dos produtos dentro e fora da feira, como aqueles que viram nesse atividade também uma forma de ganhar dinheiro vendendo os insumos, como é o caso dos locatários de carrinhos, os quais perceberam uma oportunidade de vender e alugar carrinhos de supermercados para os trabalhadores, incluindo aí os carreteiros, na maioria “clandestinos”. Percebemos assim que o carreteiro surgiu de necessidades que a própria feira impôs e se consolidou ao ponto de a Administração da feira ter inaugurado formas de organização dessa categoria, mesmo que timidamente.

O cotidiano dos sujeitos que trabalham na Manaus Moderna, por exemplo, indica-nos que as coisas que trocam ali não se resumem somente a mercadorias. Entre o amontoado de produtos trazidos pelos barcos, observamos atores em intensa negociação realizam seu trabalho diário trocando também experiências. A solidariedade e a competição perpassam pelas relações dos carreteiros.

Por fim, identificamos que a Manaus Moderna através das atividades comerciais que reúne desenvolveu uma complexa cadeia produtiva, que ainda hoje, tem crescente capacidade de absorver os mais diversos agentes sociais, que fazem do local um *território de trabalho multifacetado à beira-rio*, onde as pessoas diariamente resistem individualmente e coletivamente, às determinações impostas pelo mercado de trabalho.

Não poderíamos deixar de citar as dificuldades para a execução da pesquisa. Primeiramente é necessário pontuar a própria carência de estudos sobre esta parcela de trabalhadores da Manaus Moderna – os carreteiros, que até agora não havia sido estudada.

Pesquisas como as de Santana e Scherer (2006), Silva (2010a), Souza (2008) além de nossas próprias observações desde a pesquisa de graduação, nos deram o norte de como começar entender este local tão emblemático que é a Manaus Moderna como um todo.

Uma de nossas principais dificuldades foi a execução da pesquisa de campo em si, pois por tratar-se de um local muito frenético tivemos que nos adequar a correria para conseguir executar a pesquisa. Não podíamos atrapalhar os trabalhadores na execução de suas atividades e por isso, muitas vezes as entrevistas foram interrompidas pelos clientes chamando os carreteiros. Algumas vezes conseguíamos continuar após a espera pelo retorno deles, outras, eles simplesmente se esquivavam. Nunca pensamos que não teríamos situações adversas, afinal no estudo exploratório já tínhamos identificado que a pesquisa seria um exercício de paciência.

Importa também citar que alguns trabalhadores se recusaram a serem entrevistados, mesmo após termos esclarecido a pesquisa, tanto por um temor velado de que as informações servissem contra eles, como pelo fato de não enxergarem qualquer benefício para eles com o estudo. Mas na maioria dos casos fomos bem recebidos pelos carreteiros, que apesar da pressa nos trataram com cordialidade e descontração, e até dispensavam clientes para continuar a conversa e até nos ofereciam café e água quando a “menina do café” passava. A outros tivemos até que pagar o valor correspondente ao carreto para que cedessem um tempo a entrevista, que era feita ali mesmo, no chão dos portões.

Finalizando, deve-se explicitar que este estudo não tem a pretensão de esgotar o debate que vem sendo travado no âmbito científico. Entretanto, visa a contribuir de forma significativa para a viabilização de políticas públicas sustentáveis que venham a atender os reais interesses da biodiversidade e das populações locais inseridas nos espaços protegidos. Em que pese a contribuição deste trabalho, a relevância para o campo científico faz se importante salientar as diversas questões ainda precisam ser analisadas e discutidas em virtude da relevância e amplitude da temática.

Ao fim desse estudo apontamos alguns problemas e temas para futuras investigações, que perpassaram por nossa pesquisa, que merecem um olhar mais atento do que o nosso objeto de estudo permitiu avançar. A pesquisa tangenciou outros assuntos que poderão ser desenvolvidos e aprofundados em futuras pesquisas como acompanhar o conflito presente nas relações entre os diversos agentes na defesa de seus interesses na Manaus Moderna, como os grandes atacadistas, os permissionários das balsas do porto, que de alguma forma dominam e fazem pressão para que não mude o *status quo* existente naquele local, bem como o porquê de

o poder público, apesar de ao longo do tempo ter pensado diversas intervenções, nunca conseguiu de fato “organizar” o local. Carece também de estudos, a cadeia produtiva de alimentos que abastecem a metrópole, que identifique os elos da circulação da mercadoria, com sua dinâmica veloz e complexa.

REFERÊNCIAS

ALVES, Glória Anunciação. **As Centralidades da cidade de São Paulo: o papel do centro tradicional**. In: OLIVEIRA, José Aldemir (Org.). Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais. Manaus: EDUA, 2009. Vol. I

ALVES, Maria Aparecida; TAVARES, Maria Augusta. A dupla face da informalidade do trabalho: autonomia ou precarização. In: Ricardo Antunes (org). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo, SP. Boitempo, 2006.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho: Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo, Ed. Cortez, 1995.

ANTUNES, Ricardo. A nova morfologia do trabalho e o desenho multifacetado das ações coletivas. In.: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (orgs.). **Além da Fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. São Paulo: Bitempo, 2003.

_____. **O caracol e sua concha**. São Paulo: Boitempo, 2005.

_____. **Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho**. Revista Serviço Social e Sociedade. São Paulo, n. 107, p. 405-419, jul./set. 2011.

AQUINO, Soraya Farias. **Mulher, trabalho informal e vida cotidiana na feira modelo da Compensa**. (Dissertação) Mestrado em Sociologia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

ARENDT, Hanah. **A condição Humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária. 10ª Ed., 2001.

ARAMBURU, Mikel. **Aviamento, Modernidade e Pós-Modernidade no Interior Amazônico**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, n. 25, ANPOCS, jun/1994.

ARAÚJO, James Amorim. **Sobre a Cidade e o Urbano em Henri Léfèbvre**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, n. 31, p. 133-142, 2012.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Edição reprográfica, Manaus, 1995.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Trad. Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Difel, 1989.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

_____. Os marginais na história. Ser Social 3: **Exclusão sociais e Situação de Risco**. Brasília: UNB, Jul-Dez, 1998.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Edna Maria Ramos. **Tradição e Modernidade: A Propósito de Processos de Trabalho na Amazônia**. Novos Cadernos NAEA, Vol. 2, Nº 1, Dez/1999.

_____. Processo de Trabalho e Relações de Poder na Carajás. In.: D'INCAO, Maria Angela e SILVEIRA, Isolda Maciel (Orgs). **A Amazônia e a Crise da Modernização**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1994.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHIZZOTTI, Antonio. O cotidiano e as pesquisas em educação. In: FAZENDA, Ivani (Org.). **Novos enfoques da pesquisa educacional**. São Paulo: Cortez, 1992.

CORRÊA, Márcio Cristian dos Santos; LEITÃO, Wilma Marques. Pescadores, Balanceiros, Vendedores de Café: A comercialização do Pescado no Ver-O-Peso. In.: LEITÃO, Wilma Marques (Org.). **Ver-o-Peso: estudos antropológicos no Mercado de Belém**. Belém: NAEA, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. Área Central – Permanências e Mudanças: Uma introdução. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). **Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Vol. I. Manaus: EDUA, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: ed. Ática, 2005.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho**. 5.ed. São Paulo: Cortez/Oboré, 1992.

DIAS, Ednéia Mascarenhas: **A ilusão do Fausto**. Valer: Manaus, 1999.

Economia Informal Urbana 1997/ IBGE, Departamento de Emprego e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 1999.

FENELON, Déa Ribeiro (Org.). **Cidades**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo: Olho D'Água, nov. 1999.

FERRETTI, Sérgio (Org.). **Reeducando o olhar: estudos sobre Feiras e Mercados**. São Luis: Edições UFMA/PROIN, 2000.

FILGUEIRAS, Beatriz (2006). **Do mercado popular ao espaço de vitalidade: o Mercado Central de Belo Horizonte**. (Dissertação) Mestrado em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

FILHO, Vitor Ribeiro. A Dinâmica Recente da Área Central de Manaus. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). **Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Vol. I. Manaus: EDUA, 2009.

FORTUNA, Carlos. **Destradicionalização e imagem da cidade**. In.: _____. Cidade, Cultura e Globalização: Ensaio sobre a Sociologia. Oeiras: Celta, 1997.

FOUCAULT, Michel. **A microfísica do poder**. Tradução de Roberto Machado. 20 ed. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FREIRE, Ana Lucy Oliveira. **O comércio tradicional e as transformações na cidade**. (Tese) Doutorado em Geografia. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999.

FREITAS, Carlos Roberto Bastos. **O Mercado municipal de Campos dos Goytacazes: a sedução persistente de uma instituição pública**. (Dissertação) Mestrado em Políticas Sociais. Rio de Janeiro: Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, 2006.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira. Uma reflexão sobre a Produção do Espaço. **Estudos Geográficos**. Rio Claro, 2004, n.2 (1) p. 29-4. Disponível em: <www.rc.unesp.br/igce/grad/geografia/revista.htm>. Acesso em: 02 set. 2013.

GOMES, LÍlian da Silva. **Entre “Secos e Molhados”: A Sobrevivência dos Trabalhadores do Mercado Informal de Trabalho Na Zona Leste de Manaus**. (Dissertação) Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia. Manaus: UFAM, 2008.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOMES, Sueli de Castro. **O território dos carregadores piauienses no terminal da CEAGESP: Modernização, mobilização e a migração**. (Tese) Doutorado em Geografia Humana. São Paulo: USP, 2007.

GRINT, Keith. O que é o trabalho. In: **Sociologia do Trabalho**. Lisboa: Instituto Piaget, 1998.

GUGLIELMINI, Luíza Angélica Oliveira. **Manaus à beira-rio: A produção e reprodução do espaço urbano**. (Dissertação) Mestrado em Ciências Ambientais e Sustentabilidade na Amazônia. Manaus: UFAM, 2005.

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

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2004.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Trad. Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

HIRATA, Helena. **Reestruturação produtiva, trabalho e relações de gênero**. Revista Latinoamericana de Estudos do Trabalho. Ano 4,n.7, São Paulo: Alast, 1998.

_____. **A precarização e a divisão internacional e sexual do Trabalho**. Revista Sociologias, n.21, Porto Alegre, Jan./Jun, 2009.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 7. ed. Rio de Janeiro: Jose Olympio, 1936.

IANNI, Octavio. **O mundo do trabalho**. São Paulo em Perspectiva, Vol. 8, No 1, São Paulo, jan/mar. 1994.

INSTITUTO ECONÔMICO DE PESQUISA APLICADA e DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **A Informalidade e o Movimento Sindical: uma agenda para o século XXI**. Publicação de estudos, 2008. Disponível em <http://www.dieese.org.br/>. Acesso em 10/07/2013.

_____. **A situação do trabalho no Brasil**. Publicação de estudos. São Paulo, 2001. Disponível em <http://www.dieese.org.br/>. Acesso em 10/07/2013.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Wilma Marques (Org.). **Ver-O-Peso: estudos antropológicos no Mercado de Belém**. Belém: NAEA, 2010.

_____. **Ver-O-Peso, o cheiro, o gosto, a cor e o som: o mercado de Manaus em sentidos e misturas**. Relatório Final de Projeto de Pesquisa. Laboratório de antropologia, FCS/IFCH/UFPA, 2009.

LEITE, Márcia de Paula. O trabalho e suas reconfigurações: conceitos e realidades. In: _____ (Orgs.). **O trabalho reconfigurado: Ensaio sobre Brasil e México**. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2009.

_____; SILVA, Roque Aparecido da. **Sociologia do Trabalho frente à Reestruturação Produtiva: Uma Discussão Teórica**. Rio de Janeiro, n. 42, 2º semestre de 1996.

LOPES, Carlos. **Candongueiros, kinguilas, roboteiros e zungueiros: uma digressão pela economia informal de Luanda**. VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, Coimbra, 2004.

MALDONATTO, Mauro. **Raízes errantes**. São Paulo: SESC/Editora 34, 2004.

MALHEIRO, Bruno César; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel; et al. **Territórios do Uso nas Margens da Cidade: A Identidade Territorial Ribeirinha na Orla Fluvial de Belém-PA**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo. São Paulo: março/ 2005.

_____; RIBEIRO, Rovaine; et al. Territórios da diferença: a relação cidade e rio na Amazônia e sua expressão metropolitana na orla fluvial de Belém. In. TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro e TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). **Cidade Ribeirinhas na Amazônia: Mudanças e permanências**, Belém: EDUFPA, 2008.

MANAUS. **Lei N.º. 123, de 25 de novembro de 2004.** Dispõe sobre a organização e o funcionamento dos Mercados e Feiras no Município de Manaus, e dá outras providências.

_____. **Lei Orgânica do Município de Manaus.** Dispõe sobre a organização e o funcionamento dos Mercados e Feiras no Município de Manaus.

MANDEL, Ernst. **O capitalismo tardio.** São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. **Portos e trapiches de Belém.** Anais do Simpósio Amazônia, Cidades e Geopolítica das Águas. Belém: NAEA/ UFPA, 2003.

_____;CHAVES, Ernani Pinheiro. Imagens de Belém, paradoxo da modernidade e cultura na Amazônia. In: XIMENES, Tereza (org.) **Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia.** Belém: NAEA/UFPA, 1997.

MARONESE, Luciane; NOMA, Amélia. **A Precarização do trabalho no contexto da mundialização do capital.** Anais do VIII Seminário do trabalho – Trabalho, Educação e Sociabilidade. UNESP, Marília/SP, 24 a 28 de maio de 2010.

MARTINS, José de Souza. **Henri Lefebvre e o retorno à dialética.** São Paulo: Editora Hucitec,1993.

_____. **A exclusão social e a nova desigualdade.** São Paulo: Paulus, 1997.

_____. **A sociabilidade do homem simples.** São Paulo: Hucitec, 2000.

MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a Dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. In: _____. **Sociologia e Antropologia.** Volume II. São Paulo: EDUSP, 1974.

MELO, Hildete; VASCONCELOS, Leonardo. **A economia informal metropolitana: um estudo baseado na ECINF/IBGE.** Rio de Janeiro: UFF/Economia, março/ 2008.

MESQUITA, Otoni Moreira de. O Plano de Embelezamento de Eduardo Ribeiro e a Refundação da Cidade de Manaus: 1892-1896. In.: SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir (Orgs.). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente.** Manaus: EDUA, 2009.

MICHAELIS: **moderno dicionário da língua portuguesa.** São Paulo: Companhia Melhoramentos, 2012-(Dicionários Michaelis).

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Fundação de Manaus.** 4.^a ed. Manaus:Editora Metro Cúbico, 1994.

MORAES, Evaristo de (Org.). **Grandes cientistas sociais.** São Paulo: Ática, 1983.

MOTT, Luiz. Feira e mercados: pistas para pesquisa de campo. In: FERRETTI, Sérgio (org.). **Reeducando o olhar: estudos sobre feiras e mercados**. São Luís; Ed. UFMAPROIN-CS, 2000.

NETTO, Marcos Mergarejo; DINIZ, Alexandre M.A. **Articulações sócio-espaciais do Mercado Central de Belo Horizonte**. Anais do XI Seminário Sobre Economia Mineira, Diamantina/MG, 2004. .

OLIVEIRA, Marcio André Araújo . **Trabalho Informal e Redes Sociais: os camelos da Praça da Matriz em Manaus**. (Dissertação) Mestrado em Sociologia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

OLIVEIRA, Helen De Souza. **Vida Cotidiana e Ambiente na Beira-rio de Educandos, Manaus-Am**. (Dissertação) Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.) **Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: EDUA, 2009. v.1.

_____. **A Produção do Urbano na Periferia: Transformações e permanências**. Amazônia em cadernos, Manaus, EDUA, n.º 4, Out. 1998.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus, Valer/EDUA, 2003.

_____; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

_____. **Reflexões Metodológicas Sobre o Estudo da Rede Urbana no Amazonas e Perspectivas para a Análise das Cidades na Amazônia Brasileira**. ACTA Geográfica, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Orientações sobre a definição estatística do emprego informal**. 17º Relatório da XVII Conferência Internacional de dados Estatísticos do Trabalho, nov-dez, 2003.

PINHEIRO, Luís Balkar de Sá Peixoto. **Mundos do Trabalho em Manaus, 1920-1945: uma proposta de investigação**. Associação Nacional de História – ANPUH. XXIV Simpósio Nacional de História, 2007.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)**. Manaus: Edua, 1999.

PINTO, Moisés Augusto; MORAES, André de Oliveira. **Espaço e Economia: Crise e Perspectivas no abastecimento em Manaus, Amazonas, Brasil**. Revista Geográfica de América Central, Número Especial. Costa Rica: II Semestre 2011.

POCHMANN, Márcio. **O trabalho sob fogo cruzado**. São Paulo: Contexto, 1999.

_____. As perspectivas do trabalho na economia moderna. In.: **Desafios do trabalho**. Dowbor, Ladislau ET. AL (Orgs.). Petrópolis: Vozes, 2004).

_____. Rumos da política do trabalho no Brasil. In: SILVA, Maria. O. da S.; YASBEK, Maria C. (Orgs.) **Políticas públicas de trabalho e renda no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2005.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo. Ed. Ática, 1993.

REIS, Luís Carlos Tosta. A Crise da importância da Área Central e o Desdobramento do Núcleo Central de Negócios. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). **Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Vol. I. Manaus: EDUA, 2009.

RODRIGUES, Carmem Izabel; MARTINS, Rosiane Ferreira. **Periferias na Amazônia: estratégias de compra e venda de produtos ilegais em espaços informais**. Anais do X Congresso Argentino de Antropologia Social. Buenos Aires: Faculdade de Filosofia e Letras, 2011. v. 1.

SALAZAR, João Pinheiro. **O novo proletariado industrial de Manaus e as transformações possíveis**. São Paulo: USP, 1992.

SANTANA, Luiz Henrique. A Feira da Manaus Moderna: Degradação ambiental e trabalho precário. (Dissertação) Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. UFAM, 2006.

SANTANA, Luiz Henrique; SCHERER, Elenise. Trabalho e ambiente no caos do cais da Manaus Moderna. In.: SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir (Orgs.). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente**. Manaus: EDUA, 2009.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978

_____. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____ et al (Orgs). **Território, territórios: ensaios sobre ordenamento territorial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina. 2007.

_____. **O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana de países subdesenvolvidos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SCHERER, Elenise. **Desemprego, trabalho precário e des-cidadanização na Zona Franca de Manaus**. Somanlu, ano 4, n. 1, jan./jun. 2004

_____. **Baixas nas carteiras: desemprego e trabalho precário na Zona Franca de Manaus**. Manaus: EDUA, 2005.

_____; OLIVEIRA, José Aldemir (Orgs.). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente**. Manaus: EDUA, 2009.

SEABRA, Odete Carvalho de Lima. **Territórios do uso: cotidiano e modo de vida**. Cidades: Revista científica do Grupo de estudos urbanos. Vol.1. nº2. Presidente Prudente: Provo, 2004.

SENA, Ana Laura. **O trabalho informal nas ruas e praças de Belém: um estudo sobre o comércio ambulante de produtos alimentícios**. Belém: NAEA, 2002.

SERRA, Celso Luis Rocha e CRUZ, Wilson Rodrigues da. **Aspectos econômicos e sociais da Cidade Flutuante**. Manaus: Gráfica Amazonas, 1964.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas**. São Paulo: Contexto, 1998.

SILVA, Elton Carlos Garcez. **Territorios Urbanos: o movimento hip hop e a dinâmica da cidade de Belém(PA)**. Belém: Paper do NAEA, nº 228, 2009.

SILVA, Jefferson Gil da Rocha. **Os canoeiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea**. (Dissertação) Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Manaus: UFAM, 2010a.

SILVA, Patrícia Rodrigues. **“Manaus Moderna”: conflitos e transformações na dinâmica do espaço**. Fronteiras do Tempo: Revista de Estudos Amazônicos, v. 1, nº 2, Dezembro/2011.

_____. **“Viver é Lembrar: Memórias e Significados das Transformações Urbanas em Manaus**. X Encontro Nacional de História Oral: Testemunhos, História e Política. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 26-30 de abril de 2010b.

_____. **Da Feira da Banana à Feira Manaus Moderna: Conflito e trabalho na cidade de Manaus/AM**. Anais do XVIII Encontro Regional de História – O historiador e seu tempo. ANPUH/SP – UNESP/Assis, 24 a 28 de julho de 2006.

SILVA, Tiago Luís Coelho Vaz. **Etnografando mercados: trabalho, sociabilidade e lazer no Ver-o-Peso**. In.: Somanlu, ano 11, n. 1, jan./jun, 2011.

SILVA. Marcos Alexandre Pimentel. **A cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)**.(Dissertação) Mestrado em Ciências Sociais. Belém: UFPA, 2006.

SIMMEL, Georg. **Sociabilidade: um exemplo de sociologia pura ou formal**. In: SIMMEL. Sociologia. São Paulo: Ática, 2006.

SOUZA, Jozilma Batalha Pinto de. **A Percepção Ambiental e Imagem Corporal dos Trabalhadores da Feira Manaus Moderna: Desafios e Superações**. (Dissertação) Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Manaus: UFAM, 2008.

SOUZA, Leno José Barata. **“Cidade Flutuante”: uma Manaus sobre as águas (1920-1967)**. (Tese) Doutorado em História - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

_____. A Cidade **Flutuante de Manaus: discutindo conceitos**. Revista AEDOS, nº 6, V. 3, Jan-Jun, 2010.

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

TELLES, Vera da Silva. **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. Belo Horizonte/MG: Argvmentvm, 2010.

_____. **Pobreza e cidadania. Dilemas do Brasil Contemporâneo**. Caderno CRH 19, Salvador, 1993.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia**. 9 ed. Manaus: Editora Valer, 2000.

TORRES, Iraíldes Caldas. **Noção de trabalho e trabalhadores na Amazônia**. In: Somanlu, ano 4, n.2, jul/dez. 2004.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. **A orla fluvial de Manaus: espacialidades e temporalidades na interação cidade-rio**. Anais do Simpósio Amazônia, cidades e geopolítica das águas. Belém: NAEA/UFGA, 2003, v. 1.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. **Imagens e representações da cidade ribeirinha na Amazônia: uma leitura a partir de suas orlas fluviais**. Belém: UFGA, 2003.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. Requalificação urbana em áreas centrais na Amazônia brasileira: Belém do Pará, entre o patrimonialismo e a função social. In: SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir (Orgs.). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente**. Manaus: EDUA, 2009.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; SANTOS, Emanuel Raimundo C.; RAVENA, Nívea. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: _____; SILVA, Marcos Alexandre P. (orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFGA, 2005.

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

TRINDADE, Saint-Clair. Requalificação urbana em áreas centrais na Amazônia Brasileira: Belém do Pará, entre o patrimonialismo e a função social da cidade. In.: SCHERER e OLIVEIRA (Orgs.). **Amazônia: Território, povos tradicionais e ambiente**. EDUA, 2009.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. Trad. Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL. 1983.

VAINER, Carlos B. **Política migratória recente no Brasil: Notas para uma avaliação**. Colóquio Internacional Estrutura de Emprego e dinâmica espacial da força de trabalho. Rio de Janeiro: PUR/UFRJ, 1985.

_____. Reflexões sobre o poder de mobilizar e imobilizar na contemporaneidade. In POVOA NETO, H. E FERREIRA, A.P., **Cruzando Fronteiras Disciplinares, um panorama dos estudos migratórios**, Editora Revan / FAPERJ, 2005.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC, 2001.

VASAPOLLO, L. O trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista. In: Ricardo Antunes (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo, Boitempo, 2006.

WEBER, Max. Conceito e categorias da cidade. In: VELHO, Otávio. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

_____. **Economia e sociedade**. Brasília: UnB, 1979. Vol. 1.

APÊNDICE

Apêndice 01 - FORMULÁRIO

PESQUISA: Trabalho Precário em Manaus: Os Carreiros da Feira Manaus Moderna

Orientadora: Pr^{fa} Dr^a Elenise Faria Scherer

Pesquisadora: Maria Milene de Souza Gomes

Formulário nº Data Local

I. IDENTIFICAÇÃO

1.1 Sexo _____

1.2 Idade _____

1.3 Estado Civil () solteiro () casado () separado/desquitado () viúvo

1.4 Escolaridade () alfabetizado () não alfabetizado () E. fundamental completo () E. Fund. Incomp. () E. médio Compl () E. médio incompleto () Superior

1.5 Possui filhos? Quantos? _____

1.6 Bairro onde mora? _____

1.7 Estado/cidade de origem? _____

1.8 Se de outra cidade, há quanto tempo mora em Manaus? _____

1.9 Qual o motivo da sua migração para Manaus?

() Em busca de trabalho

() Em busca de escolarização

() Acompanhar a família

() Visitar parentes e resolveu ficar

() Tratamento de saúde

() Outros _____

II. TRABALHO

2.1 Há quanto tempo exerce a atividade de carreiro na Feira Manaus Moderna? Especificar.

2.2 Logo que chegou em Manaus já veio trabalhar na Feira?

2.3 O que o fez vir trabalhar na feira Manaus Moderna?

2.4 Como foi a sua entrada nessa atividade? Já tinha ouvido falar dela antes?

2.5 Como tomou conhecimento desta atividade de carreiro nesta feira?

2.6 Teve outros empregos anteriormente? Quais foram?

Funcionamento, organização da atividade

2.7 Em que consiste a atividade de carreiro?

2.8 O Sr. possui seu próprio carrinho para trabalhar? Onde o guarda?

2.9 Quanto custa cada carroto?

2.10 Quem são os seus clientes?

2.11 Até aonde o Sr. carrega as mercadorias dos clientes? Qual é o limite de distância?

2.12 Quais são as regras para se trabalhar como carreteiro na feira Manaus Moderna?

2.13 O Sr. paga alguma taxa/tarifa ou tem algum custo?

2.14 Como os senhores estão organizados aqui na feira? Quais são as regras que tem que ser respeitadas?

Trabalho autônomo

2.15 O Sr. prefere trabalhar por conta própria ou se sentiu obrigado? Por quê?

2.16 Quando foi que começou a trabalhar por conta própria? Ou sempre trabalhou por conta própria?

2.17 Quais são as vantagens de se trabalhar nessa atividade?

2.18 Quais são as dificuldades que os senhores enfrentam nessa atividade?

2.19 O que significa essa atividade autônoma para o Sr.?

2.20 Quais são seus sonhos e expectativas para o futuro em relação ao trabalho?

2.21 Quando o Sr. começou nessa atividade quais eram seus sonhos e expectativas para o futuro? O Sr. conseguiu realizá-los?

2.22 O Sr. gosta de trabalhar como carreteiro?

2.23 O Sr. pretende deixar essa atividade por outra? Qual?

2.24 O Sr. é filiado a algum sindicato ou associação? Tem conhecimento se existe?

2.25 O Sr. contribui com a Previdência Social?

2.26 Tem algum parente exercendo essa atividade?

2.27 O Sr. trabalha quantas horas por dia?

2.28 O Sr. gosta dessa atividade? Por quê?

2.29 Onde o Sr. se alimenta e faz suas necessidades fisiológicas?

2.30 Fale um pouco do seu dia-a-dia nessa atividade?

2.31 O Sr. exerce alguma outra atividade na feira? Ou ajuda alguém enquanto trabalha?

2.32 O Sr. tem contato com os outros trabalhadores da feira? Quais e que tipo de contato? Qual a sua relação com eles?

2.33 O Sr. possui seu próprio carrinho para trabalhar? Onde o guarda?

2.34 Quanto custa cada carroto?

2.35 Quem são os seus clientes?

2.36 Até aonde o Sr. carrega as mercadorias dos clientes? Qual é o limite de distância?

2.37 Quais são as regras para se trabalhar como carreteiro na feira Manaus Moderna?

2.38 O Sr. paga alguma taxa/tarifa ou tem algum custo?

2.39 Como os senhores estão organizados aqui na feira? Quais são as regras que tem que ser respeitadas?

Apêndice 02 - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Convidamos o(a) Sr(a). para participar da pesquisa intitulada “**TRABALHO PRECÁRIO EM MANAUS: Os Carreiros da Feira Manaus Moderna**”, desenvolvida pela mestrandia Maria Milene de Souza Gomes, discente do programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia, sob a orientação da Professora Dra. Elenise Faria Scherer.

O projeto tem por objetivo geral caracterizar o processo de trabalho dos carreiros da Feira Manaus Moderna, problematizando sua inserção no território da feira enquanto ocupação precária de trabalho e de vida, e por objetivos específicos entender o funcionamento da Feira da Manaus Moderna; Acompanhar o trabalho dos carreiros na cotidianidade da vida na feira, para apontar as condições de trabalho, bem como as situações de vulnerabilidade e a invisibilidade do trabalho do carreiro; Identificar as formas de organização desse trabalho, as experiências precárias de inserção social, bem como as estratégias encontradas pelos sujeitos para a subsistência nessa atividade

Esta pesquisa não prevê qualquer risco pessoal para os sujeitos visto que optou-se por uma pesquisa qualitativa, com questões abertas e fechadas, mas os riscos que por ventura poderão surgir, serão tratados pelo pesquisador e o sujeito da pesquisa. Além do mais as respostas serão mantidas em sigilo em relação ao nome do informante.

Sua participação é voluntária e se dará por meio de aplicação entrevistas semi-estruturada, formulários, registro de fotográfico e registro fonográfico com seu consentimento e depois de transcritos os depoimentos serão destruídos. A sua participação na pesquisa consistirá apenas em responder as perguntas que lhe serão feitas, o que será realizado com a sua concordância, em seu horário e local a combinado. Os resultados da pesquisa serão viabilizados à Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento e à Feira Manaus Moderna considerando as possibilidades de viabilidade, através de material didático apropriado.

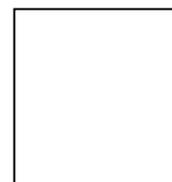
O Sr. (a) não terá nenhum gasto em dinheiro, assim como não receberá nenhum benefício financeiro em troca. Terá total liberdade de participar ou não da pesquisa, sem que haja qualquer penalidade ou prejuízo. Os benefícios relacionados com a sua participação referem-se a possíveis resultados sociais a serem alcançados com a pesquisa, tendo em vista que a mesma poderá sinalizar alternativas e/ou ferramentas que contribuam para o desenvolvimento e o aperfeiçoamento das ações referidas a políticas públicas aplicadas ao setor.

Se depois de consentir em sua participação o Sr (a) desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O (a) Sr (a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo. Para qualquer outra informação, o (a) Sr.(a). poderá entrar em contato no endereço: Av. General Rodrigo Octávio Nº 3000 – Campus Universitário (Coroado I), Manaus/AM – Telefone (92) 3305 4580 ou (92) 3305-45819, ou poderá entrar em contato com Comitê de Ética em Pesquisa – CEP/UFAM, na Rua Teresina, 495, Adrianópolis, Manaus/AM, telefone (92) 3305-5130. No final da pesquisa os resultados serão apresentados a Comunidade.

CONSETIMENTO PÓS-INFORMAÇÃO

Eu _____ fui informado das atividades da pesquisadora, e que ela precisa da minha colaboração, entendi a explicação, e concordo em participar da pesquisa de livre e espontânea vontade. Sabendo que não vou ter recebimento financeiro por isso. Recebo a cópia deste documento, e para quaisquer dúvida ou informações também poderei entrar em contato com os pesquisadores pelos endereços eletrônicos: mileneua@hotmail.com e elenise@internext.com.br.

_____ Data: ____/____/____
Assinatura do participante



_____ Assinatura do Pesquisador responsável

Impressão do dedo polegar
Caso não saiba assinar