



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em História
Mestrado em História

Rafaela Bastos de Oliveira

Entre memórias: as experiências dos carregadores e carregadoras da
Manaus Moderna e Estação Hidroviária de Manaus (Roadway)
(1993-2015)

Manaus - Amazonas

2016



Universidade Federal do Amazonas
Programa de Pós-Graduação em História
Mestrado em História

Rafaela Bastos de Oliveira

Entre memórias: as experiências dos carregadores e carregadoras da
Manaus Moderna e Estação Hidroviária de Manaus
(1993-2015)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
História da Universidade Federal do Amazonas como requisito
para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Patrícia Rodrigues da Silva

Manaus - Amazonas

2016

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

O48e Oliveira, Rafaela Bastos de
Entre memórias: as experiências dos carregadores e
carregadoras da Manaus Moderna e Estação Hidroviária de
Manaus (Roadway) (1993-2015) / Rafaela Bastos de Oliveira. 2016
134 f.: 31 cm.

Orientadora: Patrícia Rodrigues da Silva
Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do
Amazonas.

1. Porto. 2. Manaus. 3. Roadway. 4. História Oral. 5.
Carregadores. I. Silva, Patrícia Rodrigues da II. Universidade
Federal do Amazonas III. Título

Termo de Aprovação

Banca Examinadora:

Prof^ª. Dr^ª. Patrícia Rodrigues da Silva
(Orientadora DH/UFAM)

Prof^ª. Dr^ª. Davi Avelino Leal
(DH/UFAM)

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva
(DH/UNICAMP)

AGRADECIMENTOS

Sempre é muito gratificante lembrar as várias pessoas que fizeram parte dos momentos de pesquisa. Foram muitas! Talvez, eu deixe de mencionar algumas, me perdoem pela memória surrada e cansada de anos.

Meus agradecimentos se direcionam a professora Patrícia Rodrigues da Silva, minha orientadora, por sempre me lembrar de que sempre posso fazer um pouco mais. Suas orientações sempre foram significativas, trazendo alento quando eu achava que não ia conseguir e, sempre trazendo um livro que pudesse me ajudar, além de muitos conselhos preciosos para a escrita, e sobre os olhares que direcionava as fontes.

Agradeço à Comissão de Aperfeiçoamento Pessoal do Nível Superior (Capes), pelo apoio financeiro para a realização de pesquisa ao conceder bolsa de estudo durante 17 meses, o que permitiu que eu pudesse me dedicar integralmente à pesquisa.

Agradeço ainda ao Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens em ceder algumas fontes para que eu pudesse concluir a dissertação, em especial, o seu Gilmar Lameira que me apresentou as fontes, os períodos que elas foram produzidas e, por conversar sempre que eu ia ao Porto, me indicando como podia encontrar outras fontes ou pessoas para entrevistar. Ao seu Antônio Carlos, ao seu Antônio Vítor, ao seu José Ribamar Lopes, ao seu José Ribamar Gomes e aos demais carregadores por me cederem seu tempo e suas memórias para que eu compusesse o trabalho. Agradeço muito a carregadora dona Rosângela Vieira Furtado, que me permitiu conhecê-la, entrevistá-la e saber da sua determinação em romper várias barreiras do mundo do trabalho, por ser mulher, lésbica, mãe e carregadora.

Agradeço a minha mãe por sempre acreditar que eu vou sempre longe e, por ouvir todas as histórias dos trabalhadores do Porto antes mesmo de escrevê-las. No embalo, contava as histórias dela no Porto e em outros lugares que ela passou. Incentivadora constante para que eu siga estudando, trabalhando, tocando minha vida, mesmo que não tenha sido compatível com o que ela imaginava pra mim.

Aos meus sobrinhos, que são muitos, mais em especial o Lucas e o Guilherme que cresceram me ouvindo falar, “só um tempinho aqui pra eu ler/escrever aqui que eu vou já aí com vocês”.

Aos meus colegas, Bárbara Lira, Maurício Medeiros e Israel Pinheiro com quem dividi muitas viagens pela História e da História. Entre um gole de bebida ou um trago de cigarro

para aliviar a vida dura que percebíamos a partir de nossas experiências ou das experiências dos sujeitos que trabalhamos nos tornávamos mais seguros depois de desabafar.

Agradeço muito às amigas que fiz durante a Pós-Graduação: Daniela Blanco, Isabel Saraiva e Johmara Assis, pelo carinho constante, pelas conversas sempre muito otimistas sobre nossos trabalhos e sobre nós mesmas. Como foi maravilhoso poder contar com a força e amizade de vocês.

Agradeço aos professores da Pós-Graduação Luís Balkar, César Augusto Queirós, Davi Avelino, Glauber Biazio e a professora Adriana Angelita da Conceição, pelas aulas, pelas intervenções nas apresentações promovidas na Pós-Graduação ou nos encontros de grupos de discussão sobre o mundo do trabalho. Agradeço a professora Ana Lúcia que compôs a minha banca de qualificação com considerações que me motivaram a mostrar cada vez mais meu trabalho e os trabalhadores do Porto. Em especial, agradeço a professora Maria Luiza que além das aulas na Pós-Graduação, compôs a minha banca de qualificação e, que antes de tudo isso, balançou meu coração e minha mente com a Cidade sobre os Ombros.

Eu jamais me esqueceria de agradecer a Aline Ribeiro, Raíssa Jambur, Priscila Araújo e Tayná Machado que são parte do Coletivo Feminista Baré, ao qual fiz parte. Sem a força, as reuniões, as nossas intervenções, e nossos planos infalíveis, sem o amor de vocês eu não conseguiria sozinha, e quando conheci vocês eu soube que jamais estaria sozinha.

Por fim, agradeço a Tamily Frota Pantoja que com seu amor, sua paciência, sua companhia me trouxeram a leveza na vida, então foi quando descobri o amor, a força e inspiração surgindo na História.

RESUMO

Este trabalho busca trilhar nas experiências dos carregadores e carregadoras do Porto da Estação Hidroviária de Manaus (conhecido como Roadway) e no Porto da Manaus Moderna, ambos estabelecidos no Centro da cidade de Manaus. Sem a intenção de esgotar o tema, o trabalho direciona-se em conhecer as relações construídas por estes trabalhadores no Sindicato e, fora do Sindicato, além de suas múltiplas formas de sociabilidade e conflitos. O recorte de tempo escolhido está localizado dentro do período neoliberal (1993-2015), em que houve a reestruturação da área portuária do Roadway a partir das concessões do Estado a empresas particulares para organização da área portuária e, uma série de projetos da Prefeitura para a Manaus Moderna, e neste sentido, nos interessou conhecer as articulações entre os trabalhadores para que tivessem permanência nas áreas mencionadas, como organização sindical, aproximação com leis que os amparam ou estratégias que foram criadas pelos carregadores com ajuda de outras categorias. Buscamos compreender os embates cotidianos, e quais são os sentidos que vão construindo para suas experiências na área portuária.

Palavras-chave: Carregadores do Porto, Memória, Porto de Manaus, Roadway.

ABSTRACT

This paper aims to describe the experiences of the loaders working-class of the Manaus Waterway Station Port (known as Roadway) and also the Manaus Moderna Port, both established in Manaus city, Downtown. Without intending to exhaust the theme, it directs to understand the relationships built among these workers in the Union and outside it, besides their multiple forms of sociability and conflicts. The chosen time period is place in the neoliberal (1993-2015), in which there was the Roadway port restructuring from private companies concessions to rearrange the port area and series of designs for Manaus Moderna Port, analyzing the labor legislation that little has supported the workers from Manaus Port.

Keywords: Port Loaders, memory, Manaus Port, Roadway.

SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário.

CGT – Central Geral dos Trabalhadores.

CODOMAR - Companhias das Docas do Maranhão.

CUT – Central Única dos Trabalhadores.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte.

EHM – Estação Hidroviária de Manaus.

IMPLURB – Instituto Municipal de Planejamento Urbano.

SNPH - Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias.

Sumário

Considerações Iniciais	11
Capítulo I: Cotidiano de Trabalho na Área Portuária.	
1.1. A área portuária do Centro de Manaus: projetos e experiências.....	18
1.2. O trabalho de transporte de bagagens e mercadorias: aprendendo a viver no porto	40
1.2.1 Mulheres na lida: as carregadoras do Porto	50
1.3 O trabalho e os conflitos.....	60
Capítulo II: Vivendo as lutas: visibilidade e organização sindical.	
2.1. Fugindo dos estereótipos, buscando visibilidade	72
2.2. O Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus	80
2.3. Vivendo fora do Sindicato	96
Capítulo III: Solidariedade entre os carregadores	
3.1. Formas de sociabilidade	99
3.2. O Porto é um vício	105
Considerações Finais	114
Fontes	117
Referências	119

Considerações Iniciais

O estudo que apresentamos nesta dissertação tem como objetivo trilhar os caminhos que têm construído os carregadores das áreas portuárias da Manaus Moderna e da Estação Hidroviária de Manaus (conhecida como Roadway), ambas localizadas no Centro de Manaus. Os carregadores são trabalhadores que exercem o serviço da carga de bagagens e mercadorias nas proximidades da área portuária. Neste sentido, nos interessa apresentar sobre as experiências desses sujeitos ao se inserirem no trabalho de transporte de bagagens e mercadorias, perscrutando as noções de trabalho e sociabilidade por eles e por elas construídos.

O recorte escolhido deu-se pelas transformações que são postas nas respectivas áreas portuárias entre 1993 a 2015, em que são orientadas pelas iniciativas privadas e pelo Governo Federal e Estadual, no caso do Roadway, e da Prefeitura de Manaus que se estende ao Porto da Manaus Moderna. Orientou-nos a necessidade de saber como os carregadores, que estão presentes nestas áreas foram constituindo a vida, mesmo que permanecendo em meios tão adversos, onde é difícil e demorado existir resoluções para os problemas que enfrentaram e enfrentam no cotidiano de trabalho, tais como: a falta Seguridade Social, riscos de acidentes de trabalho, às qualificações depreciativas que circulam sobre os trabalhadores desta atividade.

Esses espaços escolhidos têm atribuições históricas na cidade de Manaus, relacionados à economia da região, a inserção de modos de vida ocidentalizada e, pelo imenso e complexo mundo do trabalho existente neles.

Localizado à margem esquerda do Rio Negro distante, 13 km da confluência com o rio Solimões, o Porto de Manaus constitui a principal entrada para o Estado do Amazonas. A área portuária do Centro de Manaus ainda possui grande relevância no que consiste ao comércio de produtos regionais, e a chegada de pessoas de outras áreas do Amazonas e outros Estados para a cidade Manaus, ficando a cargo dos carregadores do Porto a movimentação de bagagens e mercadorias. A área portuária, também, guarda em sua espacialidade relações estreita com a constituição da cidade de Manaus e o abastecimento de gêneros alimentícios, onde estão localizados o Mercado Municipal Adolpho Lisboa que foi construído no início do século XX, e a Feira Coronel Jorge Teixeira, que foi estabelecido entre fins de 1980 e início 1990, no

Projeto Manaus Moderna¹.

O interesse em estudar os carregadores do Porto iniciou durante parte da Graduação em História, um pouco motivada por ter passado a infância circulando pela área portuária, onde meu pai trabalhava com embarcações e minha mãe como cozinheira em um restaurante nas redondezas, e em outra parte, inspirada pelos debates sobre as condições de vida e experiências dos trabalhadores que estavam inseridas nas disciplinas durante a graduação. Nas discussões em torno de obras dos historiadores como Edward Palmer Thompson, Eric Hobsbawn, Natalie Zemon Davis, e historiadores brasileiros focados nas realidades dos trabalhadores acabaram nos influenciando a reflexão de diversas categorias de trabalhadores.

Os carregadores foram identificados em alguns estudos sobre trabalhadores do meio urbano, e também, em algumas obras de memorialistas do Amazonas. Por vezes, seja pelas exíguas informações que nos direcionem a conhecer os carregadores que trabalharam no passado, ou pela dispersão de fontes nos arquivos, nos dedicamos a ampliar o conhecimento em torno dessa categoria que tanto contribuiu e tem contribuído para as demandas de abastecimento de alimentos, e de transporte de bagagens daqueles que chegam ou saem da cidade.

Dentro da Historiografia no Amazonas, a historiadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro trabalhou em sua dissertação de Mestrado os estivadores, outra categoria que deixou suas marcas de lutas e de constituição enquanto categoria de trabalhadores na cidade de Manaus, apontando a existência dos carregadores desde os finais do século XIX².

Entre memorialistas e literatos, como Moacir Andrade e Thiago de Melo, os carregadores também foram visualizados como principais responsáveis pela carga de bagagens no porto, compondo memórias dos escritores a partir da atividade e alguns comportamentos adotados durante o trabalho ou o descanso.

Para cainharmos nas trajetórias dos carregadores e carregadoras, utilizamos a História Oral como procedimento para refletir os sentidos das narrativas dos sujeitos, no qual se relaciona as experiências de trabalho na área portuária, onde constroem laços de proximidade e conflitos entre a categoria. Através das memórias dos carregadores, perceber a multiplicidade de significados dessas experiências em contextos sociais dos sujeitos, como

¹ SILVA, Patrícia Rodrigues da. Disputando espaço constituindo sentidos. Vivências, trabalho e embates na área da Manaus Moderna (Manaus – AM – 1967-2010). Manaus: EDUA, 2016.

² PINEHIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925). 3 ed. Manaus: FUA, 2015, p. 44.

direciona o literato italiano Alessandro Portelli, que ao refletir sobre memória a descreve como “processo individual, que corre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados. Em vista disso, as recordações podem ser semelhantes, contraditórias ou sobrepostas. Porém, em hipótese alguma exatamente iguais³. Optei em buscar nas narrativas dos carregadores e carregadoras suas percepções e práticas sobre seu trabalho nos Portos, quais sejam, aquelas que os jornais ou leis não dão conta.

No total foram 12 entrevistas, sendo 8 entrevistados do Sindicato do Carregadores de Bagagens do Porto do Manaus; 1 vinculado à Associação dos Carregadores da Área da Manaus Moderna; 3 não que não estavam em nenhuma entidade, sendo uma das entrevistas cedida por uma mulher, a dona Rosângela. Os entrevistados foram relacionados à pesquisa a partir da necessidade de construir uma História da área portuária e dos trabalhadores apontando a diversidade de memórias que entram em disputa, nas experiências que os levam ao trabalho, nas técnicas de como fazer o trabalho, nas relações que vão constituindo ao longo da vida que revelem sentimentos de aproximação ou distanciamento. Acrescentamos que as experiências em torno da atividade no período estudado, que é período em que as áreas portuárias de todo o Brasil vão sendo “revitalizadas” a partir de projetos governamentais que tinham por objetivo, também, gerenciar a mão de obra, colocava os carregadores de bagagens e mercadorias a parte desse processo, pois estes não estavam inseridos na regulamentação de 1993, o que tornava a existência deles tanto no Roadway quanto na Manaus Moderna, bem como a busca desses sujeitos por direitos e melhor qualidade de trabalho um campo de constantes estratégias, lutas e articulações.

Procurei ao longo do trabalho compreender as leis existentes em torno dos trabalhadores dos Portos, e através das entrevistas tecer como os carregadores e carregadoras observam o espaço em que trabalham, quais os percalços em torno das reivindicações de participação em torno do espaço, trabalho, e ao mesmo tempo como alguns se beneficiam das relações de trabalho uns com outros.

A pesquisa no Jornal A Crítica no período entre 1990 e 2014 nos ajudou visualizar algumas pretensões do Governo Federal e Estadual em torno das políticas de revitalização do espaço, e como os administradores dos Portos, Prefeitura e Governo observam a movimentação de pessoas e o uso do espaço. E, ressaltamos também, como os carregadores são descritos nas páginas relacionadas a trabalho e polícia no mesmo Jornal.

³ PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na História Oral. In: Revista Projeto História, n. 15. Abril/1997.

Com relação ao Jornal, nos aproximamos da perspectiva de Heloísa Faria Cruz, quando menciona as demarcações políticas em torno dos projetos urbanos e sociais e, a caracterização generalizante dos trabalhadores postos como desorganizados, violentos, no qual tenta incidir para a marginalização do espaço e dos trabalhadores, no nosso caso, os trabalhadores no Porto, onde constituem cotidianamente seus modos de vida na cidade⁴.

Com relação às regulamentações de gestão de mão de obra e da caracterização do espaço, lançamos mão das leis disponíveis nos sites do Governo Federal. Nelas foi possível observar as manobras do Governo Federal em torno da organização e disciplinarização das atividades, além do solapamento dos modos de trabalho e organização das atividades dos carregadores de bagagens do Porto de Manaus.

Os carregadores e carregadoras nos Portos do Centro de Manaus experimentaram e experimentam o viver na cidade, constituindo relações sociais muitas vezes ligadas ao trabalho, e que se sintonizam em suas formas de lazer. Neste sentido, nos aproximamos da proposta de Edward Palmer Thompson quando este reflete que, “experiência compreende à resposta mental e emocional de um indivíduo ou grupo social a muitos acontecimentos inter-relacionados ou repetidos”⁵.

A presença das mulheres numa atividade considerada historicamente como masculina nos chegou como um desafio a ser refletido diversas vezes. Carregadores e carregadoras em suas relações de trabalho se revelam mais distantes, com alguma frequência essa distância é apontada pelos carregadores por elas exercerem a atividade de maneira menos penosa, “mais tranquilo” e diferente por conta de algumas características ainda marcantes para eles, como a força física. Para tal, fizemos a leitura do artigo de Joan Scott, no que referencia gênero integrando-o entre duas proposições: “gênero é um elemento constitutivo de relações sociais baseados nas diferenças percebidas entre os sexos, e uma forma primeira de significar as relações de poder”⁶.

Autoras como Elisabeth Souza-Lobo e Michelle Perrot nos ajudam a delinear algumas relações de trabalho, de inserção das mulheres nos trabalhos que na maioria das vezes é carregada de representações que tentam desqualificá-las na atividade exercida, com relação e

⁴ CRUZ, Heloísa de Faria. PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. In: Revista Projeto História, n. 35. Julho/Dezembro-2007.

⁵ THOPSON, E. P. A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1981, p.15.

⁶ SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil para análise histórica. disciplinas.stoa.usp.br/pluginfile.php/169642/mod_resource/content/2/gênero-scott.pdf

sua orientação sexual, neste sentido, interessou-nos observar como os carregadores vêm as carregadoras, como elas se posicionam, quais estratégias escolhem para permanecerem, sabendo das desqualificações com relação a sua capacidade de exercício da atividade.

O projeto apresentado ao programa de pós-graduação em História no final de 2013 foi em parte alterado, por conta de uma releitura mais cuidadosa da documentação oficial que inicialmente. Atualmente, observamos que as regulamentações promulgadas na última década do século XX e a primeira década do século XXI, na verdade constituem como uma divisão cada vez mais profunda dos trabalhadores assistidos por benefícios de aposentadoria, dos usos do espaço, realização de atividades, que passam por reivindicações dos trabalhadores, mas contornadas por políticas que demandem um controle da mão de obra, o que proporciona inúmeros obstáculos na inserção de diálogos entre trabalhadores e sujeitos que definem as políticas de gerenciamento de mão de obra e administração dos portos.

Um fator que nos chamou a atenção é que os carregadores e carregadoras, costumam dizer que não têm patrões, partindo da compreensão que não tem vinculação contratual com os que solicitam seus serviços, porém, criam laços de proximidade, ao menos para perpetuarem um frequência de serviços ao solicitante. Também, outro ponto observado é que o tempo de trabalho está no limite entre o que eles dizem ser um trabalho livre das pressões de uma regularidade do tempo como em outros serviços da cidade, mas apontam que estão ligados ao tempo da chegada e partida das embarcações nos Portos, geralmente, entre 4h da manhã e 14 horas da tarde.

Eles e elas constituem códigos de sociabilidade, práticas de trabalho, estratégias de ganhos, vivem e constituem seus modos de vida, não sem os conflitos sociais, e neste sentido, a leitura da historiografia inglesa nos proporciona reflexões em torno de conceitos como cultura, experiência para pensar como esses aspectos são marcados nas relações cotidianas dos trabalhadores.

Edward Palmer Thompson toma experiência enquanto compreensão às “respostas mentais e emocionais do indivíduo ou grupo social a muitos acontecimentos inter-relacionados ou repetidos”⁷. No caso dos carregadores, suas experiências correspondem a suas apreensões, constituições de estratégias dentro de sua atividade e das tensões sociais que vivem.

⁷ THOMPSON, E. P. A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p.15. Thompson argumenta que a experiência “é válida e efetiva, dentro de determinados limites”.

A importância das obras de Thompson se estende para compreensões em torno *fazer-se* cotidiano, enfrentando lutas e, moldando sua identidade. De maneira que, tomamos o processo de construção da identidade dos carregadores “como resultado de suas experiências comuns, sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem dos seus”⁸.

Os grupos de trabalhadores que optamos pesquisar têm diferenças, tanto no que se refere às questões voltadas a organização, a especialidade de serviços, aos interesses de regulamentação e não regulamentação e aos valores criados para a identidade de carregador, dentre outros aspectos, existindo *as*” fraturas e oposições dentro do conjunto”⁹. Desse modo, a existência de generalizações em torno da identidade e experiências dos carregadores acabam empobrecendo as relações constituídas no cotidiano.

Para Raymond Williams a noção de cultura se caracteriza como “modos de viver e lutar”, passando por todas as dimensões da prática social¹⁰. Modos de viver e lutar que estão inseridos na vida do trabalho e em suas práticas de sociabilidade dentro da área urbana de Manaus, quando nos referimos aos carregadores do Porto. Igualmente importante pensar os contextos das contradições sociais vivenciadas por eles e por elas, nos campos de forças que experimentam e também como práticas estabelecidas diferentes.

Pensando nas múltiplas experiências e construções partilhadas e relacionadas pelos carregadores dividimos o primeiro capítulo deste trabalho de maneira que pudessem dar conta desses aspectos.

O primeiro capítulo, O Cotidiano de Trabalho na Área Portuária se divide nas percepções que as autoridades possuem do Porto, geralmente ligadas às necessidades de transformar, revitalizar e higienizar e, de outro modo, os carregadores criando estratégias para reivindicar sua permanência na atividade e a valorização da identidade de carregador. Buscamos também, delinear como se deu a inserção de alguns carregadores no serviço na área portuária e, como guardam relações de proximidade com outros carregadores e, possibilitam o aprimoramento dos trabalhadores que constituindo suas especialidades; essa inclusão também remete às mulheres e, aqui fazemos uma observação sobre conseguimos apenas uma entrevistada, que tem função formal de repositora, porém, parece constituir uma identificação com o transporte de mercadorias, criando estratégias durante o serviço para fazer serviços fora

⁸ THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. op. cit, p. 10.

⁹ THOMPSON, E. P. Costumes em comum: estudos sobre cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 17.

¹⁰ WILLIAMS, Raymond. Marxismo y literatura. Barcelona: Ediciones Peninsula, pp. 17-26.

da loja em que trabalha que possam lhe garantir aumentos em seus ganhos¹¹. No contexto de múltiplas experiências, os carregadores e carregadora criam formas de trabalho dentro da área portuária para conseguirem seu sustento, tomando cuidados para não sofrerem acidentes, constituindo, também, proximidades que lhe permitem divisão de serviço e de dinheiro, mesmo tempo que, em outras vezes, eles passam a disputar serviços, se envolvem em confusões por conta da divisão de ganhos e, criam identidades diferenciações em torno de suas vinculações sindicais, associativas ou, aqueles que preferem não terem vínculo algum com essas “instituições representativas” dos carregadores.

A intenção foi buscar em que medidas esses trabalhadores e trabalhadoras se arranjam no mundo do trabalho dentro do Porto, realizando suas funções, entrando em conflitos, constituindo laços de reciprocidade e, em que aspectos vão marcando seus modos de vida no meio urbano, especificamente, na área portuária.

No segundo capítulo, atentamos para os projetos da Prefeitura e os discursos dos jornais se destinavam a homogeneizar e não incidir sobre as complexas formas de relações de mundo dos carregadores do Porto. Incluímos para reflexão da constituição do Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus e os conflitos entre sindicalizados e não sindicalizados no Porto da Manaus Moderna e no Roadway, no sentido de compreender alguns problemas dentro do Sindicato e, notar atribuições dos não sindicalistas quanto a representatividade do Sindicato.

No terceiro capítulo, nos empenhamos em adentrar as relações que revelem as sensibilidades quanto às relações de solidariedade construídas pelos carregadores, em casos de doenças, de morte, de angústia pelo caráter de marginalização a que estão submetidos. Ao mesmo tempo, trazer a partir dessas sensibilidades as motivações para a permanência no Porto, as formas de lazer, os significados das experiências vividas e lembradas.

¹¹ Apenas dona Rosângela Vieira nos cedeu entrevista. A outra carregadora, que é sindicalizada não nos cedeu entrevista, apesar de tocarmos nessa possibilidade quando conversamos com ela.

que retiram dali o seu sustento e de suas famílias. São os trabalhadores que atuam no intercâmbio interior-cidade, e que cotidianamente fornecem seus serviços como carregadores de mercadorias e bagagens, atendendo os passageiros que chegam e saem da cidade, ou para aquelas que vivem na cidade e vão ao Porto enviar ou receber mercadorias pelas embarcações. Relacionado como um local de inúmeros trabalhadores que trazem consigo diversas experiências e memórias, este trabalho foi desenvolvido a partir de trajetórias dos carregadores de bagagens e mercadorias que têm formas diferentes de viver e lembrar a área portuária do Centro de Manaus.

A área portuária, conhecida como Roadway, está em obras de alguns dos memorialistas amazonenses que, por vezes a descreveram em tom nostálgico: um lugar de muitas memórias imbuídas de sensações, cheiros, de percepções sobre as atividades ali desenvolvidas por trabalhadores e os transeuntes. Dentre os escritores que descrevem Manaus a partir dos anos de 1920, está o artista plástico, poeta e memorialista amazonense Moacir de Andrade, que sobre o porto conhecido como Roadway tratava-se de uma localidade frequentada para os mais diversos interesses: “divertimentos, namoros e desfile de elegância, onde regorgitavam os vendedores de balões coloridos, pipocas, puxa-puxas, doces, refrescos, cascalhos, bananas fritas, filhós, pastéis e muitas outras guloseimas que despertavam o apetite¹²”. O lugar dos passeios e de olhos admirados para os navios que chegavam e partiam, também era localidade de trabalho - muito trabalho -, que dependiam das saídas e chegadas das embarcações. Dentre os muitos trabalhadores, os carregadores ganham destaque em algumas páginas da obra de Moacir de Andrade:

Havia os carregadores do porto, portugueses da Póvoa de Varzim e alguns brasileiros a eles associados, vestidos de camisas de mangas compridas quadriculadas e bonés de lã, segurando seus carrinhos de mão, também acenando lá estavam à espera dos fregueses acompanhados de suas grandes malas de madeira recoberta de couro cru, cravejadas de botões de metal amarelo fazendo desenhos de forma espiralada. Tartarugas, gaiolas de galinhas e outro trecos para serem levados à terra. Às vezes eram bagagens de famílias inteiras que enchiam o carrinho de tal maneira que elevava o carregamento a uma altura de mais de dois metros quase alcançando os fios dos bondes.

A frente do navio era um verdadeiro arraial de homens e coisas, burburinho de gente elegante, carregadores suados que gritavam alto, pedindo às pessoas que saíssem da frente para que eles pudessem empurrar livremente e com segurança os seus pequenos veículos.

Os jornais da capital, antecipando a chegada do navio, anunciavam com todos os detalhes o programa a ser cumprido na festa de recepção às

¹² ANDRADE, Moacir Couto de. Manaus: ruas, fachadas e varandas. Manaus: Gráfica Santa Luzia, 2007, p. 118-119.

personalidades que iam chegar, levando para o cais quase toda a população requintada da sociedade de Manaus. E como não podia deixar de ser, lá estavam todos os carregadores bem arrumados, com seus carrinhos, seus maços de corda de manilha e seus bonés de lã¹³”.

Na obra do literato amazonense Thiago de Mello, são mencionadas as características marcantes na área portuária: “os inumeráveis cheiros do roadway velho de guerra. O nosso cais flutuante tinha, é certo, um cheiro que lhe era essencial e próprio, composto por mistura de madeira, óleo de navio, graxa de máquina, brisa do rio, alguma fumaça de apito¹⁴”. Os carregadores e outros trabalhadores também compuseram os traços de memórias de Thiago de Mello, quando o autor descreve sobre o cochilo após o almoço:

A sesta não pedia apenas a sombra das alcovas e o vento dos corredores avarandados: ela se fazia também publicamente, enrolada na luz morna do começo da tarde. Dorsos recostados aos troncos das árvores da Praça da Matriz, carregadores italianos, mascates árabes, caboclos, trabalhadores braçais [...]. Os estivadores faziam sua sesta lá mesmo no Roadway, sobre a maciez das penachas de itaúba¹⁵.

Os textos dos memorialistas amazonenses nos ajudam a perceber a presença dos trabalhadores que estavam no Roadway no período posterior da expressiva comercialização da borracha. O paradeiro desses trabalhadores, como viviam, quais as disputas em que estavam envolvidos no mundo do trabalho e os caminhos da vida que seguiam na cidade pouco aparece nessas memórias literárias, nos dando algumas pistas, principalmente no que tange o exercício das atividades.

Na historiografia tivemos acesso a pouquíssimos trabalhos que falassem sobre os carregadores das áreas portuárias, ao contrário dos estivadores, em que os estudos se destinavam a descortinar as experiências de lutas e conflitos entre os estivadores no período entre os fins do século XIX e início do XX, quando estes trabalhadores aparecem frequentemente associados às greves e organização sindical, manifestando suas reivindicações e confrontando os patrões e mandos e desmandos do Estado. Ainda sobre os estivadores, há estudos sobre eles quando ainda em luta por seus direitos de trabalho nos anos de 1970 e 1990, e uma larga visibilidade sobre essa categoria no início da década de 1990, quando muitos trabalhos da Sociologia se debruçam em investigar as reformulações nas relações de trabalho a partir de 1993, quando no Brasil se inicia a Lei de Modernização dos Portos.

¹³ Ibid, p. 118-119.

¹⁴ MELLO, Thiago de. Manaus: amor e memória. 4ª edição. Manaus: Editora Valer, 2004, p.82.

¹⁵ Ibid, p. 48.

Dentro da historiografia amazonense, a historiadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro mostra que desde os fins do século XIX e início do XX, a atual área portuária de Manaus ganhara importância em função de ideais modernizadores, ligados ao desejo da liderança local e de empresários de empreender ganhos com o comércio da borracha. A autora sustenta que esses grupos ao desejarem/visualizarem uma cidade ocidentalizada aos moldes europeus incentivaram uma série de transformações na cidade¹⁶.

Ugarte Pinheiro lembra que “a cidade floresceu em contato com o rio, por onde podia estabelecer suas trocas comerciais e comunicações¹⁷”, e essa relação entre comércio e desejo de um espaço urbanizado acaba por estimular construções que visavam obter êxito nessa relação. Neste sentido, ocorrem investimentos e construções de espaços que pudessem atender a demanda de embarcações atracadas na cidade de Manaus. A autora menciona que “na década de 1850, a entrada da cidade era feita pelo ancoradouro situado em frente à praça da Imperatriz onde, à época, estava sendo construída a nova Igreja Matriz ou, em menor escala, pela rampa existente em frente a Igreja dos Remédios no bairro do mesmo nome¹⁸”. As adequações estruturais à entrada da cidade tinham como intuito o transporte de borracha e o comércio de gêneros alimentícios, constituindo o porto como local estratégico para a cidade. Ainda segundo Ugarte Pinheiro, “construir um porto moderno e com amplas dimensões de armazenagem era entendido pelas autoridades locais como um aspecto vital para o desenvolvimento econômico do Amazonas¹⁹”. Os investimentos em torno da área portuária naquele período foram realizados no mesmo momento em que estava “em marcha uma política governamental que previa a reestruturação e modernização dos portos em todo país²⁰”.

Atualmente, à frente da Igreja da Matriz fica a Estação Hidroviária de Manaus ou Roadway como é popularmente conhecido e, à frente da Igreja dos Remédios há a feira Coronel Jorge Teixeira, que tem duas entradas: uma, pela Rua Barão de São Domingos; a outra, pela Avenida Lourenço da Silva Braga. Esta última Avenida se separa do Rio Negro apenas por um muro de arrimo (Imagem 02). Neste muro, há algumas passagens que dão

¹⁶ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1895-1925). Manaus: Editora da Universidade de Manaus, 1999.

¹⁷ Ibid, p. 25-26.

¹⁸ Ibid, p. 28.

¹⁹ Ibid, p. 34.

²⁰ Maria Luiza aponta que os investimentos para a área portuária iniciaram de mais intensa nos fins do século XIX, quando o Governo Federal abre concorrência para execução de obras para modernizar o porto. No XIX as empresas vencedoras Rynkiewicz & Cia e, posteriormente a Empresa de Melhoramentos do Porto ficaram responsáveis pela construção e exploração do porto, no entanto, por não cumprirem o contrato, passam a concessão para uma empresa inglesa, a Manaós Harbour, pp. 35-39.

acesso às escadas e rampas de concreto que permitem que os passageiros e carregadores cheguem até as embarcações (Imagem 03). Em período de cheias, o uso das escadas e rampas é substituído por rampas de madeira improvisadas (Imagem 04).

Ao tempo que o poder local vai imprimindo seus projetos na cidade – como aponta Ugarte Pinheiro – os estivadores foram registrados nos jornais em “sessões policiais e queixas do povo”, ou em suas movimentações em torno do trabalho, onde denunciavam e reivindicavam por “melhorias salariais que permitissem ter o básico diante a carestia dos gêneros alimentícios, pelo direito ao descanso e a assistência em caso de acidentes²¹”.

Importante dizer que, mesmo em análise de temporalidade e categoria diferentes, a obra de Ugarte Pinheiro nos proporciona uma reflexão em torno do que era a área portuária e quem eram seus trabalhadores. Neste sentido, nos inspira a refletir alguns projetos políticos e econômicos planejados para a área portuária e, principalmente, como os trabalhadores que escolhemos para esta pesquisa, os carregadores e carregadoras atualmente imprimem no porto e na cidade seus modos de vida²².

Após o declínio do comércio internacional de borracha, sabemos, através de um artigo de Marcelo Seráfico e José Seráfico²³ que havia na câmara dos deputados debates em torno da crise econômica que teria assolado a cidade. Na década de 1950 o Projeto Lei n. 1310, de 23 de outubro de 1951, apresentado pelo deputado Francisco Pereira da Silva, denotava a criação de *um porto franco em Manaus*. O deputado Maurício Joppert emendou este projeto, que se transformou na Lei n.3173, de 06 de junho de 1957, onde o *porto franco* se torna a Zona Franca de Manaus, porém, a regulamentação pelo Decreto n. 47.754, de 02 de fevereiro é reestruturada em 1967 no Decreto-Lei n. 288²⁴, caracterizando o porto, mais uma vez, como lócus dos projetos de desenvolvimento.

²¹ Ibidem, p.62-96.

²² Importante dizer que Ugarte Pinheiro especifica a atividade de estivador para o período estudado por ela, “só com a intensificação das atividades portuárias que vai adquirir sentido falar-se para Manaus de processo de estiva e estivadores, p.35. No início da obra, afirma que os territórios da estiva são o trapiche, os armazéns, os porões dos navios”, p. xiv – xv. Os estivadores ainda existem na área portuária, mas se dividem em àqueles especializados no maquinário de transporte de container desde os anos de 1970, no qual trabalham através do Sindicato dos Estivadores de Manaus e, aqueles que vão para o porão das embarcações que fazem linhas interestaduais e regionais. No caso dos carregadores, eles fazem o transporte de bagagens e mercadorias dentro da área portuária e, muito raramente chegam aos porões de navios.

²³ SERÁFICO, José. SERÁFICO, Marcelo. A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil. Estudos Avançados. Vol. 19. N.54. São Paulo Maio/Agosto 2005

²⁴ Ibidem. Ressaltamos que, o período de criação deste projeto é no mesmo período em que o Governo Federal estuda o processo de constituição de uma Zona Franca no Brasil. O que é a Zona Franca: “é um modelo de cunho político-econômico que visa o desenvolvimento da Indústria e setores que dinamizem a circulação do capital em áreas (periféricas) dependentes economicamente do capital estrangeiro”. In: PINTO,

A historiadora Patrícia Rodrigues da Silva ao analisar as experiências vividas pelos trabalhadores da área Manaus Moderna e como se deu o projeto Manaus Moderna, menciona em seu trabalho que “o Projeto Manaus Moderna, que nomeia a última grande intervenção urbana nessa espacialidade, foi iniciado na segunda metade de 1980 e realizado por meio de várias etapas, cujos desdobramentos se projetam até a atualidade²⁵”. A autora ainda aponta em sua análise que o porto é alvo de projetos modernizadores desde o século XIX, atendendo diversos interesses - e dentre os interessados estão as autoridades locais, que entre as últimas décadas do século XX foram implementando projetos via Prefeitura de Manaus e Governo do Estado com aspectos *modernizantes e saneadores*:

Se na década de 1960, e mesmo em 1980, o interesse era “limpar” a frente da cidade, objetivando esconder o que se considerava feio e impróprio, as intervenções posteriores objetivaram intervir no espaço com o intuito de torná-lo economicamente proveitoso. Observamos que parece haver um intuito de torná-lo vitrine para a cidade de Manaus.

Desse modo vale salientar que, atualmente, essa área ainda se coloca como espaço em disputa por diversos interesses na cidade de Manaus²⁶.

Ressalta a historiadora Patrícia Silva que a área sofre constantes ajustes da Prefeitura sem consultar os trabalhadores de várias categorias lá instaladas, afastando os trabalhadores de seus pequenos estabelecimentos.

Esses aspectos higienizadores e modernizantes nos últimos anos entram em disputa com vários trabalhadores, incluindo os carregadores de bagagens e mercadorias do porto; eles estão por todos os lados da área portuária, vindos de bairros distantes do centro comercial, oferecendo seu trabalho, negociando os valores a serem pagos com o solicitante dos serviços, atribulados por horas a fio com dezenas de quilos de bagagens e mercadorias que transportam em seus ombros, cabeças, braços e carrinhos.

Ernesto Renan Freitas. Como se produzem as Zonas Francas. Trabalho e Produção Capitalista. Série: Seminários e Debates. Belém: UFPA/NAEA, n.13 – agosto 1987. Importante dizer, que para implantação da Zona Franca a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (ONUDI), produziu uma série de documentos que orientavam algumas organizações que o Estado receptor da Zona Franca deveria se ocupar, uma delas seria a redução dos custos de transportes, com a construção e melhoria de portos, aeroportos, rodovias.

²⁵ SILVA, Patrícia Rodrigues da. Disputando espaço, construindo sentidos: vivências, trabalho e embates na área da Manaus Moderna (Manaus – AM- 1967-2010). Tese de Doutorado pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP. 2011, p. 48.

²⁶ Ibid. p. 48-49.

A área portuária de Manaus é, portanto, marcada pela presença cotidiana desses trabalhadores, que criam constantemente estratégias para iniciarem o trabalho, permanecerem no espaço e imprimirem sentidos nele e nas relações que constroem.

Foi difícil durante a pesquisa percorrer as trajetórias dos carregadores, pela documentação que pudéssemos nos apoiar na empreitada nos períodos próximos a expansão do comércio de borracha, ao menos para saber como eles se mantinham neste período. Maria Luiza Pinheiro já havia atentado em sua obra sobre as dificuldades de se encontrar documentos que pudessem dar o paradeiro dos carregadores. Por conta dessas dificuldades que se encontram no caminho, as obras dos memorialistas nos trouxeram ao menos alguns vestígios sobre como eles ainda estavam inseridos no mundo portuário de Manaus.

Ao contrário da difícil tarefa de encontrá-los na historiografia e raramente nas fontes oficiais ou nos jornais de antigamente, hoje, os carregadores perpetuam a atividade no centro da cidade trabalhando majoritariamente em duas áreas: na Manaus Moderna e na Estação Hidroviária de Manaus (Roadway). Esses dois espaços guardam suas distinções não somente nas questões espaciais, mas na regulação de serviços e administração. Na década de 1990, várias são as documentações sobre as novas regulamentações em torno dos Portos: no Roadway, as mudanças foram financiadas e organizadas em parte por investimentos do Governo Federal, Governo do Estado e, prioritariamente pelo capital privado via privatização na década de 1990²⁷.

Ainda abordando as distinções, o Roadway no período militar ficou sob tutela da Portobrás que fora criada especificamente para organizar os portos do Brasil²⁸, mas que teve sua extinção marcada pelo período neoliberal nos anos de 1990. Se nos fins do século XIX e início do XX a área portuária foi modelada e construída a fim de dinamizar as atividades e render lucros, nos anos de 1960 a 1980, a área portuária passa pelo que as autoridades chamam de “revitalização”. Nos anos de 1990 a área portuária novamente é assunto do Governo Federal, num momento em que vários dos mais importantes portos brasileiros

²⁷ Scherer, Elenise. Trabalho ocultado: os carregadores e transportadores de bagagens do Roadway e da Estação Hidroviária de Manaus. São Paulo: Annablume, Brasília: CNPq, 2012, pp. 44-49.

²⁸ Lei n. 6.222, de 10 de julho de 1975. Autorizado pelo Poder Executivo a construir a empresa pública denominada de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), dispendo sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos Navegáveis (DNPVN). A Portobrás, no artigo terceiro desta lei tinha como função, “em harmonia com os planos e programas do Governo Federal, e nos limites estabelecidos por esta Lei, terá por finalidade realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, a orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades”. Era uma proposta do período que se propunha desenvolvimentista. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm.

passaram por transformações físicas, e também no que relaciona à gestão da área portuária, que incluía a gestão de mão de obra, acompanhando as tendências neoliberais, incentivadas pelo então presidente Fernando Collor de Melo, e posteriormente, Itamar Franco²⁹, que colocaria em xeque as articulações históricas dos portuários conhecido como closed shop³⁰.

Em Janeiro de 1990, o jornal diário A Crítica³¹ trazia matéria intitulada *Mais Projetos para melhorar o Porto*, onde o então administrador do Porto anunciava mudanças de transporte fluvial para o Roadway e Manaus Moderna:

O administrador do Porto de Manaus, engenheiro Nelson Neto, disse ontem, que as melhorias iniciadas no ano que passou que visam beneficiar a população de Manaus, de um modo geral, como transferência de embarque e desembarque de passageiros em barcos de porte médio da Escadaria dos Remédios para o Roadway, e o início das obras do Porto da Ceasa, o terminal de passageiros em andamento no Estaleiro Rio Negro, além de outras reformas que estão sendo feitas no Porto de Manaus, é apenas o começo dos benefícios que a Portobrás pretende fazer para contribuir na melhoria de atendimento a população de Manaus.

Teremos ainda muitos projetos a serem aplicados - ressalta Nelson Neto - e ele cita como exemplo a abertura de propostas a nível de Brasília, para a construção do Porto de Itacoatiara, e prosseguimento de obras para melhor atender os usuários que utilizam os barcos "Recreios", como meio de transporte, dando-lhes melhores condições de atendimento.

A mudança de embarque e desembarque de passageiros da Escadaria dos Remédios para o Roadway, foi segundo Nelson Neto, a grande conquista da Portobrás no ano de 89, e vem atendendo a todas as expectativas, pois somente o fato de ter acabado com aquela balbúrdia, sujeira e desconforto, que era a Escadaria dos Remédios, já foi um grande presente de Natal para a população.

Ainda temos muita luta pela frente – ressalta o administrador da Portobrás, e a principal delas, segundo ele, é reeducar a população, para que saiba utilizar o novo serviço que está sendo prestado, acertos de horários de saída dos barcos que serão contratados pela Capitania dos Portos, lotação das embarcações, etc.

O novo sistema, acredita, Neto, tem que dar certo, em benefício da própria população, pois caso contrário, vai voltar a acontecer aquela promiscuidade que existia na Escadaria dos Remédios³².

²⁹ No Porto de Santos houve também a implementação da Modernização dos Portos na última década do século XX. Carla Regina Mota Diéguez se debruça em estudos em torno dessa Modernização no Porto de Santos, relacionando ao processo de nova regulação em torno da Gestão de Mão de Obra. De OGMO (Operário Gestor de Mão de Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós- Graduação do Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo/USP, 2007.

³⁰ SILVA, Fernando Teixeira da. Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003, p.

³¹ O Jornal A Crítica tem sua tiragem de forma periódica desde 1949, e o jornal tinha sede em uma sala da avenida Eduardo Ribeiro. O dono do Jornal Umberto Calderaro levanta a bandeira: *de mãos dadas com o povo*, defendia também o modelo econômico da Zona Franca de Manaus, "Não houve pleito regional em que eu não estivesse à frente dos interesses deste povo amigo de quem sou escravo. A Zona Franca está aí, queiram ou não", escreveu em uma carta em 1995, de título: "Puxa, que luta!". <http://acritica.uol.com.br/noticias/manaus-Amazonas-marcadacoragem>.

³² A Crítica, 09 de janeiro de 1990, p. 5. Cidade.

A nota acima descrita aponta para a forma como parte da imprensa e a administração portuária percebem o movimento da população nas áreas portuárias do Roadway e da Manaus Moderna. Neste sentido, ao noticiar o projeto de modificação da chegada das embarcações da Manaus Moderna para o Roadway, procura enfatizar não as possíveis perdas e contradições do projeto, e sim a melhoria que trará para o conjunto de usuários ao mudar o “*caos*” causado pela população que utiliza as embarcações ou a área portuária.

É preciso atentar primeiramente para a construção do discurso do jornal no intuito de conquistar a adesão do conjunto da população de Manaus. A fórmula do jornalista parece ser insistir que as modificações são em benefício da população. Para isso, nesta pequena nota é repetido, não menos que sete vezes, a ideia de benefício para a população de Manaus que se referia: “beneficiar a população de Manaus; “é apenas o começo dos benefícios”; “contribuir na melhoria de atendimento a população de Manaus”; “para melhor atender os usuários”; “dando-lhes melhores condições de atendimento”; “um grande presente de Natal para a população”; “em benefício da própria população,” e no contraponto, aponta seu conceito acerca das formas de ocupação daquela espacialidade “pois somente o fato de ter acabado com aquela balbúrdia, sujeira e desconforto, que era a Escadaria dos Remédios”; “vai voltar a acontecer aquela promiscuidade que existia na Escadaria dos Remédios”.

No período referido no Jornal A Crítica, o Roadway não comportava a grande quantidade de embarcações que chegavam a Manaus; provisoriamente, a área da Manaus Moderna servia então de ancoradouro. Nos fins de 1980, houve a tentativa de organizar o fluxo de embarcações para o Roadway, a fim de transferir para ele todo o fluxo interestadual. No entanto, essa tentativa causava transtornos, pois o Roadway sozinho não comportava as embarcações que chegavam. No jornal A Crítica de 1994, uma nota caracteriza um pouco das medidas de organização do Roadway:

Mesmo alertando para a falta de estrutura do Porto de Manaus para receber barcos de navegação do interior, por ter sido construído para receber navios de grande porte, Luiz Carlos diz que o terminal é responsabilidade da Prefeitura, e não concorda com uma transferência imediata levando os usuários do sistema a situações vexatórias como as que ocorriam na Escadaria dos Remédios, quando senhoras grávidas, pessoas idosas, eram obrigadas a subir e descer barrancos elameados, pisar em montes de lixo, com risco de acidentes graves.

Ele observa que a retirada é necessária, mas deve ser feita com responsabilidade, somente após a construção de um terminal de passageiros

adequado, promessa da Prefeitura de Manaus desde 1987, quando fez a transferência da Escadaria para o Porto há seis anos³³.

Através dos jornais, parece que a grande movimentação da área portuária é um problema que nem a Prefeitura e nem as entidades privadas conseguem resolver no Roadway e na Manaus Moderna. Na fala dos administradores e autoridades de Manaus, a Escadaria dos Remédios (Manaus Moderna) era um problema de organização difícil de lidar; porém, era para onde recorriam como medida paliativa para transferir as embarcações, mantendo assim o fluxo das mesmas. Mesmo que à Manaus Moderna tenha recebido ajustes para adequá-la ao fluxo de transporte, ainda existe descaso e esquecimento da Manaus Moderna por parte dessas autoridades para com aqueles que fazem parte do mundo do trabalho na área portuária.

Há na década de 1990 uma série de iniciativas que visavam estabelecer distinções entre a Manaus Moderna e o Roadway que mexem com as relações de trabalho. Através da pesquisa, a distinção entre as áreas portuárias e das regulamentações em torno delas (além dos problemas cotidianos) foram sendo conhecidas e estabelecidas dentro desses problemas as formas de resolvê-las. Como parte das questões envolvidas dentro do cotidiano de trabalho, chama a atenção a confusão que se faz com duas categorias de trabalhadores dentro da área portuária de Manaus: um deles, o qual o presente trabalho investiga de maneira mais inclinada, são os carregadores de bagagens e mercadorias; o outro, são os estivadores do Porto a quem fazemos referências neste trabalho a fim de especificar comparativos nas diferenças entre atividades e como a legislação constitui limites em suas características de organização e leis trabalhistas.

Os trabalhadores que estudamos são aqueles que efetuam transportes de bagagens e mercadorias de embarcações e passageiros que são permitidos dentro do Roadway a partir de sindicalização. O carregador enquanto trabalhador autônomo presta serviços pessoais aos passageiros e, neste sentido, está fora dos requisitos propostos pelo processo de organização e gerenciamento da mão de obra nos portos que passaram por modernização, onde para estes se destina a lei n. 8.630/93, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) – criado especificamente para administrar a distribuição da atividade portuária – não tem responsabilidade pela atividade, qualquer acidente ou burocracia em torno de pagamentos desses carregadores, muito menos pelas relações de trabalho entre carregador e contratante dos serviços, que ficam

³³ A Crítica. Cidade. 10 de março de 1994. Matéria: Contestada a mudança do Porto de Manaus. Acervo Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas.

sob responsabilidade do Sindicato dos Carregadores de Bagagens e do Sindicato dos Carregadores de Mercadorias do Porto de Manaus.

A confusão feita ao associar os carregadores de bagagens e mercadorias com os estivadores se dá pela mistura que fazem na compreensão e história da atividade dessas duas categorias. Os estivadores transportavam em seus ombros e costas as mercadorias para dentro dos porões dos navios, e como suscita Thiago Cedrez da Silva: “o estivador trabalha só a bordo, nunca em terra³⁴”. Esta categoria teve sua atividade readequada com a chegada da containerização, por volta da década de 1970, onde a atividade de carga nos porões dos navios é automatizada, tendo o estivador se adequar aos novos processos de carga de mercadorias nos navios. Na década de 1990, os estivadores, e mais os armadores, a capatazia, a segurança e conserto de embarcações, chamados trabalhadores avulsos portuários, que estão submetidos aos novos processos de gestão de mão de obra, descritos na lei n. 8.630 de 1993.

Neste sentido, ao trabalhar com os carregadores, investiga-se como em Manaus a presença destes trabalhadores se dá em meio ao processo de privatização, no qual, como trabalhadores avulsos não-portuários que são, as atividades deles se restringiriam fora dos portos “revitalizados” em determinado momento em que estes foram afastados do Roadway, e posteriormente inseridos neste local, a partir de reivindicação do Sindicato.

Para o Roadway, através da Lei 8.630 de 1993, uma “*revitalização*” garantia dentro deste espaço uma alteração normativa de tutela do Porto e da organização da mão de obra. Na questão de mudanças da organização espacial, portanto, a responsabilidade pela manutenção passaria para os estados e municípios. Em 27 de novembro de 1997, foi criada a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH)³⁵, que fechou convênio de Delegação N. 07 entre Ministério dos Transportes e o Estado do Amazonas que a instituiu como entidade específica para a exploração dos Portos Amazonenses. Em 2001, a SNPH firmou dois contratos de arrendamento: um com a Estação Hidroviária de Manaus, outro com a Empresa de Revitalização do Porto de Manaus; porém, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário

³⁴ SILVA, Thiago Cedrez da. Dos porões ao cais: memória da trajetória do Sindicato da Estiva de Rio Grande – RS nos anos de 1960 a 1970. Oficina do Historiador, Porto Alegre, EDIPUCRS, Suplemento especial – eISSN 21783748 – I EPHIS/PUCRS - 27 a 29.05.2014, p.787-804.

³⁵ Art. 1.º - A SOCIEDADE DE NAVEGAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DO AMAZONAS – SNPH, cuja disciplina é estabelecida pela Lei n.º 2.786, de 4 de abril de 2.003, compõem, nos termos do artigo 3.º, IV, da Lei n.º 2.783, de 31 de janeiro de 2.003, a Administração Indireta do Poder Executivo, como empresa pública constituída sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, prazo de duração indeterminado, sede e foro na cidade de Manaus e jurisdição em todo o território do Estado do Amazonas. Neste sentido, sendo a SNPH a autoridade portuária, cabia a ela desde 1993, a exploração do porto via concessão.

editou a resolução n. 1.579 em dezembro de 2009, na qual identificava irregularidades nos serviços portuários.

Em 2011, a União passou a requerer a área e recebeu na justiça a administração, que ficou a cargo da Companhia das Docas do Maranhão (Codomar). Porém, já em 2015, a Justiça decidiu entregar o Porto à família de Carlos Alberto D'Carli, a qual possuía a administração desde 2001³⁶.

Na Manaus Moderna, a organização do processo de atracação das embarcações está atrelada às balsas particulares. Em entrevista com seu Antônio Carlos Lima, conhecido como “Bombado³⁷”, morador da rua Quintino Bocaiúva e nascido em Eirunepé, onde trabalhava como marítimo, vindo para Manaus a fim de trabalhar na mesma atividade, mas não conseguindo colocação, foi se arrumando na cidade com o serviço de transporte de mercadorias e bagagens na área portuária da Manaus Moderna desde 2003, conta que, mesmo com a instalação de balsas³⁸ na Manaus Moderna que possibilitam uma pequena melhoria no embarque e desembarque, ainda não é o suficiente,

Porque a Manaus Moderna como é um ponto de entrada pra cidade de um modo geral, tanto os produtos que vêm, é, interestadual, municipal, as vias de acesso são essas entradas aqui, de embarque e desembarque e se tivesse uma... a política, vou dizer assim de modo geral, se tivesse uma visão mais voltada pra cá, pra Manaus Moderna, o maior fluxo tá aí.

Porque ali não comporta todos os barcos na Manaus Moderna, ali não tem, não comporta todos os barcos. Se fosse assim, por exemplo, se tivesse que chegar todos os barcos de uma vez só, esse espaço ali não resolveria, não resolveria. Tinha que ser como, no caso, chega e sai outro, chega um e sai outro, tem outros que vai lá pra baixo descarregar (se referindo à praia em tempos de nível baixo do Rio Negro), os barcos chegam e desembarca os passageiro. Aí não tinha como não, o trânsito parado, parado tudo ali, não tinha como. Então assim que estamos sofrendo, baseado nisso, e estamos sendo esquecidos. Praticamente, eu acredito que, os políticos, deveriam ter uma visão bem melhor, voltada pra nós ali³⁹.

³⁶ A Crítica. 13 de Agosto de 2015. Essa briga judicial se arrasta desde quando descobertas as irregularidades. A família do ex-senador Carlos Alberto D'Carli conseguiu concessão no período em que Amazonino Mendes era governador do Estado (1999 a 2002). Quando Eduardo Braga sucede Amazonino no governo, o Estado entrou na Justiça para tentar retomar a posse da administração do porto e, passou a concessão do porto a Companhia Docas do Maranhão (Codomar), esta empresa com parceria com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, elaboraram um projeto de cerca de 200 milhões para revitalização do Porto. Essa revitalização está parada por conta de outra liminar disposta na justiça pela família D'Carli, requerendo sua administração e o direito de revitalizar o Porto Privatizado.

³⁷ O apelido se refere à prática de exercícios de musculação e o gosto de seu Antônio pelo halterofilismo.

³⁸ As balsas dispostas na Manaus Moderna são de iniciativa privada. São três balsas que servem de atracadouro para embarcações interestaduais e embarcações que chegam de diversos municípios do Estado do Amazonas. Elas são descritas apenas balsas: verde, amarela, laranja.

³⁹ Antônio Carlos Lima. Segundo Tesoureiro da Associação dos Carregadores da Área da Manaus Moderna. Trecho da primeira entrevista cedida por seu Antônio em 2011.

Seu Antônio Carlos, assim como outros carregadores, convive com as promessas de melhorias da Manaus Moderna. E entre essas promessas de melhorias e adaptações feitas na área portuária, eles cruzam pontes de madeiras improvisadas para deixarem as mercadorias e bagagens nas embarcações, perambulam nas rampas improvisadas e escorregadias, sobem e descem escadas sem segurança alguma. O fazer-se carregador tem suas dificuldades, no entanto, pode-se observar que aqueles trabalhadores têm defendido sua condição de carregadores e buscam fazer do e no cotidiano de trabalho, estratégias para ganhar seu sustento e exprimir no espaço em que transitam seus valores, sua sociabilidade, o seu viver na cidade. Esses carregadores são profundos conhecedores de como o trabalho fica perigoso e difícil quando suas necessidades são postas de lado nos projetos que buscam desenvolvimento, e com isso, no cotidiano vão criando medidas paliativas para continuarem no porto, entre as promessas e as reivindicações que são invisibilizadas.

A historiadora Maria Izilda Santos de Matos observa a cidade e seus moradores como um dos registros históricos do processo de transformação e permanências representadas por diversos sujeitos: “discursos diversos fazem da cidade lugar para se viver, trabalhar, rezar, observar, divertir-se, misturando-se laços comunitários e étnicos, criando espaços de sociabilidade e reciprocidade, no trabalho e no lazer, em meio às tensões historicamente verificáveis”⁴⁰.

Essa compreensão de cidade *múltipla* nos ajuda a refletir sobre as relações e representações em torno da área portuária, e de maneira mais específica entre os carregadores e os discursos das autoridades portuárias e do poder público. O início dessa reflexão perpassa pela compreensão de como os administradores, prefeitos e governadores persistiam na necessidade/desejo do aumento do controle da área portuária, expostos em projetos e nos jornais. Neste aspecto, a percepção do administrador do Roadway no início da década de 1990 carrega o olhar sobre o porto da Manaus Moderna como *balbúrdia, sujeira, desconforto*, e por fim, *uma promiscuidade*, alentando a população que transita por ali de melhorias no âmbito do embarque e desembarque: é preciso reformar/revitalizar, educar, limpar.

Se para as autoridades e políticos uma revitalização com fins de privatização para o Roadway é uma solução palpável para o sumiço de todos os problemas de fluxo de embarcações e maiores rendimentos para o Estado, pois era a insistente demanda nos anos de 1990, parece ao mesmo tempo, que o último quesito a ser considerado eram as possibilidades

⁴⁰ MATOS, Maria Izilda Santos de. Cotidiano e Cultura. História, cidade e trabalho. Bauru, SP: Edusc, 2002, p. 32-36.

de melhorar a situação dos trabalhadores. Isso fica específico em falas de um dos carregadores que está dentro do Roadway, como seu Antônio Vitor, que em tom de denúncia e insatisfação, diz:

Não tem onde descansar, a gente descansa por aqui (apontando para os bancos e chão), a gente descansa em cima dos carrinhos. (...) Deveriam ajeitar o Roadway, ele parece um ferro velho. Parece que vem uma verba aí, assim dizem, que vem da Presidente para arrumar o Roadway, mas isso aqui que tinha aqui (apontando para uma sala onde ficam os seguranças) era banheiro. Tinha um banheiro aqui e outro lá na entrada, mas o de lá não funciona, a gente vai nas embarcações. O cara fica olhando a gente entrar e sair do banheiro, eu tô até com vontade agora de ir ao banheiro, mas não tem. Eu queria que o Sindicato fosse acolhido pelo Porto, pelo Estado ou qualquer coisa assim porque não temos lugar pra tomar um banho, nossos carrinhos ficam tudo aqui fora na chuva. E se o cara for falar disso tudo... ah! isso é uma ladainha⁴¹.

Nem o básico os carregadores dentro do Roadway possuem. Suas experiências são marcadas também pelo abandono, pelo esquecimento e desvio de atenção para os trabalhadores que ali estiveram e estão por anos, e que exercem atividade de extrema necessidade para a população que transita no Porto.

Conhecer a área portuária é transitar pelas vivências que a compõe, delineando as tensões, as contradições e lutas vividas e constituídas, trazendo à tona as percepções dos carregadores sobre seu trabalho e suas experiências, buscando apreender os sentidos que constroem de sua atividade e das relações tecidas no cotidiano, perpassando pelas estratégias criadas para sua permanência na atividade e no espaço. Acompanhamos as trajetórias de alguns deles no intuito de perceber como vivenciam a cidade e, mais especificamente, a área portuária. Quais as relações que os carregadores e as carregadoras constituem sobre a cidade a partir da área portuária? Quais os problemas enfrentados por eles e, o que idealizam e realizam no espaço portuário?

Por meio de um de nossos entrevistados, podemos descrever seu transitar na cidade e na área portuária:

Às quatro horas da manhã, no bairro Braga Mendes – Zona Leste de Manaus, Leandro Rodrigues da Silva carregador não sindicalizado, levanta para se deslocar de sua casa para mais um dia de trabalho na área portuária da Manaus Moderna. Quando o relógio atinge 4h30, sai de casa até o terminal de ônibus (T4), localizado cerca de quinze minutos a pé da sua casa.

⁴¹ Antônio Vitor. Sindicalizado no Sindicato dos Carregadores de Bagagens do Porto de Manaus. Entrevista cedida dezembro de 2015.

Espera com mais outros trabalhadores um ônibus que o leve até o centro de Manaus, e nessa trajetória atravessa sem sair do ônibus que pegou, por volta das 5h da manhã, parte das Zonas Leste e Centro-Sul da cidade. Ainda na Zona Leste percorrerá a Avenida Grande Circular, onde há inúmeros bares, casas de prostituição, shopping popular, supermercados, distribuidoras de bebidas e alimentos, lojas de roupas usadas, bancos, escolas e mais uma enorme gama de estabelecimentos e comportam inúmeros trabalhadores. Seguindo em frente, Leandro ainda no ônibus, entra em outro terminal na Zona Leste (T5), onde sobem ao ônibus mais trabalhadores. O ônibus segue atravessando os bairros São José, Coroado, Aleixo, Adrianópolis e Praça 14, chegando ao centro de Manaus quase uma hora depois de sua partida do Terminal 4.

Ao descer do ônibus, por volta das 6h, caminha da parada até a área portuária, o que leva cerca de 5 minutos, transitando em meio às pessoas que chegam e partem da zona central. Ao entrar no Mercado Municipal Adolpho Lisboa, passa pelos comerciantes de carnes e peixes, que com suas facas afiadas se mostram habilidosos no corte e em chamar atenção dos clientes para seus produtos frescos; há também os vendedores de artigos de decoração e donos de pequenos restaurantes que oferecem suas mercadorias e serviços – é um completo transitar entre outros trabalhadores. Leandro se dirige ao banheiro público dentro do Mercado Municipal que, pela quantia de um Real pode trocar a roupa que veio de casa por uma mais confortável para o trabalho, geralmente uma bermuda e uma camisa de mangas. Após trocar a roupa, se direciona a uma banca de um amigo e cliente, vendedor de tucupi e goma de tapioca para deixar a roupa que trouxe de casa e que vai lhe servir para retornar ao fim do expediente. Pega na mesma banca seu tabuleiro e seu chapéu que deixa todos os dias após o trabalho.

O dia só está começando para Leandro, que atravessa o Mercado Municipal até a Avenida Lourenço Braga, conhecida pelos rapazes da carga como *beira* ou Manaus Moderna. Leandro percorre a calçada, próxima à orla onde estão os barcos que chegam atracando, fazendo o transporte de mercadorias para a cidade - e o contrário também -, se deslocando da cidade para diversas outras cidades do interior do estado do Amazonas e cidades de estados próximos, como Pará e Acre. Percorrer a orla para Leandro tem uma relação estreita com sua atividade, pois é neste momento em que observa os barcos que chegam e saem, possibilitando a negociação do carregamento de bagagens e produtos que chegam e/ou partem com os passageiros.

Sob posse de um tabuleiro em que deposita as mercadorias a serem carregadas e um chapéu que coloca em sua cabeça para que não se machuque quando sentir o peso da mercadoria em cima do tabuleiro, oferece seu trabalho a todos os passantes⁴². A Manaus Moderna é o espaço em que Leandro e diversos outros trabalhadores, como vendedores ambulantes, feirantes, negociadores de mercadorias, catraieiros e frentistas fazem sua vida.

Durante as entrevistas alguns carregadores, como seu Antônio Lima e Leandro Silva falavam de suas trajetórias na área portuária e as identificam à Manaus Moderna como *área* “aberta, local de oportunidade de trabalho, de identificação com outros trabalhadores”.

Consideram o espaço da Manaus Moderna aberto por conta da grande quantidade de pessoas e mercadorias que chegam e saem do porto. Também acrescentam que as autoridades não possuem o controle total sobre as atividades ali exercidas, portanto, para aqueles que não são aceitos pelo comércio ou indústria, ou mesmo aqueles que desejam trabalhar no Porto, existe possibilidade de se inserir na atividade como carregador sem que esteja vinculado ao Sindicato ou à Associação, além disso, o trabalho, a negociação de valores, de tempo de trabalho e do que carregar passa a ser controlado por vezes pelos próprios carregadores. Relações em que descrevem proximidades e/ou conflitos estão presentes na vida desses trabalhadores em diversos patamares: na conquista de clientes, na inclusão do sujeito na atividade quando não acompanhada por carregadores mais experientes, também, nos assuntos relativos ao Sindicato.

Com relação à organização do espaço, em suas falas há o desejo por um Porto organizado para que pudessem exercer sua atividade sem riscos de acidentes, mas ao mesmo tempo a não organização permite uma série de estratégias para seus ganhos e atividade – o que significa que a organização imposta pelas Instituições deixam de fora muitas reivindicações dos carregadores e carregadoras. Para além, a relação que os carregadores mantêm com a área portuária está relacionada às suas representações de cidade, de trabalho e sobre sociabilidade que constroem e imprimem em seu cotidiano.

A historiadora Sandra Pesavento, sobre as muitas representações existentes sobre a cidade e a necessidade de refletir sobre o caráter dessas representações, nos inspira em pensar numa área portuária, uma parte da cidade, através de uma análise pela história cultural em que “a cidade não é mais considerada só como um lócus privilegiado, seja da realização da produção, seja da ação de novos atores sociais, mas, sobretudo, como um problema e objeto

⁴² Leandro Rodrigues da Silva. Entrevista cedida fevereiro de 2015.

de reflexão, a partir das representações sociais que produz e que se objetivam em práticas sociais⁴³.

Essa análise através das experiências dos sujeitos nos ajuda a caracterizar as relações e os projetos que constituem na área portuária. Neste sentido, a área desejada pelas autoridades e a área vivida e desejada pelos carregadores parecem muitas vezes se distinguirem, isto por meio das experiências e relações mantidas nele. O porto ideal para as autoridades é aquele em que elas possam exercer controle sobre os trabalhadores e que constitua uma dinamização dos embarques, cargas e do processo de arrecadação de capital de maneira latente, quando gerido pelo processo do neoliberalismo. Esse porto idealizado pelas autoridades a partir de projetos milionários não viabiliza as formas de trabalho daqueles que vivem nos Portos descritos como sujeitos “desorganizados”, causadores de problemas para a Polícia e para o meio ambiente.

Para os carregadores, o porto é o espaço de trabalho para sua manutenção na cidade, lugar de sociabilidade tanto no que se refere ao trabalho quanto ao lazer. É um espaço que para alguns carrega relação histórica familiar: pai carregador, filho carregador.

São momentos entre uma carga e outra, na pausa para o café ou do descanso do trabalho que os carregadores entre si e com outros trabalhadores vão constituindo suas sociabilidades, seu momento de descanso falam de trabalho, se articulam em projetos visualizando melhorias, instantes que trocam informações sobre embarcações que chegam ou saem. Instantes para apelidar um ao outro e também de falar das relações mantidas em família.

Os projetos de melhorias para área portuária também estão inseridos nas narrativas dos carregadores, como na de seu Antônio, que idealiza uma área portuária em que seja possível exercer sua atividade atendendo suas necessidades onde os carregadores e carregadoras não se prejudiquem, seja econômica ou fisicamente, ou em termos de sociabilidade. Para seu Antônio, a organização do Porto deveria caracterizar aquele que pode exercer a atividade como carregador, já que por não existir uma padronização daqueles que carregam, a área do porto acaba, segundo ele, composta por pessoas que se passam por carregadores para subtraírem bagagens e bens dos passageiros, o que *mancha a categoria*, pois muitos dos furtos ocorridos na área portuária são ligados aos carregadores.

⁴³ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. In: Revista Brasileira de História, v.27, n.53, 2007, p.13.

Importante dizer que, seu Antônio é o segundo tesoureiro da Associação dos Carregadores, que lutam por uma padronização tanto do espaço quanto da atividade como carregador, lhe parecendo difícil algum tipo de negociação/execução e de inserção de suas experiências e idealizações quanto à organização do Porto:

E aí a gente tamu numa situação que tem que esperar, esperar porque, acredito que esse período todinho na peia, na peia, na peia, quando vem uma solução aí a gente tem é que comemorar. Porque até mesmo se o negócio tiver que piorar a gente não vamo mais estranhar. Porque já vivemos no sufoco.

Porque a Manaus Moderna como é um ponto de entrada pra cidade de um modo geral, tanto os produtos que vêm, é, interestadual, municipal, as vias de acesso são essas entradas aqui, de embarque e desembarque e se tivesse um, a política, vou dizer assim de modo geral, se tivesse uma visão mais voltada pra cá, pra Manaus Moderna, o maior fluxo taí. Entendeu? Tanto do movimento da classe de usuários, como da classe trabalhista, então eu acredito que, se a gente tivesse um lugar estruturado seria melhor pra gente, se a gente tivesse na mídia, se a gente tivesse lá, entendeu? O trabalhador é aquele que expande, tem acesso às embarcações, você trabalha o conhecimento, que era pra tá no conhecimento da cidade, entendeu?

Seu Antônio tem clareza de que eles também fazem parte da cidade e sabem dos problemas do Porto, afinal, eles cotidianamente estão aprendendo através do seu trabalho, observando e *fazendo-se* parte do diverso mundo de vivências dentro da cidade de Manaus. O “*fluxo de produtos, usuários do porto e de trabalhadores*” mencionados estão presentes em um mesmo local e entre os projetos de um porto organizado a partir da perspectiva que não se ocupa ou dialoga a partir dos problemas vivenciados pelos trabalhadores e passageiros, estes sujeitos criam suas estratégias de inserção e permanência em suas atividades, como é o caso de Leandro Silva, que mesmo não sendo sindicalizado, exerce a atividade de carregador de bagagens e mercadorias há nove anos.

Os carregadores de bagagens não estão inseridos na organização de trabalho feito pelo Órgão responsável pela Gestão de Mão de Obra dos Trabalhadores Portuários (OGMO)⁴⁴, que foi instituído através da Lei 8630 de 1993⁴⁵, e, no entanto, estão presentes no Roadway

⁴⁴Pela Lei de Modernização dos Portos 8630/93 a OGMO tem responsabilidade no registro e na organização da mão de obra Avulsa dos Portos de Manaus: capatazia, armador, estivagem e os demais trabalhadores que estão ligados aos serviços aduaneiros, solicitados em caso de carga e descarga de mercadorias transportadas em containers, neste sentido, pagamento de salários e benefícios é contabilizada pela OGMO e repassada aos trabalhadores. Em Manaus, o OGMO está situado na Rua: Boulevard Vivaldo Lima n. 25 – Centro. A Lei 12023/2009 trata dos trabalhadores avulsos não portuários 12.815/2013.

⁴⁵ BASÍLIO, Paulo Sérgio. Sobre Trabalhadores Avulsos Urbano e Rural afirma que, pela Constituição de 1988, o trabalhador avulso possui igualdade de direitos como os trabalhadores com vínculo empregatício (Art. 7º,

para atender o embarque e desembarque regional e interestadual que funciona no cais do Roadway.

Seu Antônio Brás, conhecido como “Pescador”, Diretor do Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus, chegou a Manaus há 20 anos, trabalhando como carregador. Iniciou-se nessa atividade em Santarém, cidade em que nasceu. Sobre a atividade dos carregadores dentro do Roadway, diz sobre a presença deles ali:

Nosso trabalho é de carga e descarga de bagagens, os estivadores tomam conta das cargas da embarcação, é o pessoal do OGMO. Como eles têm o serviço deles lá, aqui nós tomamos de conta. Mas na verdade, essa mão de obra não é nossa. No dia em que eles quiserem tomar da gente... eles tomam. É trabalho deles. Eles não precisam, já trabalham com navio, ganham muito bem, e aí essa mão de obra aí, a gente faz⁴⁶.

A permanência do serviço está assegurada a partir da Lei n. 12.013/2009, no entanto, não está assegurada a permanência dentro da área portuária privatizada com as Leis de Modernização. No cotidiano de trabalho, os carregadores que trabalham no Porto de concessão privada têm uma série de requisitos elencados pela lei de 2009 que dizem respeito à organização via sindicato, ao pagamento após o exercício de sua atividade, de matrícula que lhe permite o acesso à área portuária, porém, outras vão sendo delimitados a partir da Administração Portuária presente na narrativa dos carregadores e de um padrão de comportamento que aparece na organização do Sindicato que serão tecidas no segundo capítulo quando refletirmos as relações entre as responsabilidades do corpo organizativo do Sindicato, os sindicalizados e não sindicalizados.

Os trabalhos de carga de bagagens no Roadway são dos carregadores de bagagens sindicalizados, apesar de na fala de Seu Antônio Brás existir uma incerteza quanto a exercerem um serviço que pode ser tomado por outra categoria, no caso, os estivadores. No caso, o que atrapalharia o desenvolvimento as atividades dos carregadores são as condições oferecidas pela Administração do Porto, como mencionado anteriormente por seu Antônio Vítor, quanto as precárias condições de trabalho.

As regulamentações nos Portos não estavam direcionadas a organização nem a atividade dos carregadores de bagagens, no entanto, o trabalho deles no Roadway marca a

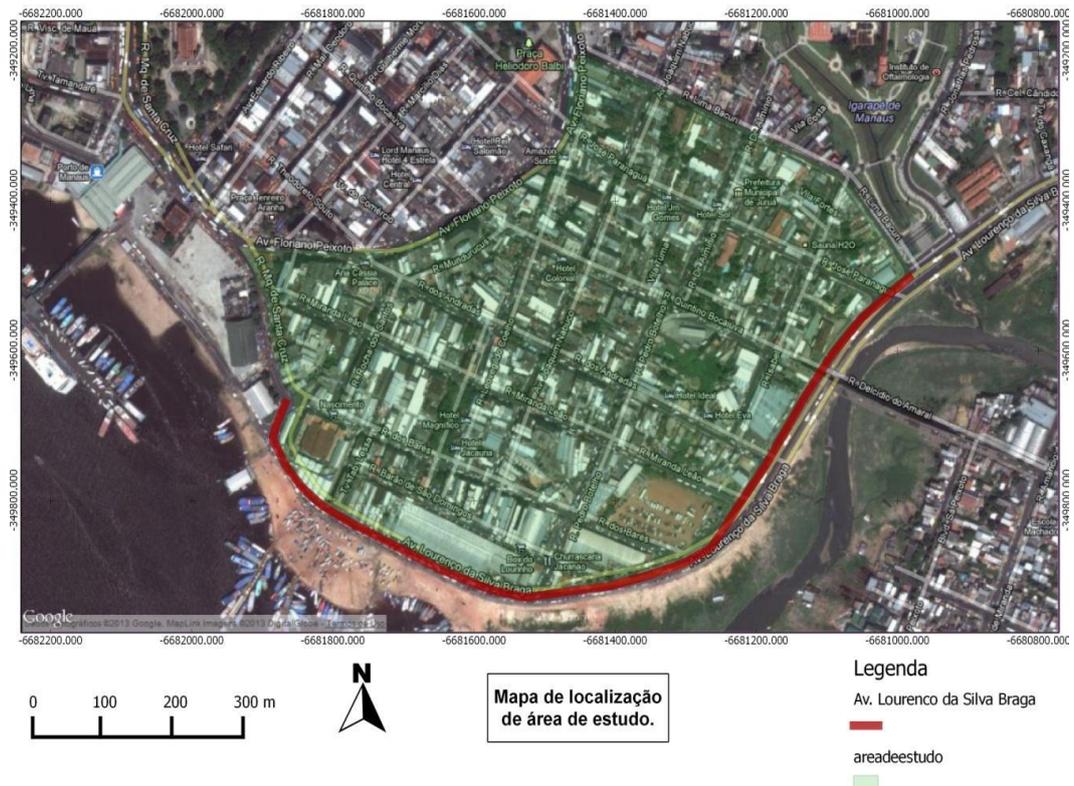
inciso XXXIV), ampliando os direitos dos trabalhadores com o pagamento de 13º, por exemplo. <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8630-25-fevereiro-1993-363250-publicacaooriginal-1-pl.html>

⁴⁶ Antônio Brás. Entrevista cedida em janeiro de 2015.

relevância desse trabalhador no serviço de transporte de bagagens. Um aspecto é certo: a presença deles no Roadway está permeada de orientações vindas da Administração e a presença deles via sindicato daria a exclusividade de transporte de bagagens no Roadway, o que impediria aqueles carregadores não vinculados do exercício da atividade, pelo menos, na área privatizada.

Na Manaus Moderna, eles estão distribuídos por toda a orla que atende o serviço de embarque e desembarque. Dividindo o espaço podem se perceber: os carregadores do Sindicato dos Carregadores de Bagagens do Porto de Manaus; os poucos carregadores que ainda mantêm o nome da Associação dos Carregadores da Área da Manaus, como é o caso de seu Antônio Lima, e aqueles sem vinculação nenhuma à Associação ou Sindicato, como é o caso de Leandro Silva.

O exercício da atividade, o que carregar, e os valores acertados pelo serviço são múltiplos, assim como as trajetórias de início de trabalho no porto, que mesmo sem muitas garantias em caso de acidentes ou de aposentadoria, muitos deles ainda escolhem o trabalho de carregador de bagagens e mercadorias. Mas por que escolhem essa atividade? É o que nos ocupamos no segundo tópico deste capítulo.



02. Mapa retirado do Google Maps.



03. Escadas de acesso para a Avenida Lourenço Braga⁴⁷.

Acervo Rafaela Bastos

⁴⁷ As imagens são um registro do espaço em que trabalham os carregadores e que denotam deslocamento difícil e bastante perigoso para estes trabalhadores e passageiros, pois não há segurança alguma e em dias chuvosos as rampas e escadas que eles utilizam para carregar as inúmeras mercadorias ficam extremamente escorregadias.



04. Alguns carregadores em atividade: com tabuleiro nas mãos, e organizando a mercadoria.
Acervo: Rafaela Bastos



05. Muro de arrimo entre a Avenida e a praia. Acervo Rafaela Bastos.

1.2 O transporte de bagagens e mercadorias: aprendendo a viver no Porto.

O trabalho de carga e descarga no porto de Manaus muitas vezes inicia-se em função das dificuldades de encontrar trabalho em outros espaços, mas também pela negação ao trabalho fixado pelo tempo da fábrica ou comércio. O trabalho como carregador também passa por identificação com a localidade, com a atividade e por trocas de experiências entre os sujeitos. São estas algumas questões que se inserem neste item.

Leandro Rodrigues da Silva, nascido em Manaus, tem 28 anos de idade, é casado, tem um filho, não é vinculado ao sindicato nem à associação, trabalha como carregador na Manaus Moderna há nove anos. Em entrevista, nos conta como foi a decisão de se tornar carregador de bagagens e mercadorias na Manaus Moderna, em 2006:

No caso, foi porque eu não tinha como trabalhar no momento, e eu tinha que trabalhar pra sustentar minha família, eu tinha acabado de me amigar com minha esposa, a primeira esposa. Aí, foi o jeito, me chamaram pra trabalhar, aí, eu vim trabalhar. Eu me identifiquei com os colegas, e fiquei por aqui. Foi seu Antônio Simões, eu nunca mais vi ele. Aí, ele me chamou e eu vim. Eu trabalhei um ano com ele, depois, comecei a trabalhar por conta própria também. Ele me ensinou como trabalhar, como ver o serviço. Aí, eu me aprimorei, e segui por conta própria ⁴⁸.

Leandro salienta que seu início como carregador de mercadorias na área da Manaus Moderna está associado à necessidade de arrumar estratégias que pudessem lhe render algum ganho para que pudesse sustentar a família que acabara de constituir, adiciona-se o não ter como trabalhar, por falta de outras oportunidades, mesmo que o trabalho enquanto carregador surgiu quando tinha por volta 19 anos, tendo trabalhado em outras atividades como vendedor em um comércio e também como feirante.

Uma constatação feita a partir das entrevistas é que grande parte dos carregadores começaram a trabalhar muito cedo, desde a infância ou adolescência, para ajudar no próprio sustento e de seus irmãos e pais, ou por conta das novas famílias que formaram ainda muito jovens.

⁴⁸ Leandro Rodrigues da Silva. Carregador sem vinculação ao Sindicato ou Associação. Entrevista cedida no dia 29 de janeiro de 2015, no interior do Mercado Adolpho Lisboa.

Entre eles, a maioria não teve a oportunidade de concluir os estudos básicos, uma vez que tiveram que priorizar o trabalho que lhes ocupa muito tempo do dia. Alguns trabalhadores que começaram no porto nos contam que se viam excluídos das oportunidades de emprego que exigiam formação básica, como o Ensino Médio completo ou especializações solicitadas pelos empregadores da indústria ou comércio.

Nas edições do Jornal A Crítica⁴⁹, há algumas notas que denunciam as dificuldades que enfrentam os trabalhadores, mesmo que a cidade de Manaus tenha uma notoriedade de empregos atrelada a Zona Franca de Manaus. Em uma das edições, noticiavam:

O outro lado da moeda, traz uma figura corroída pelo desemprego, baixos salários, desnutrição de crianças e falta de saneamento básico numa cidade, Manaus, cheia de favelas. Favelas que proliferam do início da década de 70 até agora, ocupadas por pessoas que chegam em busca do sonho da Zona Franca, mas acabam vivendo um pesadelo.

A questão de sobrevivência é problema sério para a grande maioria das famílias, principalmente aquelas que habitam nos bairros periféricos. A renda mensal muitas vezes é um salário mínimo, que esse mês de janeiro é de NCz\$ 1.283,95, insuficiente para adquirir a cesta básica, com 13 produtos de consumo indispensáveis, como arroz, feijão, carne, açúcar entre outros.

Sendo a alimentação o ponto crucial da maioria das famílias dos bairros de Manaus, a educação passa para um segundo plano⁵⁰.

Na década de 1990, por vezes o Jornal A Crítica mantinha em suas notas a denúncia alarmante sobre a pobreza e níveis de desemprego na cidade de Manaus. A nota acima

⁴⁹ O Jornal A Crítica tem sua tiragem de forma periódica desde 1949, e o jornal tinha sede em uma sala da avenida Eduardo Ribeiro. O dono do Jornal Umberto Calderaro levanta a bandeira “de mãos dadas com o povo”, defendia também o modelo econômico da Zona Franca de Manaus, “*Não houve pleito regional em que eu não estivesse à frente dos interesses deste povo amigo de quem sou escravo. A Zona Franca está aí, queiram ou não*”, escreveu em uma carta em 1995, intitulada, “Puxa, que luta!”. <http://acritica.uol.com.br/noticias/manaus-Amazonas-marcadacorage>.

Com relação ao Jornal, uma fonte histórica, que devem ser lidas criticamente, as historiadoras Heloísa de Faria Cruz e Maria do Rosário da Cunha Peixoto instigam a pensar a imprensa a partir de um conjunto de chaves, como ideológico, linguagem, projetos ligados ao capital, tomando a imprensa como “formadora de uma visão de realidade e do mundo, espaço privilegiado da articulação de projetos de diferentes forças sociais. Que atua na produção da hegemonia, a todo tempo, articula uma compreensão da temporalidade, propõe diagnósticos do presente e afirma memórias de sujeitos, de eventos e de projetos, com os quais pretende articular as relações presente/passado e perspectivas para o futuro”. CRUZ, Heloísa Faria. PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. Revista Projeto História, n. 35. Julho/ Dezembro de 2007. PUC-SP, p. 259.

⁵⁰ Jornal A Crítica. Cidades. Título da Matéria: Miséria, o outro da moeda chamada ZFM, 28 de janeiro de 1990.

escreve as dificuldades encontradas pela população que chega à cidade em busca de oportunidades⁵¹.

Aqueles anos iniciais da década de 1990 foram marcados por uma ofensiva política de privatização e da flexibilidade nas relações de trabalho, políticas em torno de concessões de empresas estatais para empresas privadas e de constantes manobras em torno dos preços de alimentos, salários mínimos e previdência social. Segundo o sociólogo Marco Santana, esta década foi marcada pela conjunção *abertura econômica/ privatização/ estabilização*, o que significaria um processo de investimentos por meio de capitais privados em setores de serviços e indústria, o que traria ao Brasil uma diminuição dos problemas econômicos nos setores produtivos, atrelado em 1992, mesmo ano em que Fernando Collor deixou a presidência pelos escândalos de corrupção, a criação do Plano Real pelo então sucessor Itamar Franco e seu Ministro da Economia Fernando Henrique Cardoso.

Santana explica que a abertura econômica trouxe “um incremento do discurso da competitividade (agora em níveis internacionais) e precipitou a fechada economia brasileira na rede global. Tal processo incorporou reestruturação e novos padrões produtivos, que dificultavam a ação sindical⁵²”.

O desemprego alarmado pela maioria dos carregadores está associado não somente aos níveis educacionais exigidos pelo mercado de trabalho, mas também pelo processo de enxugamento nos postos de trabalho, que também é outra característica do período neoliberal. Buscando na imprensa local matérias veiculadas que dessem conta do processo em curso, encontramos fartamente notícias das privatizações enquanto formas de abertura econômica e estabilidade. Dentro do aspecto de estabilidade estava o controle de preços de alimentos como

⁵¹ Ibidem., pp.120-121. A historiadora Patrícia Rodrigues da Silva, em sua tese de doutoramento, ao analisar as ondas de oportunidades de empregos ou a falta delas, analisa as propagandas feitas pelos Jornais A Crítica e do Commercio, no sentido que esses jornais enquanto anunciavam a miséria, a falta de emprego, as precariedades que viviam grande parte dos moradores da cidade, são aquele que, também, em suas páginas evocavam com *grandiosidade* a urbanização, a introdução de indústrias na cidade de Manaus e, anunciavam qualidade de vida e oportunidade de emprego.

⁵² SANTANA, Marco. O sindicalismo brasileiro nos anos de 1980-2000: o ressurgimento à reorientação. Revista Rede de Estudos do Trabalho. Ano V, n. 8, 2011. www.estudosdotrabalho.org, p. 06. Em aspectos mais elucidativos, o que acontecia neste período é que o Governo Brasileiro aderiu novos planos de arrecadação e de valorização do setor produtivo, porém, não valorizava a permanência e melhorias no âmbito do trabalho. Exemplo disso se passa nas categorias de trabalhadores portuários, que neste período, com a privatização dos portos, além do sindicato, passavam a ser organizados pelos OGMOS criadas pelo Governo Federal em 1993, mas que passariam intermediar as relações de trabalho entre prestadores de serviços e trabalhadores de maneira mais enfática em 1995. Antes dos OGMOS, a Portobrás tinha sérios problemas para repassar os salários dos trabalhadores portuários, visto que, em 1992, por conta do Plano Brasil Novo, que extinguiu a Portobrás para adequar ao processo de concessão privada, neste ínterim, o dinheiro a ser repassado aos trabalhadores estava bloqueado pelo Banco do Brasil.

peixe, carne, leite, frango⁵³, além de notícias que descreviam o crescimento de investimento no setor industrial, ao passo que descreviam também níveis de desemprego no mesmo setor. As políticas adotadas pelas autoridades brasileiras em torno dos preços e limitações das leis trabalhistas não estavam em sintonia com as necessidades dos trabalhadores pobres. O Neoliberalismo é excludente, se direciona na reorganização do capital, onde o menos importante é o bem-estar dos trabalhadores - inclusive, uma das pautas do neoliberalismo é o enxugamento dos postos de trabalho, demissões e frouxidão na legislação trabalhista.

Foi neste contexto que observamos um cotidiano marcado pela exclusão, e também por construção de novas estratégias de sobrevivência na Manaus dos anos 1990. São os bicos, empregos temporários, ou aqueles tipificados como trabalhos que “não precisam” de qualificação ou considerados informalizados.

Em artigo, as sociólogas Maria Aparecida Alves e Maria Augusta Tavares mencionam que o conceito de setor informal teve origem na Organização Internacional do Trabalho (OIT), em 1972, que era composta por “unidades produtivas não organizadas, oposto ao formal, que era caracterizado por unidades produtivas organizadas⁵⁴”.

As autoras afirmam que em 1980 alguns estudos rompem com as posições dualistas e passam a perceber que o setor informal vive das relações com o capitalismo, ou seja, mesmo que houvesse baixa capitalização, os setores informais “desenvolviam atividades que estavam vinculadas ao mercado de trabalho e subordinadas ao movimento de empresas capitalistas”⁵⁵.

Porém, as diversas questões em que são postas as relações de trabalho, segundo as autoras, causa certa dificuldade em definir as fronteiras do formal e informal, sinalizando que os estudos a partir de 1990 ampliaram o olhar sobre as formas de organização do trabalho e as relações de trabalho não capitalista, estabelecendo qual a relação com o processo de

⁵³ Exemplo de controle de preços causava certos problemas a categorias de trabalhadores que viviam da venda de gêneros alimentícios, como os feirantes que não obtinham margem de lucro na venda de produtos tabelados pelo Ministério da Economia e a Superintendência Nacional de Abastecimento (Sunab – extinta em 1998). O presidente do sindicato da categoria, Joaquim Rocha e o diretor financeiro Francisco Borges, na confecção da tabela que inclui o frango os feirantes não foram chamados a opinar, reivindicando sua inserção nas discussões sobre preços adotados. A Crítica 07 de março de 1990: Feirantes querem tabela diferenciada.

⁵⁴ ALVES, Maria Aparecida. TAVARES, Maria Augusta. A Dupla face da informalidade do trabalho: “autonomia” ou “precarização”. IN: ANTUNES, Ricardo (Org.). Riqueza e Miséria no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006, p. 427.

⁵⁵ Ibid., p. 428. Alguns aspectos do setor informal são refletidos pelas autoras a partir dos estudos de Maria Cristina Cacciamali aponta “como características do setor informal: 1) o trabalhador vivia de sua força de trabalho e, em alguns casos, utilizava-se do trabalho familiar; 2) tinha como objetivo a obtenção de uma renda para consumo individual ou familiar; 3) o proprietário mantinha o domínio sobre a totalidade das etapas que compunham aquela produção”.

acumulação capitalista⁵⁶. Neste sentido, começam a usar o conceito de *informalidade*, que daria conta das diversas formas das relações que não estavam inseridas somente na dualidade do formal e informal.

Com estas novas possibilidades, os estudos passam a verificar o quão complexo vão se tornando as relações de trabalho no período onde a flexibilização das relações e do acúmulo de capital vão ganhando espaço no mercado, o que acaba gerando problemas para os trabalhadores em várias partes do mundo, ampliando experiências de trabalho precarizados: trabalhos instáveis, menos instáveis, ocasionais ou temporários.

Carregar mercadorias e bagagens de outras pessoas na área portuária é uma atividade em que se pode conseguir uma soma de dinheiro quase que diariamente. Como já havíamos comentado, o constante trânsito de pessoas que chegam nas embarcações ou que estão partindo, ou ainda, produtos regionais chegando das cidades do interior do estado do Amazonas ou sendo levadas para outras cidades torna a presença dos carregadores necessária na Manaus Moderna e no Roadway.

São sacas de farinha de 40kg a 50kg cada, sacas de tucumã, macaxeira, centenas de litros de açaí, uma grande variedade de peixes, limão, tucupi, também fogões, geladeiras, fardos de feijão, de arroz, sal, caixas de óleo de cozinha, máquinas de costura, centenas de caixas de sapato, roupas, motocicletas, equipamentos para diversas embarcações, bagagens abarrotadas que chegam e partem, uma enorme quantidade de peso que não é possível quantificar com precisão por dezenas de carregadores distribuídos por toda a orla que denote a chegada e partida das embarcações.

Esta gama variada de produtos e bagagens a serem transportados das embarcações para caminhões, carros fretes, ou carros particulares, ou destes para as embarcações, são feitas mediante a contratação dos carregadores que, em tempos da cheia do Rio Negro entre os meses de janeiro a julho aproximadamente, fazem o transporte de mercadorias e bagagens das embarcações, atravessando pontes de madeira improvisadas na Avenida Lourenço Braga, período em que a praia fica completamente submersa⁵⁷.

Ressaltamos que algumas empresas distribuidoras e/ou lojas como as lojas de varejo Bemol, Tvlar e Apa Móveis, que vendem móveis e produtos de tecnologia, têm seus próprios

⁵⁶ Ibid., p. 429.

⁵⁷ Nos períodos em que o nível do Rio Negro desce, há uma passagem de nível abaixo da Avenida Lourenço Braga, no qual carros, caminhões e inúmeras pessoas podem acessar para chegarem próximo às embarcações. (Imagem 02).

transportadores de cargas. A presença desses transportadores na Manaus Moderna e no Roadway faz com que os carregadores da área portuária não sejam solicitados por essas lojas ou distribuidoras.



06. Passagem de nível da Avenida Lourenço Braga. Acervo Rafaela Bastos.

Enquanto atividade contínua, o transporte de mercadorias e bagagens no Porto de Manaus torna-se para muitos uma estratégia de sobrevivência, como foi com Leandro.

Outro entrevistado, seu José Ribamar de Oliveira Lopes, nascido em Imperatriz no Estado do Maranhão, morador do bairro Piorini, na Zona Norte de Manaus e vinculado ao Sindicato dos Carregadores, nos conta seu início como carregador na área portuária da Manaus Moderna:

Eu trabalho de pedreiro. Trabalhei ali na Beneficente Portuguesa, trabalhei lá, trabalhei na Ponta Negra. Trabalhei num bocado de coisa aqui... de pedreiro e pintor. Aí eu fui acidentado também. Aí, eu fui acidentado da minha vista, que eu não enxergo. Aí eles me encostaram, a firma me encostou, certo! Aí eu fui trabalhando, né! Aí, só pegando o que vem, né! E é pouco, é melhor a pessoa ficar fazendo um bico por ali, tal. Agora, pra trabalhar de pedreiro num trabalho mais, porque quando pega o pó, que vem assim (próximo ao rosto), eu num consigo dormir, começa a coçar e doer.

Aqui tem quatro anos (Manaus Moderna). Quatro anos que eu trabalho de carregador⁵⁸.

No caso de seu Ribamar, o porto foi um espaço em que podia voltar ao trabalho, mesmo que não fosse àquela que se especializou, podendo complementar seus ganhos, desde o acidente no qual perdeu parte da visão. Além dos ganhos há de se considerar que as atividades recorrentes na área portuária devolvem o ritmo de trabalho, e no caso do seu Ribamar que não tem familiares em Manaus, e perdeu a rotina com os colegas de trabalho da construção civil, possibilita a constituição de relações com colegas de trabalho e diversos outros trabalhadores da área portuária.

No início do ano de 2015, o jornal A Crítica publicou uma série de matérias sobre o cotidiano dos carregadores que foram divulgadas durante quatro domingos consecutivos entre o fim do mês de fevereiro até metade do mês de março de 2015. Na primeira matéria, o carregador Osaías Alves, de Santarém, conta como havia começado seu trabalho na Manaus Moderna:

O porto continua no mesmo estado deplorável que vi em 1998. Comecei aos 12 anos, sou muito virado. Eu disse pra minha mãe que ia cuidar de mim, e desde novo não dependo de ninguém pra comer, dormir, beber. Tomo conta de mim e da minha família, diz Osaías, que mora no bairro Dom Pedro, na Zona Centro-Sul de Manaus, com a mulher e o filho de sete anos⁵⁹.

Outro carregador entrevistado foi Alcebíades Pontes, nascido em Parintins e que na época da entrevista tinha 21 anos, sendo ele vinculado ao Sindicato dos Carregadores conta porque começou a trabalhar no Roadway de Manaus:

Eu to aqui desde esse ano, né! Em fevereiro, dia 14, exatamente. Meu pai é carregador, aí ficou mais fácil pra mim vir trabalhar aqui. É porque como eu queria conseguir uma vaga na Faculdade e ele me apoiou e pra não ficar pesado pra ele, e por mais que eu seja bolsista e tenha que pagar a metade, então eu disse: “Pai, eu tô indo trabalhar com senhor”. Então eu consegui uma vaga e tô aqui.

⁵⁸ Entrevista no dia 20 de Junho com Seu José Ribamar de Oliveira Lopes. Nascido: em Imperatriz no Maranhão. Sindicalizado aos Carregadores do Porto em Manaus. No início do ano de 2015, seu Ribamar deixou a área portuária para viver em um sítio que comprou, juntando dinheiro que ganhava na área portuária, localizada em Presidente Figueiredo.

⁵⁹ A Crítica, domingo, 22 de fevereiro de 2015. Edição denominada, À Margem do Rio e da História.

Eu fiz alguns cursos profissionalizantes, só que eu não gostei da área que era administrativa, então eu também não trabalhei digamos assim porque eu não gosto de receber ordens, e com esse meu jeito eu preferi conseguir um trabalho como autônomo, pra eu ficar no meu próprio esforço. Nada de ficar recebendo ordens, e é por esse motivo que eu tô trabalhando aqui que é autônomo. Se no dia que você quer trabalhar vem, se não quiser vir, não vem. E compromisso assim, só mais na parte da tarde que é, que é mais compromisso pela encomenda, meio período também. Aí meu pai me ajuda e eu só trabalho meio período também. De doze às cinco da tarde, sete horas no máximo⁶⁰.

As narrativas dos carregadores evidenciam a multiplicidade de caminhos que os levaram a optar pelo trabalho de carga e descarga naquela espacialidade. O exercício de lembrar como foi o início de suas trajetórias na área portuária significa também refletir sobre articulações que cada um teve para conseguir uma colocação na atividade. As entrevistas nos possibilitaram compreender que o universo do carregador é bastante heterogêneo e comporta diferentes interesses, valores e concepções e ainda que possam convergir a um denominador comum da carga e descarga.

Um dos traços que marcam a trajetória no porto de muitos carregadores é o processo de aprendizado do ofício com outro carregador mais experiente. O carregador Leandro Silva atrela o início de seu trabalho no porto ao que aprendeu com outro carregador, seu Antônio Simões⁶¹. O período de aprendizado e adaptação são momentos na vida dos carregadores em que eles tecem suas redes de relações, suas maneiras de carregar e estreitam relações com clientes a partir do serviço. É comum, por exemplo, que determinados clientes tenham o número de celular dos carregadores para solicitarem os serviços deles antes mesmo da carga chegar ao porto gerando vínculos. Mesmo que os carregadores se declarem trabalhadores *autônomos*, aqueles *não assalariados e sem patrões*, fazem dos seus serviços uma forma de manter relações de proximidades com os solicitantes dos serviços garantindo tanto trabalho quanto o pagamento após o término do serviço.

Essas possibilidades são estreitadas e aprendidas com aqueles que ensinam o carregador iniciante. Mesmo que possa existir uma iniciação diferenciada, ou seja, aquele trabalhador que não precise estritamente de alguém na sua primeira carga, é muito comum

⁶⁰ Entrevista realizada em novembro de 2011.

⁶¹ SILVA, Luzia Márcia Resende. Carregadores de mercadorias: memórias e lutas (Uberlândia –MG, 1970-2000). Tese de doutoramento, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. PUC-SP. 2003, p. 127. Ao pesquisar sobre os carregadores de mercadorias de Uberlândia, a historiadora Luzia Márcia Resende Silva menciona que a inserção na profissão, na maioria das vezes, se dá por intermédio de relações estabelecidas com alguém que já atua no ramo.

que ao fazer os serviços, eles tenham contato uns com os outros e neste sentido, no cotidiano, vão aperfeiçoando, buscando os ganhos, tomando cuidado para não estragar a mercadoria ou bagagem refletindo, assim, no prejuízo nos valores acertados a cada serviço. A renegociação do pagamento no fim do serviço, seja por acidente onde houve avarias, seja pela redefinição do pagamento pelo contratante do serviço por saber que não há formalização gera conflitos entre as partes:

O dono fica furioso. Tem muitos que querem que a pessoa pague o prejuízo. Às vezes, acontece até com o mais experiente. Isso já aconteceu numa caixa de isopor. O caso é que não tivemos culpa, mas como o dono não quis saber a gente pegou a caixa por baixo, pra colocar no barco, mas o fundo arrou (quebrou). Aí, os peixes cara caíram tudo na balsa, por pouco não caiu dentro da água. Falemos pra ele que a caixa não prestava⁶².

Outro momento de conflito entre carregador e solicitante que neste caso era comerciante, foi lembrado por Alcebíades que trabalha no Roadway durante a negociação da prestação de serviço:

Recentemente, acho que dois meses atrás. Porque ela disse que o preço que colocamos é exagerado, mas se a gente for pensar bem é e não é, por que como meus colegas dizem, tem até uma frase que nós usamos “carregador só usa quem pode, carregador é luxo”. Então a pessoa pode, então não tem como utilizar dele, nesse caso eu tive um conflito, eu ia levar uma saca e aí a mulher veio e perguntou “quanto custa?”. Eu falei, “dez reais”. Ela falou “dez reais? é um exagero!” eu falei então, “senhora, a senhora me desculpa mas eu não vou levar mais”. Aí foi nessa vez, eu não levei pra ela e essa foi a discórdia entre eu e ela. Aí ela disse “não, dez reais é da loja pra cá e eu já fiz isso”; eu falei “levo por dez”. Às vezes a gente varia o preço mesmo, mas também acho que tem carregador que exageram em cobrar, o preço é muito alto, mas aí no caso eu tenho que pensar no meu lado. Eu também concordo com ela que pode ser um preço meio salgadinho, mas tudo bem. E nesse caso há muita discordância entre os carregadores e o público⁶³.

Os carregadores sindicalizados possuem uma tabela de preços fixada na entrada do Roadway e no cais de atracação das embarcações, porém, essa tabela não é seguida à risca, denotando que os valores atribuídos pelos serviços passam por negociação entre carregador e solicitante. Na fala de Alcebíades e como ele diz, há uma partilha da valorização entre os

⁶² Leandro Silva. No relato do carregador, isso aconteceu por volta de uns cinco ou quatro anos, denotando sua experiência, na Manaus Moderna.

⁶³ Alcebíades Pontes. O trajeto que ele faria seria da entrada do Roadway até o barco.

carregadores sobre sua própria atividade afirmando que “carregador só usa quem pode, carregador é luxo”, há de se considerar que dentro da experiência de trabalho, os tipos de mercadoria e bagagens, o tempo que vão levar e o caminho que percorrerão são contabilizados no serviço, e conhecedores das demandas dos serviços, os carregadores elaboram seus preços dentro e fora do Roadway.

O *fazer-se* carregador, seja na Manaus Moderna, seja no Roadway, passa por inúmeras estratégias que os sujeitos articulam para a própria sobrevivência e de seus familiares, porém não é regra, se situarmos o contexto de desemprego em vários setores de trabalho. Há por vezes a necessidade de tornar-se múltiplo quanto às atividades exercidas em mesma localidade no decorrer do dia. Seu Antônio Lima possui uma caixa de isopor para venda de água, refrigerantes e bebidas alcoólicas. Dona Elizeth, carregadora sindicalizada, tem uma banca de bebidas e guardadora de carros, outra carregadora que se desdobra é dona Rosângela Vieira, que durante a atividade de repositora encontrou uma maneira de fazer uma atividade com a qual se identifica e que a faz ganhar um dinheiro a mais.

O início da atividade muitas vezes penosa, exaustiva, com horários que podem ser prolongados são algumas das difíceis etapas para a permanência na atividade, porém, há algumas projeções em torno da atividade, para além do saber, que é uma constante na fala dos carregadores: o uso da força como atributo para a perpetuação do sujeito na atividade, e muitas vezes como privilégios de alguns homens.

O carregador José Ribamar mencionava na entrevista sobre aqueles que querem fazer o trabalho, mas não conseguem aguentar por muito tempo o serviço por conta do peso, daqueles que fazem seu trabalho no porto porque gostam e porque precisam, e que de modo geral há muita gente no porto desejando se inserir na atividade, e nas palavras dele: “tem até mulher que carrega!”.

1.2.1 Mulheres na lida: as carregadoras do Porto

O serviço de transporte de mercadorias e bagagens nos portos não é uma atividade como muitos presumem, apenas serviço para homens. Ao menos no porto da Manaus Moderna, encontramos mulheres na atividade, na verdade, a área portuária inteira é um espaço em que as mulheres estão constantemente inseridas em diversas atividades, seja como feirantes, vendedoras ambulantes, donas de restaurantes, profissionais do sexo, nas embarcações como cozinheiras, na venda de passagens fluviais ou como guardadoras de carros.

Na historiografia consultada, as mulheres aparecem exercendo várias atividades na área portuária, mas não as encontramos ainda na atividade de carregadoras. Não discordamos que, no caso de Manaus, a maioria exercendo a atividade de carregamento de bagagens e mercadorias são homens, mas a existência de mulheres entre os trabalhadores desta atividade nos alerta para o perigo das generalizações e nos impõe a necessidade de refletir sobre a especificidade das experiências femininas neste espaço, seus enfrentamentos cotidianos na luta pela ocupação do espaço de trabalho, os sentidos que atribuem à suas lutas, como lidam com os preconceitos e como forjam sua sobrevivência.

Dona Rosângela Vieira Furtado, na época da entrevista com 38 anos, solteira e mãe de uma adolescente de 16 anos, habita em uma casa alugada no bairro de Santa Etelvina, Zona Norte da cidade de Manaus. Seu trabalho é como repositora numa distribuidora de bombons, localizada na Praça dos Remédios⁶⁴, e sua outra atividade é como carregadora:

Eu sou repositora, mas eu faço de tudo. Eu entrego nos barcos, eu entrego nas bancas, vou entregando onde é pra entregar. Eu carrego umas caixas na loja, pros clientes nos seus carros. Quando é muito (carga) eu levo no carrinho, mas quando é um pouco menos, é no ombro mesmo. Eu sempre

⁶⁴ O pedido de dona Rosângela foi de que não identificássemos a loja em que ela trabalha. Nosso encontro com dona Rosângela foi uma feliz coincidência, pois já havíamos tentado contato com outra carregadora, dona Elizeth que é sindicalizada no Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus, com sede na Estação Hidroviária de Manaus (Roadway), que não concedeu entrevista, mesmo que por muitas vezes tenhamos entrado em contato com ela, solicitando a entrevista, ressaltamos que dona Elizeth quase nunca tem tempo sobrando no porto, visto que ela toma conta também, de uma barraca de bebidas e toma conta de carros que estacionam próximo às margens do Rio Negro. Enquanto esperávamos seu Antônio Carlos de Lima, um dos nossos contatos e facilitadores para entrarmos em contato com outros carregadores (ele também carregador), foi quando encontramos dona Rosângela que descansava de um serviço de transporte de uma carga de um de seus clientes. Ela nos questionou o que fazíamos no porto, e antes de respondermos reparamos que ela usava a cinta protetora de coluna, foi quando a questionamos sobre sua atividade, e ela respondeu: carregadora do porto.

gostei disso, sempre gostei dessa área de carregar peso. Eu entreguei meu currículo no SINE (Sistema de Nacional de Emprego)⁶⁵ e me chamaram pra essa loja. Antes eu trabalhava como montadora, no Distrito Industrial. Eu sempre trabalhei no Distrito, pegava 4h da manhã e ia até 17h, tinha intervalo, ia até cinco, aí eu saía e pegava a rota que circulava bastante até chegar em casa. Trabalhava como montadora, mas também de serviços gerais, tudo pra mim é serviço. Eu trabalhava de serviços gerais eu pegava as caixas da área de montagem, desmontava e colocava no carrinho, empurrava aqueles carrinhos, isso de noite, aí deixava pro rapaz que recolhia. Tudo pra mim é um barato, adoro esse tipo de serviço. Pra mim eu não trabalhava com serviço de mulher, não. Eu gosto de cozinhar, mas não gosto dessa área.

Aqui eu trabalho repondo, subo, desço escadas. Se não tem ninguém pra entregar, eu digo que eu vou, vou ali na beira. **A senhora ganha alguma coisa fora do seu salário?** Quando eu carrego na beira, aí eu tiro meu descanso, aproveito e ganho dez, cinco, principalmente sábado e domingo, tem dia que eu faço trinta, cinquenta⁶⁶.

A trajetória de trabalho de dona Rosângela no porto adentra pelo trabalho formalizado com uma empresa que paga um salário, mas ela encontra momentos de ganhar dinheiro levando as cargas para a beira, como costumam chamar as proximidades do Rio. Na fala de dona Rosângela ela expõe que sempre gostou do *trabalho com peso*, mas foi na área portuária que pode trabalhar nesse tipo de serviço. Os trabalhos anteriormente realizados por ela estavam dentro do Distrito Industrial, com horários marcados, longas rotas de ônibus e espaço fechado. O trabalho com peso realizado por dona Rosângela contrapõe todo o estereótipo daquele em que o transporte de mercadorias está constituído como atividade exclusivamente masculina. Quando perguntamos a ela o que motivou sua saída no último trabalho antes de chegar ao porto, ela conta:

Porque assim, eu vivia com uma mulher e aí a gente saía pra beber e tal, aí quando a gente dormia, ela não queria mais que eu trabalhasse e eu faltava bastante no meu trabalho porque eu dependia de rota e aí se eu não pegasse a rota eu não entrava mais⁶⁷.

⁶⁵ Instituído pelo decreto n. 76. 403 de 08 de outubro de 1975, tem como objetivos buscar a inclusão do trabalhador no mercado de trabalho. Esse sistema é coordenado pelo MET (Ministério do Trabalho e Emprego)/SSPE (Secretaria de Políticas Públicas de Emprego)/CODEFAT (Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador). Em Manaus está sob responsabilidade da Secretaria do Trabalho e Desenvolvimento Social – SEMTRAD. O SINE MANAUS proporciona serviços gratuitos à população, visando melhorar as condições de colocação, permanência ou recolocação do trabalhador ao mercado de trabalho, desempenhando as seguintes funções: Cadastro dos trabalhadores; Orientação dos trabalhadores; Intermediação de mão de obra; Pessoa com deficiência; Qualificação profissional; Telecentro; Seguro desemprego formal; Seguro desemprego do Pescador Artesanal e Emissão de CTPS. O SINE MANAUS está localizado na rua: Floriano Peixoto, n 134. Centro. sine.manaus.am.gov.br

⁶⁶ Rosângela Vieira Furtado. Entrevistada em outubro de 2012.

⁶⁷ Rosângela Vieira Furtado.

A necessidade de ter domínio do próprio tempo foi que motivou Dona Rosângela a busca de trabalhos que não exigissem rigor no horário, como era o caso do seu emprego numa fábrica do distrito industrial. O seu atual trabalho na loja também segue uma rotina de horários, no entanto, permite que ela transite pelo porto ao entregar as mercadorias, e por algum tempo fique longe dos olhares do patrão, e busque o serviço como carregadora na beira do porto. Quando encontramos dona Rosângela, estava descansando na beira do Rio depois de um serviço. Nessas idas e vindas da loja até a beira do Rio, ela fuma um cigarro, conversa com outros colegas de trabalho, anda pelas balsas e assim vai para além da loja traçando sua rede de sociabilidade e aproveitando para aumentar seus ganhos.

Sobre a disciplina imposta aos trabalhadores das fábricas, Michelle Perrot, nos remete aos processos de disciplina através das regulamentações da fábrica, em que a vigilância do tempo é uma das formas de controle sobre os trabalhadores. Neste sentido, a disciplina vivenciada por dona Rosângela se estende para fora da fábrica: o horário da rota, o tempo que se leva pra chegar no horário na fábrica. Porém, como alerta Perrot, “ora é preciso lembrar que nunca um sistema disciplinar chegou a se realizar plenamente. Feito para triunfar sobre uma resistência, ele suscita imediatamente uma outra⁶⁸”.

Na fábrica o tempo é traçado e disciplinado para um foco: não perder produção e dinheiro, o que significa que o disciplinamento dos trabalhadores deve corresponder às expectativas do empregador. No Porto, por conta do trânsito de mercadorias e trabalhadores, muitos deles mesmo que “no tempo de serviço” arranjam estratégias de uso do tempo, por vezes, de maneira que lhes sejam mais proveitosa: descanso, conversar com outros trabalhadores ou observar o rio.

Um ponto relevante também que gostaríamos de abordar a partir da fala de dona Rosângela é o que nossa entrevistada apontou como “*serviço de mulher*” do qual ela não gostaria de trabalhar, apesar de dizer saber cozinhar. Quando perguntamos o que ela considera serviço de mulher, ela responde:

É assim, eu ter um marido do meu lado pra me perturbar. Ele chegar e, “tem comida pronta?”. É diferente uma mulher com homem, é diferente duas mulheres. Duas mulheres se entendem, trabalha, chegam juntas, vão fazer as coisas juntas, é muito carinho, é muita coisa. Homem não, homem com mulher é assim, “aí tu fez a comida?”. “Pô! Que tu tá fazendo?”. Então na casa da gente, ele é mais agressivo, entendeu! Tem mulher com mulher que

⁶⁸ PERROT, Michelle. Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pp. 53-80.

tá agressivo, mas a gente vai com carinho e conversa, mas eu já quebrei muito a minha cara⁶⁹.

Dona Rosângela associa o *serviço de mulher* ligado às relações e atividades constituídas dentro de casa, que por muitos anos foram relegadas e construídas como trabalho feminino, e não masculino. Atrela também, de certa forma que como as experiências das mulheres estão próximas no que condiz aos serviços exigidos em casa, há uma menor possibilidade de desentendimentos em relações homoafetivas femininas.

Em busca de autoras que pudessem nos auxiliar na compreensão das construções em torno da atividade dita feminina, Michelle Perrot atenta para os discursos construtores da “divisão sexual do trabalho que no século XIX reside na separação dos locais de produção e consumo. O homem na fábrica e a mulher em casa, ocupando-se do doméstico”⁷⁰. A autora relaciona alguns discursos em torno das atividades e comportamentos a partir do que os homens consideravam adequados, porém, ela coloca em xeque esses enquadramentos quando suscita os enfrentamentos das mulheres tanto no que era considerado espaço público e privado, muitas vezes transpassando essas fronteiras.

Para dona Rosângela, essa divisão sexual ainda está presente em algumas relações e agrega que os *serviços de mulheres* estão ligados, também, às relações hétero-normativas, nas quais se “estabelecem” o papel feminino nas atividades do lar e nas quais para ela os homens cobram de maneira agressiva a responsabilidade para com a organização da casa e preparação de alimentos. A partir de suas experiências, as relações entre mulheres não extingue a agressividade, porém, apresenta elementos que se distanciam em outros relacionamentos como, os serviços domésticos, e em termos financeiros, a manutenção da casa, é, portanto, a partilha de dinheiro e atividades no lar que são diferentes, para dona Rosângela.

Dentro da experiência de trabalho doméstico, dona Rosângela havia sido submetida desde a infância. Ela conta:

Trabalhei na casa dos outros, desde os dez anos eu trabalhei muito desde pequena. Eu já trabalhei pra São Paulo, pra trabalhar, tudo pago. Fui pra trabalhar na casa de pessoas que me indicaram, um ex-deputado de Manaus, faz tempo ele me mandou trabalhar lá em São Paulo, no arabiano, ele era da Arábia. Tinha dinheiro, ele era rico, eu fui trabalhar, mas fui pra conhecer (também), ele me prendia, ele dizia, “não, aqui é prostituição (se referindo a

⁶⁹ Rosângela Vieira.

⁷⁰ Ibid., p. 190.

SP), aqui não é bom e não sei o que”. Aí eu disse que eu não vim pra ficar trabalhando e ficar deitada não. Domingo e sábado eu quero conhecer, e eu metia a cara, né!

Me perdi na volta, meu erro: eu não sabia onde eu tava, não sabia onde eu morava. Fiquei perdida três dias por lá, me juntei numa praça com travestis, e eles me levaram pra dormir com eles, no segundo dia eu voltei pra praça de novo, aí a Polícia me achou e me levou pra casa do homem. **O que aconteceu quando você chegou lá?** Ele queria me bater, ele queria dá uma tapa em mim e eu me abaixei, aí ele ficou no “não sei que, não sei que lá”. Eu disse “o senhor não me bata, se você amanhã não comprar minhas passagens e me botar de volta no avião pra Manaus eu vou fugir”. Aí ele falou com uma juíza aqui em Manaus, aí a juíza falou comigo que era pra mim me ajeitar, que eles eram bem de vida e um dia eu ia ser alguém, mas eu não quero ser alguém presa, o tempo da escravidão já acabou.

Dona Rosângela não soube dizer ou não quis dizer quem era a juíza, e nem mencionou o nome do deputado que lhes aconselharam a continuar trabalhando na casa em São Paulo, só sabia dizer que ambos ligados queriam sua permanência em São Paulo, trabalhando como empregada. Ao voltar para Manaus, dona Rosângela iniciou um trabalho de serviços gerais no Distrito, posteriormente trabalhou como montadora, e atualmente como repositora. Mas de todas as atividades, a que ela aponta como a que mais se identifica é a de transporte de mercadorias, onde pode andar até a beira do Rio.

Essa identificação com a atividade de carga e descarga nos parece estar ligada a aproximação de uma atividade no qual ela se identifica, e além disso, à sensação de liberdade. Assim, ir e vir na rua, poder dispor de um tempo sentada num canto, conversar com colegas de trabalho, descansar do trabalho, proporcionando à Dona Rosângela a sensação de domínio do próprio tempo.

Para alguns carregadores o trabalho que fazem se diferenciam com aquele que é feito pelas carregadoras, e a partir dessa diferença também há um distanciamento das intimidades, conversas e do espaço de trabalho. Essas divisões, segundo eles, estão pautadas pelo peso que elas carregam que não é compatível com o deles, mas o que vai definindo essas divisões e separações é o gênero, o trabalho de transporte de mercadorias e bagagens ainda é entendido pela maioria como um trabalho masculino. O carregador Hulberte Carmo da Silva, conhecido como Fred nos dá um exemplo de como é percebida essa diferença:

Como você observa a presença das mulheres aqui na Manaus Moderna?

Porra! Cada uma mais bonita que a outra. Dá nem vontade de trabalhar mais. Passa uma mulher, né, a gente olha.

As mulheres com quem carregam?

Ah! Essas não. Essas são parceiras. A gente num mexe com elas não. A gente bota o olho quando vem mulher bonita.

Vocês trabalham juntos?

Não trabalho muito com elas não... é diferente. O meu trabalho é mais pesado, o delas é mais tranquilo. Eu deixo elas ganharem o dela e, eu vou ganhar o meu.

O historiador Fernando Teixeira, sobre os trabalhadores da estiva no Porto de Santos, relata que havia uma constituição entre eles que consistia em atribuições de força, agressividade e afronta física, que se tornavam símbolos de condutas e conflitos entre os trabalhadores do porto, valores que se estendiam, também, entre estivadores e aqueles responsáveis por outras atividades no porto, como os feitores. Esses valores dentro do mundo do trabalho portuário, segundo Fernando Teixeira, “criavam competições e conflitos que influía na produtividade e obstaculizava relações de solidariedade”⁷¹.

Na Manaus Moderna e no Roadway as divisões e conflitos entre os homens vão se sustentando a partir de vários aspectos, tais como a sindicalização, clientes, o uso do espaço, os debates políticos, o uso da força física em alguns casos, mas de maneira mais específica, a presença de mulheres na atividade não é posta como inexistente para aqueles que entrevistamos, mas é posto como algo que tem limites, que não há tanta importância para eles, ou que não deveria acontecer.

Para o carregador Fred, a diferença está no peso diferenciado que carregam as mulheres que trabalham na atividade de carregadoras. A fala de Fred toma um aspecto de “concessão” que os carregadores fazem do transporte de certas mercadorias para que as carregadoras possam ganhar seu sustento. Considerado um trabalho tranquilo, no qual não ganham muito, os carregadores parecem não disputar com as mulheres as oportunidades de cargas feitas por elas⁷².

⁷¹ SILVA, Fernando Teixeira. A Carga e a Culpa. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Editora: Hucitec. Prefeitura Municipal de Santos. Edição comemorativa dos 450 anos de Santos, pp. 34-35. Usamos as análises de autores que têm trabalhado com estivadores, antes do processo de containerização, onde as atribuições do uso da força parecem estar presentes. Com a containerização, há uma redefinição do trabalho dos estivadores, pelo menos aqueles que trabalham no espaço portuário destinado ao processo de carga de contêiner, em que apreendem a utilizar as máquinas, deixando de trabalhar com as cargas nos ombros. Esse aspecto contribuiu para inserção das mulheres no trabalho da estiva, no Porto onde possui a contêineirização.

⁷² TEIXEIRA, Fernando. Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003. Na historiografia estudada sobre área portuária, mais especificamente aquela que fala da atividade de estivagem, atribuí que as relações são mantidas a partir do que se consideram

Mesmo que inseridos na mesma atividade, a força para eles ainda está associada aos ganhos, a habilidade de empilhar vários quilos de mercadorias e bagagens, o que causa risos, piadas quando os companheiros de trabalho não possuem o atributo da força, como relata seu José Ribamar:

Uma vez um caboco desse tava trabalhando ali, e outro colocou dois sacos de milho na costa dele, ele não andou, ele gritou, “tira ou eu jogo embaixo” O outro não tirou e ele largou os sacos no chão e esparramou tudo (contando aos risos)⁷³.

Em seus estudos sobre os carregadores do Porto do Centro de Manaus, a Assistente Social Elenise Scherer relata que o período de vazante é “a época do retorno mais ostensivo da era do músculo. (...) A tendência é demonstrar virilidade que se naturalizou e já se introjetou no modo de ser do carregador, na sua vida cotidiana, como traço psicológico⁷⁴.

Se levarmos em consideração essas relações de força para exercer a atividade no transporte de bagagens e mercadorias e os aspectos de vazante, as mulheres não poderiam carregar. Porém, o que nós consideramos interessante é observar como essas mulheres se inserem numa atividade na qual elas não precisam de aprovação de quem quer que seja para executar e permanecem na atividade em qualquer período do ano. As relações de trabalho na Manaus Moderna e no Roadway entre homens e mulheres são desiguais, partindo da noção de força constituídas por eles e a noção do trabalho feminino como “mais tranquilo”. Os códigos masculinos separam as mulheres no transporte de bagagens e mercadorias, o que evidencia uma relação de poder na atividade.

Joan Scott, ao refletir sobre gênero, o integra entre duas proposições: “gênero é um elemento constitutivo de relações sociais baseados nas diferenças percebidas entre os sexos, e uma forma primeira de significar as relações de poder”⁷⁵. Para a autora, gênero passa por questões construídas socialmente, onde existem símbolos relacionados entre si que denotam como são produzidas essas construções e por quem, nos ajudando a reconhecer que não há

comportamentos masculinos, “a força”, “a virilidade”, atribuindo toda a falta desses comportamentos a fraqueza, a feminilidade.

⁷³ José Ribamar de Oliveira Lopes. Sindicalizado ao Sindicato dos carregadores de bagagens e mercadorias do porto de Manaus.

⁷⁴ SCHERER, Elenise. Trabalho ocultado: os carregadores e transportadores de bagagens do Roadway e da Estação Hidroviária de Manaus. São Paulo: Annablume, Brasília: CNPq, 2012, pp. 134-136.

⁷⁵ SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil para análise histórica. disciplinas.stoa.usp.br/pluginfile.php/169642/mod_resource/content/2/gênero-scott.pdf

algo fixo dentro das discussões de gênero, como por exemplo, as atribuições que buscam explicar a partir do campo biológico ou religioso as relações sociais e comportamentos (binários) do *homem e da mulher*.

Pensando nas atribuições de Joan Scott sobre discussões de gênero e função dos (as) historiadores (as) sobre “explodir a noção de fixidade, descobrindo a natureza do debate ou da repressão que leva a aparência de uma permanência eterna na representação binária⁷⁶”, atentamos para a experiência de trabalho tecida por dona Rosângela na área portuária.

Para dona Rosângela, a atividade pode ser conduzida pelas mulheres, afinal, elas também aprendem a fazer o serviço de transporte de bagagens e mercadorias, porém, por vezes, ela utiliza a palavra *macheza* para delimitar que ela sabe o que quer quanto à atividade exercida. De outro modo, relaciona que as mulheres não têm oportunidades em certas atividades, apesar de atentar que essa realidade mudou no porto e em setores de construção civil.

Ela ainda diz não se importar com o que pensam sobre ela carregar e apresenta uma postura de desconforto ao notar que é uma das poucas mulheres que trabalham na atividade e que, em alguns momentos durante a atividade, alguns trabalhadores acabam dizendo que a atividade de transporte não é pra ela:

Eu sou o que eu sou, entende!” Eu gosto de mulher, assumi como eu era e pronto, então na minha área eu sou muito macho, nessa hora. Num tem dúvida pro meu lado, aí todo mundo ali me admira. E eu acho que todos deveriam dar uma oportunidade pra muitas mulheres que querem tentar dessa forma, tem muitas que querem, mas tem gente que não abre as portas.

Eu acho assim, que tem que ser bastante mulher pra enfrentar o que tu quer, pra ti fazer, né! É assim, “eu quero fazer isso”, eu me garanto, aí o cara diz, “oh! Isso aí não é pra ti não, mulher”. Aí pô! Eu digo logo, se eu faço isso é porque eu encaro, entendeu! E aí tem essa não, eu aceito tudo⁷⁷.

Na percepção de dona Rosângela, experiência na carga e em outros lugares antes do porto marca a trajetória de exclusão feminina em outros ramos. Quando não mais uma exclusão na atividade, uma depreciação da presença de mulheres em atividades consideradas anteriormente masculinas. O interessante é que, junto desses aspectos de exclusão feminina e de construção de identidade a partir da atividade, dona Rosângela denota sua atitude

⁷⁶ Ibid, p.22.

⁷⁷ Rosângela Vieira Furtado.

comparando a “*macheza*” que possui diante aqueles que duvidam de sua capacidade, aproximando as tomadas de decisões como se fosse um atributo relacionado ao masculino.

Essas experiências dentro de atividades tomam conotações de repulsa para dona Rosângela e em seu cotidiano com a carga, que sabendo da predominância masculina e dos aspectos no que tange aos estereótipos masculinos, toma como estratégia o comparativo de “na minha área eu sou muito macho” para permanecer na atividade, não como uma autorização deles para permanência, mas como um enfrentamento às desqualificações e pressões encaradas e vividas no ambiente de trabalho, fugindo, portanto, aos modelos de docilidade de trabalhos que foram ou são visualizados como aqueles próprios para mulheres.

A socióloga Elisabeth-Lobo, sobre os rumos da identidade das mulheres, afirma que o que as torna visíveis advém de suas descobertas e experiências nos meios sociais que circulam, enfrentando diversos problemas. A descoberta passa pela recusa em ser vista como *objeto sexual e doméstico*. Ainda assim, “há momentos em que as relações entre homens e mulheres aparecem como relações de poder e onde as práticas, a fala das mulheres, parecem sempre estar fora do lugar, inadequadas e incompetentes”⁷⁸.

Ao adentrarmos sobre as relações de trabalho que Leandro tinha com as mulheres carregadoras, ele menciona que o “ramo não serve para as mulheres”. Ele explica que esse seu pensamento é devido o trabalho pesado com os quais os homens estão mais acostumados e sofrem com ele, e adiciona, “para ela fazer o mesmo trabalho que o homem faz não tem condições, ela pode fazer, mas vai se prejudicar”. Acrescenta Leandro que a proximidade com as mulheres que exercem a mesma atividade que ele é mínimo, pois ele trabalha em outra balsa, preferindo ficar próximo aos seus colegas de trabalho, que quando há serviço para fazer próximo onde as carregadoras estão ele só faz o serviço que tem que fazer e vai embora⁷⁹.

Não há uma proximidade entre carregadores e carregadoras, mesmo que uma delas esteja sindicalizada, que é o caso de dona Eliseth, que não nos concedeu entrevista, mas quando procurávamos saber quando ela se aproximou do sindicato, e quais eram as possibilidades que ela tinha para se aproximar da diretoria do sindicato, o próprio Presidente disse que ela é bem presente nas reuniões, mas não fala muito, que ela é muito responsável em suas atividades, mas que não gostava de trabalhar com os carregadores, apontando contendas

⁷⁸ SOUZA-LOBO, Elisabeth; *A classe operária tem dois sexos: trabalho, dominação e resistência*. 2 edição. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2011, pp. 247-251.

⁷⁹ Leandro Rodrigues da Silva.

entre eles e ela, no qual o motivo para ela trabalhar sozinha, fora do Roadway era para evitar que ela se aborrecesse como já havia acontecido.

De maneira incipiente fomos adentrando as relações de gênero que são constituídas no Porto de Manaus a partir do trabalho de transporte de mercadorias, percebendo que ainda há muito o que fazer com pesquisas mais aprofundadas, e neste sentido, constituindo possibilidades de alargar para outras atividades. As mulheres estão em várias atividades na área portuária, o que necessitamos é afinar nossos olhares e reflexões em torno das possibilidades que elas constroem, dos afastamentos que são postos a elas, e suas interações com trabalhadoras e trabalhadores que exercem atividades distintas as suas.

1.3 O trabalho e os conflitos

Nos momentos de dificuldades, o viver na cidade de Manaus ou a negação ao trabalho fixo e as estratégias de sustento se transformam na execução de atividades informais ou autônomas. Como já havíamos mencionado, alguns dos carregadores e carregadoras na área portuária mantêm mais de uma atividade, no intuito de aumentar ou gerar ganhos. A atividade de carregador ou carregadora por si já é bastante dura, e há especialidade do serviço que em suas nuances do exercício são postos em negociação com quem lhes solicita o serviço.

A especialidade de Leandro Silva tem é o transporte de farinha, tucupi e queijo qualho, que são desembarcados na orla da Manaus Moderna no decorrer do ano. Quando encontramos Leandro, ele estava carregando dois baldes com tucupi, subindo a rampa que liga a orla à Avenida Lourenço Braga, atravessando a mesma a fim de chegar no Mercado Adolpho Lisboa, onde deixaria a mercadoria na banca do amigo que também é cliente com quem costuma deixar seu tabuleiro, roupas e chapéu antes de voltar para casa. Ele descreve o processo de transporte e negociação:

São vinte litros em cada balde daquele. Eu levo dois baldes, então são quarenta litros. O serviço é por tambor, e por cliente também, né! Por exemplo, aqui no Mercado eu tenho dois clientes. Cada tambor eu vou fazer quatro viagens, cada viagem eu vou levar de três latas, entendeu? Tem cliente que tira um tambor, e tem cliente que tira quatro tambor, que são 16 viagens para quatro tambores e quatro viagens pra um tambor. São 20 viagens para o mercado. É vinte reais cada tambor. **Isso não é muito barato? É.** Mas se a gente cobrar muito o patrão, ele não tem lucro. A gente tem que entender o lado do patrão também. Por exemplo, ele paga vinte reais pra nós carregar, paga a pessoa pra ferver o tucupi pra ele, compra o vasilhame, no caso, a garrafa pet. Isso aí já são outras pessoas que catam, lavam e traz o pet pra eles, entendeu? Pra ele encher, ele paga também. Aí ele, vai ter que tirar de tudo, porque eles são feirantes, não têm tanto lucro⁸⁰.

Neste caso, a negociação é com um trabalhador próximo de Leandro. Essa relação entre eles produz uma regularidade do serviço de Leandro, com atividade específica que é o transporte de tucupi e a negociação do valor da atividade. O valor de cada prestação de serviço não é padronizado, o que torna a negociação recorrente entre as partes.

Elenise Scherer menciona em seus estudos sobre os carregadores que devido à histórica relação entre “capital e trabalho que são desiguais, e porque os trabalhadores, não

⁸⁰ Leandro Silva.

tendo outro meio de sobrevivência, são forçados a vender sua força de trabalho nas condições que lhes são propostas”⁸¹. Neste sentido, a ideia de movimento espacial na área portuária dá a ideia de liberdade e de que não possuem padrão, e na verdade, “nos mecanismos de exploração se configura o fenômeno da alienação, e essa caracterização de autonomia é subvertida pelos parcos ganhos diários e pelas condições de vida precária”⁸².

A partir da fala de Leandro, as relações de trabalho que ele mantém com os dois feirantes são diferenciadas por ele ao observar a relação do capital e trabalho não só dele enquanto carregador, mas também daquele que solicita seus serviços e da rede de trabalhadores envolvidos em todo o processo de produção do tucupi. Neste caso, Leandro identifica o feirante como um padrão, porém, as condições em torno de todo o processo do serviço e da relação de proximidade estabelecida em torno da guarda dos materiais de trabalho de Leandro que é feito diariamente na banca do feirante são relacionadas na hora da negociação do valor do serviço.

Uma questão que nos parece importante mencionar é que, os preços dos serviços prestados pelos carregadores, como diz Leandro em outro momento da entrevista, depende de muitas variantes, segundo ele:

Tem que ver peso, volume, distância. Por exemplo, 50 caixas de cerâmica aqui, olha, quero botar daqui (Feira da Manaus Moderna) lá pro barco. Quanto você quer? Ele quer que a gente dê o preço, mas não é assim, porque a gente vai analisar quantas caixas têm aqui, aonde tá o barco, e como a gente vai chegar lá. Porque quando a gente chegar, quer dizer, não sei se os carregadores são que nem eu. Mas quando eu chego eu procuro saber onde tá cada barco, pra quando o cliente me perguntar eu já ter uma noção onde o barco tá, como eu vou chegar lá com a carga dele. Quando perguntar de mim eu já sei. Aí eu vou: faço tudo por tanto⁸³.

A percepção e experiência do que fazem dão margem aos carregadores para que negociem os valores em cada serviço, e também, sua recusa em fazer serviços quando a proposta de valores dos interessados pelos serviços dos carregadores não está de acordo, o que gera conflitos entre carregadores e solicitantes, como aponta Alcebídes Pantoja, no primeiro item do capítulo.

⁸¹ Ibid., p. 149.

⁸² Ibid., p.150.

⁸³ Leandro Rodrigues da Silva.

Além disso, há uma variação de tempo de serviço no qual também não está vinculado intimamente ao solicitante do serviço, identificado como a autonomia do tempo de serviço determinado pelos carregadores: “tem dia que a gente faz três ou quatro serviços e pronto. Aí, a gente fica aí, batendo papo (risos). Tem outros dias que é mais puxado⁸⁴”.

Com relação ao tempo de serviço, há uma conotação na qual aparentemente está ligada ao processo de chegada e partida das embarcações, trazendo mercadorias diversas: tucupi, açai, queijo e peixes, entre outros produtos vindos de regiões do interior. Mercadorias também partem de Manaus: fogões, geladeiras, cerâmicas, sal, materiais de construção. São inúmeras pessoas transitando entre Avenida, passando por pontes improvisadas para chegarem aos barcos, ou por vezes, atravessando as balsas dispostas na orla, onde as embarcações atracam. Em todo esse fluxo os carregadores anunciam seus serviços, negociam os valores, promovem seus ganhos.

O tempo de trabalho é o tempo da chegada das embarcações; geralmente, eles mencionam chegarem ao período da manhã, por haver um movimento intenso de embarcações, onde muitas mercadorias e passageiros chegam nestes barcos. O tempo de partida das embarcações também interessa aos carregadores, onde podem fazer o trânsito de mercadorias novamente. Para Seu Antônio Carlos Lima, há uma relação entre os ganhos que podem obter chegando cedo, no qual descreve:

Olha! Num dia ruim, bem ruim mesmo, dá pra ganhar 50 reais. **E no dia bom?** No dia bom, 150, dia bom porque você não trabalha o dia todo. O movimento tá mais pela parte da manhã, mas eu cheguei a ganhar até 380, de quatro da manhã até uma hora da tarde, até duas horas. **O senhor chega que horas?** Quatro e meia, eu chego.

Aí até onde tiver disponibilidade, enquanto você tiver um pouquinho de energia, até porque o sol bate muito forte também e não é bom, porque a temperatura do sol vem de cima, quando bate no asfalto ele dobra. Esse período, essa época maltrata a gente (mês de Junho). Manaus você sabe como é... Escaldante!⁸⁵

Para seu Antônio, o tempo marcado pela chegada das embarcações significa boas oportunidades de ganhos, porém, o fim da atividade se denota pela soma de dinheiro conseguida e pela temperatura a que se apresenta no decorrer do dia. Diferença em ritmo de

⁸⁴ Leandro Rodrigues Souza.

⁸⁵ Antônio Carlos Lima. Tesoureiro da Associação de Carregadores da Área Portuária da Manaus Moderna

trabalho, de horários e demandas de serviços: essas são algumas características do mundo do trabalho dos carregadores.

Há de se fazer uma ressalva quanto a possibilidade de que pouquíssimos trabalhadores do porto moram próximo aos trabalhos. Seu Antônio é um caso pouco comum, morando nas proximidades portuárias, podendo chegar às 4h30 da manhã, outros carregadores lidam neste espaço de tempo com o horário dos ônibus começam a circular, o tempo que leva chegar de sua residência até a área portuária. Essa diferença entre a composição de tempo de trabalho entre os carregadores é mencionada a partir de suas possibilidades de locomoção e das realizações dos serviços, como mencionamos anteriormente no primeiro tópico do capítulo, ao descrever a trajetória que Leandro Silva faz para chegar à área portuária. Eles ainda sabem de suas possibilidades e observam a possibilidade dos outros colegas:

Tem gente que trabalha aqui e mora do outro lado do rio, tem outros que moram do outro lado da cidade, tem que se acordar na madrugada. Rapaz, tem pessoas que moram depois da barreira, tem gente que vem do Rio Preto. Tem gente que tem amigo que mora perto e faz frete pra cá, aí já trazem esses trabalhadores. Outros chegam aqui na faixa de 6 horas, é assim. Não tem distância. O trabalho tem que ter amor, você faz o serviço por amor. É como uma namorada que não tem distância que te separa, ou você vai de buzão, se for pra dá uma pernada de uma hora você vai dá essa pernada, você tem que chegar lá, embora na volta você tenha dificuldades, mas pra ir até lá você vai⁸⁶.

As dificuldades encontradas para chegarem à área portuária, e todas as estratégias possíveis para permanecerem no local estão ligadas ao processo de sociabilidade constituída entre eles, seja na hora de organizarem o trabalho ou na hora das conversas. Nestes aspectos, encontram possibilidades de permanência e constituem suas lutas diárias pela sobrevivência.

Edward Palmer Thompson nos traz uma importante reflexão ao caracterizar que, “na comunidade em que a orientação pelas tarefas é comum haver pouca separação entre o trabalho e a vida, as relações sociais e o trabalho são misturados – o dia de trabalho se prolonga ou se contrai segundo a tarefa – e não há grande senso de conflito entre o trabalho e o passar o dia⁸⁷”. O autor tem essa percepção a partir de suas pesquisas em torno das sociedades pré – industriais, que tinham seu trabalho atrelado à natureza, como os pescadores

⁸⁶Antônio Carlos Lima.

⁸⁷ THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: Estudos sobre cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, pp. 270-272.

e camponeses, onde as experiências de tempo e trabalho ganham aspectos diferentes no que tange à marcação de tempo e o fazer da atividade quando comparados aos processos marcados pelo som do apito da fábrica.

Esta reflexão nos ajuda a compreender primeiramente a relação que os carregadores e carregadoras mantêm com o tempo de trabalho e com as sociabilidades, pois entre alguns deles e delas, o trabalho e os companheiros que fazem a partir do trabalho, são aqueles nos quais podem confiar e manter laços de solidariedade, compartilhando seus risos, conversas, dividindo serviços e auxiliando uns aos outros na hora do serviço, abrangendo os modos de vidas deles e delas.

Um dia de trabalho envolve a participação de muitos outros trabalhadores com os carregadores, e neste aspecto Leandro Silva vai revelando suas aproximações:

Tudo aqui do Porto a gente trabalha. Feirante, marreteiro (aquele que compra no barco e vende pro feirante). A gente trabalha com canoeiro, com o canoeiro da voadeira, a gente trabalha com os do barco, a gente convive com os do frete. Porque às vezes, a gente pega um serviço e tem que deixar no Roadway, no Porto. A gente vai e, conversa com o canoeiro e, chega lá com a mercadoria do cliente.

Essas aproximações revelam certas estratégias daqueles que trabalham na Manaus Moderna em seu modo de trabalhar, e ultrapassar territórios daqueles em sua entrada é vetada, como acontece no Roadway. Atrelar-se aos outros trabalhadores é uma forma de conseguir fazer o serviço, e para tal, especificamos que as relações de trabalho também são formas de sociabilidade e de solidariedade entre os trabalhadores. No primeiro tópico do capítulo, especificamos que por conta das adequações feitas na área portuária que se regulamenta a partir da Lei de Modernização dos Portos, somente aqueles carregadores vinculados ao sindicato poderiam gozar do uso do Roadway para transportar bagagens, porém, como os carregadores ligados à Associação e aqueles não atrelados a uma entidade representativa dos trabalhadores estreitam relações com diversos trabalhadores para poderem efetuar seus serviços, fazendo com que essa delimitação do espaço a partir de sindicalização ou da privatização do porto não defina a execução da atividade.

No entanto, essas estratégias dos carregadores da Manaus Moderna para entrarem no Porto através do Rio, deixam alguns dos carregadores do Sindicato que atuam no Roadway

incomodados. Um deles é seu Antônio Vitor, nascido em Parintins, que em abril de 2015 completou 56 anos, e trabalha como carregador desde os 25 anos. Ele menciona:

Tem muito pessoal avulso⁸⁸ que toma nossa mão de obra, entendeu! Eles entram de canoa, entram por aí (apontando para o Rio Negro), eles vêm explorar as pessoas. Tem muito carregador que vem de fora e carrega duas malas, três malas por 100 Reais. Isso não pode acontecer. O pessoal que sai da Penitenciária desce direto pra ali (Manaus Moderna). De lá eles já não demoram e chegam aqui e roubam, aí vão dizer que são os carregador. Aí, os passageiros que vivem viajando, fazer compra pra nós descarregar eles dizem, “não quero vocês não porque vocês cobram caro”. Isso tá prejudicando a gente.

Aqui, quando um deles tá trabalhando, uma semana depois ele já traz um outro, aí depois um outro. Um vai buscando o outro. **O que é necessário para ser um carregador?** A nossa camisa, nela tá escrito carregador, e o crachá que identifica como carregador. A Força Sindical ajuda a gente aqui. Mas tem gente lá de fora que compra até camisa azul, manda colocar umas letras e se passa por carregador. O pior é que a gente não pode pegar uma canoa e ir lá na beira. Eles sobem aqui quando o pessoal tá descendo dos barcos. Aqui não tem apoio do dono de barco nem do Porto. Os trabalhadores da feira vêm aqui, aqueles que carregam banana, cebola, são eles que fazem isso aqui, eles já se meteram no nosso serviço. Nosso serviço é quando aparece uma mudança, uma geladeira, um fogão, e uma coisa assim que a gente pede 20 a 30 Reais, eles já pedem 15 Reais pra tomar o serviço⁸⁹.

Esse é um dos conflitos que pudemos perceber nas narrativas de alguns carregadores do Roadway, que por se manterem mais nas atividades dispostas nele, não há muito interesse em trabalhar na Manaus Moderna, apesar de poderem transitar e trabalharem também, afinal, são sindicalizados. Seu Antônio Vitor tem uma visão de estreitamento do espaço e do serviço vinculado ao Sindicato, tanto que em sua narrativa direciona que o carregador tem que estar no sindicato, usando a camisa e crachá que é dada aos sindicalizados quando se inserem nele. Além disso, considera que aqueles que não estão identificados são pouco confiáveis por cobrarem preços altos em alguns serviços, o que acaba dificultando uma negociação com passageiros que pagaram serviços de transporte de cargas, que segundo seu Antônio Vitor, são cobrados por aqueles que ele chama de *piratas*, por se passarem por carregadores, segundo ele.

⁸⁸ Para seu Antônio Vitor, avulso é aquele trabalhador que não tem vinculação alguma com o Sindicato.

⁸⁹ Antônio Vitor, vinculado ao Sindicato dos Carregadores de Bagagens do Porto de Manaus. Entrevista cedida em fevereiro de 2015.

Outra questão a ser apontada é a especialidade que os carregadores vão constituindo em suas atividades. Como descrito por seu Antônio, os carregadores do Roadway geralmente transportam bagagens e mudanças, não fazendo o transporte de mercadorias como cebola ou banana, por exemplo. Para este tipo de mercadoria, há outros carregadores que se disponibilizam a transportar, portanto, quando uma mercadoria desse tipo aparece no Roadway, carregadores da Manaus Moderna aparecem, e não lhes escapa a oportunidade de fazer mais um serviço no Roadway, que na visão de seu Antônio Vitor, não deveriam acontecer.

Essa especialização não é algo comum somente dos carregadores do Roadway. Entre os trabalhadores da Manaus Moderna a especialização também acontece, porém, por vezes, na falta de um carregador especializado, eles pegam para si o serviço. Seu Antônio Carlos Lima, tão conhecedor quanto os outros carregadores da especialização e da atividade feita no Roadway, explica:

Existe por exemplo aquelas pessoas que trabalham com embarque de farinha, dentro dos barcos, castanhas. Quer dizer, o pessoal sindicalizado não trabalha nesse serviço, tem outros que não são sindicalizados, que trabalham dentro dos barcos que fazem o serviço que já era pra ser deles. Então aqui isso é maioria até porque é uma área aberta, trabalhamos numa via pública, entendeu! Então aqui a possibilidade é bem maior de eles existirem. Mas existem pessoas aí tem um período bom trabalhando, aí a gente se programa com eles lá dentro, entendeu!⁹⁰

Esses conflitos partem dessa divisão dos trabalhadores a partir da representatividade de entidades diferenciadas, no qual estão os sindicalizados, àqueles que ainda se apegam a existência da Associação dos Carregadores de Mercadorias da Manaus Moderna, e àqueles que não se vinculam a nenhuma delas. Na Manaus Moderna, por existir um grande número de embarcações atracadas nas quatro balsas existentes, e pelo fluxo de mercadorias que chegam nessas embarcações para a Feira Coronel Jorge Teixeira, Adolpho Lisboa, para além dos inúmeros passageiros chegando com bagagens, seu Antônio Carlos Lima já observa que as possibilidades são bem maiores daqueles que carregam no Roadway:

Tem uma classe de pessoas que trabalha com bagagem, ele trabalha mais com bagagem. O trabalhador que trabalha com verdura, ele trabalha mais é

⁹⁰ Antônio Carlos Lima. Vinculado à Associação dos Carregadores de Mercadorias da Área Portuária da Manaus Moderna.

com verdura. Tem trabalhador que trabalha só com jerimum, outro só com macaxeira, com melancia. O trabalhador que trabalha com carrinho. O trabalhador que trabalha com a bagagem pega a bagagem do cliente e vai embora. **É uma especialização?** Com certeza! Baseado assim, devido o costume, até por conta da pessoa se dá melhor naquela área, e naquela técnica. Mas nós que trabalhamos com bagagem, de tudo nós sabe fazer, de todos os trabalhos que existe dentro do Porto, nós sabe fazer, por conta da gente fazer. Mas se tiver na bagagem do cliente um porco, vem uma galinha, vem o jerimum, vem a macaxeira, o que tiver a gente leva embora. **Leva de tudo?** Levo. Levo caixa de isopor, esses quartos de boi pendurado nas costas você leva, o que tiver, se tiver uma canoa pra embarcar, um bote, de tudo a gente faz. Aí a situação que temos aqui, o que move o mundo é o dinheiro, é a mola, como não tem cartão de crédito, aqui é tudo ao vivo e a cores, aí o caboco se manifesta pra fazer, até pode ser o que for, mas nunca tem só um, nem dois, nem três, sempre tem mais pessoas pro trabalho, é mais fácil encontrar um grupo de pessoas⁹¹.

A fala do seu Antônio nos permite perceber que a especialização se molda ao que o carregador gosta mais de fazer, porém, os serviços não se restringem exclusivamente ao que sabem fazer melhor, tomando os serviços que acabam surgindo. Vão carregando de tudo até possuírem maior habilidade com determinadas mercadorias e/ou bagagens. E a atividade acaba perpassando por serviços em que há mais de um carregador envolvido.

De outro modo, se na Manaus Moderna há uma diversidade maior do que transportam que eles vão aprendendo e exercendo no cotidiano, há carregadores que se sentem pouco a vontade com uma mercadoria: o peixe.

É difícil, né! Eu não gosto do trabalho com peixe não. Eu não gosto, suja, eu não sou fã de trabalhar com peixe não. Tem uns meninos que trabalham diretamente, mas eu não. Eu faço assim, quando eles não tão por perto e, aí, aparece carroto. Que a gente chama de carroto, né! Parece um carroto, a gente faz. O cara tá avexado, o carregador dele não tá por aí, então a gente faz. Mas cada um aqui tem sua área. No meu caso eu me adaptei a carregar farinha, goma, tucupi e queijo⁹².

Outro apontamento dos mais variados conflitos existentes entre carregadores é quanto ao uso de álcool por carregadores durante o trabalho, sendo um comportamento não aceito todos, e que com frequência acaba existindo uma generalização estereotipando a categoria:

⁹¹ Antônio Carlos Lima.

⁹² Leandro Rodrigues da Silva. Carreto é como eles chamam o transporte de uma mercadoria, seja como carrinho ou sem ele.

Enquanto os pirangueiros, é que existe aquelas pessoas que não trabalham e que gostam de consumir bebida alcoólica tanto como drogas, então esses aí prejudica nosso trabalho por conta de a gente ter um valor definido pra fazer o serviço pra pessoa, e aí eles tiram por um precinho bem menor, com a mínima responsabilidade e o que eles conseguem resgatar em valor, seria para benefício dele, quer dizer, pra uso próprio tanto da droga quanto para a bebida, mas como nosso trabalho nós valorizamos, sempre trabalhando na maioria das vezes combinado, às vezes, dependendo do objeto, às vezes não, mas com tanto que a gente tenha um destino, um compromisso, não é como essas pessoa que não têm, compromisso com ninguém, entendeu!⁹³

Seu Antônio atribui o uso de álcool àqueles que não estão na lida do transporte de bagagens e mercadorias diariamente, isso fica específico no código que usam para caracterizar esses sujeitos: pirangueiros, postos como pessoas sem compromisso com a atividade. Além de seu Antônio, Leandro também critica os trabalhadores do porto que fazem uso de bebida alcoólica e em brigas, fazendo crítica quanto a representação que os jornais constroem de todos os carregadores da área portuária:

O carregador e, o estivador leva culpa de todos daqui. Se é um pé inchado e furou o outro. Quem foi? Carregador. Lá no jornal eles escrevem, carregador furou o outro, eles não botam pé inchado, não sei por qual motivo não colocam. Porque se você prestar atenção da parada de ônibus até ali, na feira da Banana, você vê muitas pessoas que são pé inchado, loucos, usuário de drogas, dependentes químicos. Esses quando uns matam outros é por causa de droga, por causa de cachaça, no jornal vai que um carregador matou o outro.

Aqui não tem muito isso aqui de ficar falando o nome, meu nome é Leandro e pronto, eu posso falar aqui umas coisas que posso me comprometer no meu trabalho, por isso nós carregadores operantes não gostamos de falar pra não se comprometer⁹⁴.

No especial sobre os carregadores da área portuária da Manaus Moderna que foi publicada entre fevereiro e março de 2015, uma intitulada “Vidas consumidas pelo vício”, do Jornal A Crítica, que inicia da seguinte maneira:

A madrugada evidencia a “terra sem lei” que é o porto da Manaus Moderna, no Centro, Zona Sul da capital. Quando já passa da meia-noite é fácil ver crianças e adultos cheirando cola, fumando, bebendo álcool ou se prostituindo sem qualquer preocupação. Para grande parte dos carregadores a cachaça é uma velha companheira, já que anestesiados (gíria deles para dizer que consumiram álcool ou drogas).

⁹³ Antônio Carlos Lima.

⁹⁴ Leandro Silva.

Essa rotina é uma verdadeira “cilada” para uma parte que se entregaram ao vício, especialmente ao álcool, e passaram a trabalhar apenas por uns trocados, o suficiente para comprar a próxima garrafa⁹⁵.

A matéria do Jornal A Crítica, como em outros números pesquisados, ao descrever sobre a área portuária se destina a descrever sobre o trabalho e sobre o comportamento de alguns trabalhadores, reforçando a ideia de que o Porto é uma área perigosa e de que os trabalhadores de lá fazem do território uma “terra sem lei”.

Maria Luiza Ugarte Pinheiro, em sua pesquisa já apontava a preocupação de autoridades públicas e lideranças das associações e sindicato com o uso de álcool por parte dos estivadores em Manaus nos fins do século XIX e início do XX, no qual exerciam “pressão sobre seus associados para que danos físicos e morais decorrentes do uso de álcool fossem atenuados. Em geral essa condenação era feita de forma veemente, pedindo-se, inclusive, que as autoridades constituídas tomassem providências enérgicas para combatê-lo”⁹⁶.

Apesar dessa relutância em se diferenciar daquele que faz uso de entorpecentes e daqueles que preferem não estar inseridos no sindicato ou associação, os carregadores alertam que passam por problemas nos quais precisam ajudar uns aos outros. As diferenças, as rixas, por uns instantes são substituídas por ajuda mútua em momentos de acidente ou morte, ajudando o carregador acidentado ou a família daquele que faleceu.

No trabalho eles não possuem nenhuma garantia de salário ou indenização por acidente de trabalho, ou para a família em caso de morte do carregador. Quando perguntamos aos nossos entrevistados se eles buscam informações sobre INSS, eles dizem ter pensado, mas não sabem como proceder ou nunca foram atrás de informações. Essa ajuda dos colegas de trabalho ou do solicitante do serviço ocorre da seguinte maneira:

Só os colegas e o patrão da gente, aqui quando se acidenta. O pessoal da carga é mais chegado. Quando um de nós se bate, vem a mulher ou filho, aí fala aqui pro pessoal que aconteceu um acidente ou adoeceu. Aí vem o filho e fala. A gente faz uma cota entre nós e manda pra ele, pra pessoa acamada.

Às vezes, acontece pequenos acidentes, como corte na mão, corte na perna, na cabeça já aconteceu. Assim, nos pagam, dão dinheiro pra comprar medicamento, dão medicamento e só⁹⁷.

⁹⁵ A Crítica. Cidades. 08 de março de 2015, p C 12-13.

⁹⁶ Ibid., 1999, p.71.

⁹⁷ Leandro Silva.

Essa realidade de não ter garantias de atendimento e indenização em casos de acidente está entre os carregadores sindicalizados, associados, e aqueles “avulsos” como são chamados os que não se inserem nas entidades representativas. No sindicato, como declarado para seu Antônio Vitor, “a ajuda é de 40 reais, 60 reais, só pra comprar remédio mesmo”.

No cotidiano de trabalho, além da falta de garantias em torno de indenizações por acidente de trabalho, algumas ações básicas se tornam difíceis dependendo do local em que se encontrem, como se alimentar e descansar:

No Roadway não tem onde descansar. É aqui em cima do carro mesmo. Não tem almoço também. Nó compra, lá na feira, ali na frente (me frente ao Roadway, na parte externa). Ali na frente a comida é 10 Reais, é caro. Tem parte que é 8 Reais, mas é só um pedacinho de carne, não dá pra encher a barriga. Ali no mercado se for peixe é 13 Reais, frango é 12 Reais. Lá na feira, na beirada ainda tem comida de 10 Reais. Se você quiser comer uma comida melhor é 12, 13, até 15 Reais. A gente toma café aqui também, ali na frente⁹⁸.

No Roadway, o restaurante que fica na parte interna foi desativado para reforma há mais de um ano, o que faz os carregadores buscarem alternativas de alimentos pelas redondezas. Diferentemente, na Manaus Moderna, o deslocamento em busca de alimentação é bem menor, afinal, há uma grande porção de bares e restaurantes espalhados nas feiras. E alguns sindicalizados, apesar de possuírem a possibilidade de trabalharem no Roadway, se recusam a ir para lá justamente por causa das dificuldades encontradas em certas circunstâncias, como na alimentação.

Lá também eu acho ruim, porque num tem comida, num tem lugar pra comer, tem que sair pra cá pra feira, pra almoçar ou tomar refrigerante, aí fica mais difícil. Aqui não, aqui a pessoa vai pra onde quer, almoça a onde quer, come um churrasco, e lá é privatizado, fica mais difícil e eu num gosto também de trabalhar, mas eu pago lá, mas eu dependo também de lá, às vez, tem um patrão que me chama pra lá, eu vou também pra lá, né!? Eu trabalho sossegado, fico até a hora que eu quero, converso com eles, fico a vontade, fico nas reuniões também e, pronto, fica uma coisa mais legalizada, né!⁹⁹

Persiste em muitas narrativas dos carregadores, as dificuldades em torno de trabalho, do estigma de bêbados, de piratas, e por muitas vezes, as relações mantidas no Roadway ou na

⁹⁸ Antônio Vitor.

⁹⁹ José Ribamar de Oliveira.

Manaus Moderna pautadas na inserção ao Sindicato e Associação, ou a recusa em participar nessas entidades. No caso de seu Ribamar, após muitas vezes ser acusado de pirata, acabou se inserindo no Sindicato, porém, sua escolha é trabalhar na Manaus Moderna, por saber as dificuldades que o Roadway oferece aos carregadores.

No decorrer das pesquisas e nas entrevistas, observou-se que o “direito ao trabalho de carregador” está presente entre os sindicalizados e associados, porém, aqueles que optam por não se inserir carregam suas motivações para rejeitarem tanto sindicato quanto associação como representantes, e carregam no cotidiano e na experiência o direito ao trabalho. Desvelar esses conflitos em torno da representatividade dos carregadores do Porto é nosso objetivo para o segundo capítulo, no qual além das entrevistas, buscamos em fontes oficiais e das entidades representativas alguns pormenores para o quadro das respectivas entidades no final do século XX e início do XXI.

II – Vivendo as lutas: visibilidade e organização sindical

2.1 Fugindo dos estereótipos, buscando visibilidade.

As experiências dos carregadores e carregadoras estejam no Sindicato ou fora dele se constitui numa luta constante por direitos: o direito ao trabalho, o de direito de se sentir seguro ao trabalhar, o direito em conquistar diálogos mais amplos, e o direito a gozar qualidade de vida depois de dezenas de anos trabalhados. Constantemente, os carregadores mencionam a circulação de informações sobre projetos pretendidos por Prefeitura e o Governo do Estado do Amazonas para as áreas portuárias, trazendo-lhes irritação quando sua participação é mínima no diálogo e a execução. Outro impasse que aqui desejamos discutir é quanto à organização do Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagem do Porto de Manaus, e como alguns sindicalizados compreendem as relações dispostas no sindicato.

Nos jornais é possível observar o reforço de aspectos higienizadores sobre o porto, apontando o comportamento dos trabalhadores e moradores de rua como problemático, perigoso, e alegando que é necessário modificar, mas quando inclinamos de maneira mais atenta conseguimos visualizar que essa mudança está envolta de pequenas melhorias para o local, e intenso controle e afastamento de sujeitos que não são bem quistos por órgãos públicos, por outros trabalhadores, produzindo estereótipos sobre esses sujeitos. Os carregadores observam que há momentos que são esquecidos, invisibilizados, postos de lado, ao mesmo tempo há uma carga sobre eles como trabalhadores bêbados, pouco confiáveis, e briguentos, e neste sentido, o cotidiano desses trabalhadores se direciona às lutas contra a invisibilidade ou contra os estereótipos, num contínuo trabalho de sobrepujar aos ataques dos jornais, e aos projetos que não estejam direcionados em melhorar a qualidade de trabalho nos portos.

A existência do Sindicato é desde 16 de setembro de 1949, sendo reconhecido somente em 1960 e a lei de regularização da atividade em 1965. Os carregadores e transportadores de bagagens sindicalizados, quando entrevistados mencionavam que a Lei de 1965 regulamentava a atividade, mas não dava conta da realidade mantida no Porto de Manaus. Primeiramente, os contratos de serviços são informais, no sentido de não existir uma contagem específica de trabalho, nem rodízio. Solicitar os serviços do carregador de bagagens ou mercadorias não necessita de um pedido formalizado ao Sindicato, por tanto, até onde

sabemos são os próprios carregadores que negociam, determinam valores, despendem do tempo para a atividade e as regularidades que elas devem ser feitas. É uma realidade ainda nos Portos do Centro de Manaus, onde fluxo de embarque e desembarque feitos tanto no Roadway como na Manaus Moderna em alguns períodos é exorbitante. Essa possibilidade de negociar, de ditar o ritmo de trabalho revela uma parte do cotidiano, porém, como mencionamos, a regulamentação seja de 1965 ou a mais recente, ainda não imprimem os cuidados, a seguridade e denotam pouco zelo aos trabalhadores da atividade.

Uma das primeiras marcas da construção em torno da visibilidade se dá pelo direito dos trabalhadores que carregam e transportam bagagens na área portuária, mediante a existência de legislação que regulamenta a atividade. A antiga Lei N° 4.637 de 20 de maio de 1965 dispõe sobre a atividade dos carregadores de bagagens em áreas portuárias do Brasil, regulamentando a permanência e o zelo dos direitos dos trabalhadores, tais como: inserção sindical para o exercício da atividade, pagamento pelas atividades por meio do sindicato e, mais uma série de exigências chamadas de “requisitos essenciais: robustez física, atestado de bons antecedentes, saber ler e escrever, e prova de que não possui idade inferior a 18 anos e superior aos 35 anos”¹⁰⁰. Essa lei permaneceu em vigor por 44 anos, sem que houvesse revisão ou mudança conforme as realidades vividas pelos carregadores.

No decorrer da pesquisa, buscamos por fontes dentro do próprio Sindicato que pudessem mencionar em qual pé andava as relações nos anos anteriores a 1990, porém, algumas documentações sobre o Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens no Porto de Manaus chegaram há tempos de fechar a pesquisa, e muitas outras foram perdidas ao longo de anos no próprio Sindicato, pois não possuía até pouco tempo um local fixo para manter seus documentos. Além disso, o extravio de documentos em sequências de presidências do Sindicato, empréstimo de documentos para que fizessem cópias acabavam em perda ou não devolução das únicas vias pertencentes ao Sindicato. Algumas das informações sobre o período do Sindicato foram possíveis através de sindicalizados, de algumas poucas fichas dos trabalhadores e de informativos sobre o trabalho. Numa dessas fontes verificadas, observamos que havia uma pequena cartilha que servia para informar a lei sobre a Regulamentação da atividade dos Carregadores nos Portos, como nos contou o atual Presidente do Sindicato dos Carregadores seu Gilmar Lameira, sendo a cartilha distribuída no ato da inserção do carregador ao Sindicato. Nessa cartilha foram suprimidos os incisos 3° e 4°

¹⁰⁰. Requisitos essenciais estabelecidos no art. 6°. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L4637.htm

do artigo 2º da Lei Nº 4.637 de 1965 que se referem aos pagamentos de horários noturnos e feriados e a não aplicabilidade dessa lei quando os “passageiros que embarquem em pôrto nacional e cujo destino seja outro pôrto nacional”¹⁰¹. Nela havia uma demanda a ser praticada pelos carregadores, porém, nem todos os direitos lhes eram destinados tal como o pagamento noturno, em caso do exercício da atividade neste período.

Mencionamos anteriormente que a cidade experimentou a efervescência de um tempo em que o Porto era ponto de encontro e diversão para aqueles que viviam na cidade, inclusive da elite manauara. Fizemos essa constatação através da pesquisa da historiadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro que, ao delinear as experiências específicas dos estivadores, também nos leva a compreender a ebulição vivida pela elite no início do século XX,

O Roadway (como em Manaus se chamava genericamente o porto) tenha servido desde cedo aos passeios dominicais da elite manauara. Vestidas em gases, leves musselinas brancas com chapéus e sombrinhas rendadas, acompanhadas respeitosamente por seus maridos (perfeitos cavalheiros em linho branco engomado) as senhoras seguiam, após assistirem missa na matriz, em lenta caminhada – como que para fazer daquele instante durar – à rampa do porto, para acenar aos navios que partiam ou receber as novidades dos que chegavam¹⁰².

Apontar para esse aspecto de mudanças no uso sobre o espaço não significa dizer que aquele tempo era melhor, mas que o crescimento urbano e os constantes projetos de organização e de discursos de local abandonado foram conferindo à área portuária novos significados, diferentes daqueles que foram vivenciados no início do século XX. Hoje, parece manifestado nos discursos dos políticos e nos jornais que as reformas no Porto pretendem trazer uma incandescência do turismo, do consumo daquele que vem de fora.

Nos fins do século XIX e XX, como acena Maria Luiza Pinheiro, o porto era um espaço em que havia exclusões também, onde ao tempo em que a elite utilizava o espaço para perpetuar seus códigos, esbanjar suas posses e satisfazer seu desejo por notícias de fora, havia também inúmeros trabalhadores que usavam o espaço para ganhar a vida, para sustentar-se na cidade através de atividades seja como carregador, feirante, vendedor ambulante, pelo exercício da prostituição dentre outras atividades. A área portuária com alguma frequência nas edições da década de 1990 do Jornal A Crítica aparece como lócus de propostas de

¹⁰¹ Inciso 4º do artigo 2º. Referente às remunerações que ficariam sob responsabilidade do sindicato, pois ainda, segundo a Lei, haveria um guichê permanente autorizado pela Polícia Marítima para que houvesse a arrecadação.

¹⁰²Ibid, 2015, p.53.

administradores do Porto, no caso do Roadway como vimos no capítulo anterior e, também, da prefeitura no caso da Manaus Moderna, onde os carregadores também exercem suas atividades. Em uma dessas notas no qual o jornal embarca nas ideias do prefeito Artur Virgílio Neto anuncia um projeto em que, para afastar o “ar de insalubridade” da Manaus Moderna, propõe uma organização comparada a *East Side Beach*, região de turismo de Miami,

Manaus nunca será Liverpool, cidade inglesa que ganhou fama internacional com a irreverência dos Beatles, mas poderá ter a cara de Miami Beach. Isso é o que articula o prefeito Artur Virgílio Neto (PSDB) para imediações do porto-de-lenha do século passado e, mais recentemente, a extinta Feira da Banana, na escadaria dos Remédios. “Seria um complexo de serviços turísticos idênticos ao da West Side Beach”, disse ontem, anunciando que a ocupação da área será imediata.

O destino final da área beneficiada pelo projeto Manaus-Moderna ainda não foi definido, mas a Prefeitura analisa várias propostas. Há inclusive interesse da iniciativa privada. “Poderíamos construir ali uma praça, mas acho muito pouco, disse o prefeito. A ideia da West Side Beach é, para o prefeito mais animadora porque a cidade passaria a ficar de frente para o rio”. E mais criaríamos um sistema de prestação de serviços turísticos, como restaurantes, bares, hotéis.”¹⁰³

Uma transformação para área portuária dessa magnitude demoraria tempo e muito dinheiro para ficar pronta, porém, isso parece não ser um problema quando o prefeito menciona durante a entrevista que as obras na Escadaria dos Remédios e na Ponta Negra seriam entregues ainda em 1992. Ainda durante a fala do prefeito nada parece ser planejado para os trabalhadores de lá, a não ser a retirada promovida pela prefeitura de quase 3 mil trabalhadores da Feira da Banana desativada por insalubridade, destinados às feiras dos bairros periféricos de Manaus.

Essas reformas propostas pela Prefeitura e pelo Governo do Estado vão atravessar as histórias dos trabalhadores do porto durante toda a década de 1990 chegando até a notícia mais recente que temos de proposta de organização do Porto da Manaus Moderna como atrativo de turismo para a Copa do Mundo de Futebol que aconteceu em 2014, porém, com vários problemas e tentativas de mudanças da área portuária para que as reformas fossem empreendidas para manter o controle das atividades ali exercidas,

¹⁰³ A Crítica, 04 de janeiro de 1992.

Há 4 anos o Ministério Público constatou danos ambientais ao local por parte das embarcações, condições precárias de higiene que contribuem para a poluição das águas do Rio negro e a falta de fiscalização das embarcações”, informou o vereador Everaldo Farias. Com base nisso, o vereador apresentou uma indicação solicitando a transferência das atividades de ancoragem, embarque, carga e descarga da Manaus Moderna para o porto de São Raimundo, na Zona Oeste.

A Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH), administrada pelo Governo do Estado, questionou, segundo ela, a proposta alegando que a mudança implicaria na construção de uma balsa em T para atracar 300 embarcações diariamente, já que a estrutura atual do porto só permite 25 embarcações no mesmo período¹⁰⁴.

Propostas como a mudança de um porto para o outro causaria uma série de interrupções nas atividades dos trabalhadores, de deslocamento da feira, das embarcações, o que traria prejuízos à população, pois o Porto do São Raimundo, apesar de recentemente reformado não suportaria o fluxo de embarcações. Mais tarde, viríamos saber que mesmo após a Copa do Mundo, os projetos ainda estavam em discussão para redefinir a Manaus Moderna, através de várias outras notas de jornais locais que os empreendimentos seriam vetados por conter uma série de danos ambientais, como o aterro de 100 metros do Rio Negro proposta pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit)¹⁰⁵.

Durante uma entrevista, os carregadores Antônio Carlos e José Ribamar Gomes da Silva relatam – em tom de indignação – sobre os projetos para os quais são destinados milhões em verbas, mas não atendem as perspectivas dos trabalhadores. Seu Antônio nos contou como eles foram postos de lado e tiveram suas propostas ignoradas quanto às redefinições dos espaços,

Só pra você ter uma ideia nós tivemos uma reunião com o DNIT, faz uns três anos, três anos. Aí o rapaz tava lá com o telão falando do projeto, “Só para vocês terem noção tem gente pesquisando qual tipo de formiga que tem lá, qual tipo de pássaro, qual o tipo de inseto que tem lá e nós estamos avaliando o impacto que isso pode causar do início até o término da obra, então nós estamos querendo pedir a opinião de vocês de como seria, no que poderia prejudicar vocês”. Aí, nós demos uma sugestão que ficaria prático, fazer por etapas, faria uma parte aqui, depois que aprontasse faria outra. Aí sugerimos. Isso faz uns três anos. Aí era mês de novembro, quando fosse no

¹⁰⁴ Jornal EM TEMPO, 30 de abril de 2014.

¹⁰⁵<http://www.acritica.com/channels/manaus/news/arquitetocontestaoprojetoparaaconstruçãodoportodamanausmoderna>. Data de publicação 26 de agosto de 2015.

mês de fevereiro nós vamos reunir, pra ver quando vai ser o término da obra. Isso até hoje!

As realizações dos projetos para a modificação do espaço do Porto não estão somente entre os administradores da cidade, estão entre os próprios carregadores, que se debruçam em conceber seus projetos de mudanças que possam desafogar o fluxo de carros e tornar mais prático, segundo eles, o transporte de mercadorias, além de diminuir os riscos de acidentes e problemas ao meio ambiente. O cerne da questão é que os planos de modificações são impostos e se distanciam das projeções dos trabalhadores do Porto. Quando seu Antônio e seu Ribamar mencionaram que foram chamados com mais outros trabalhadores para dialogarem sobre o projeto, apontaram também o desleixo dos responsáveis pelo projeto do Dnit em apresentar alguma outra resposta, além do silêncio sepulcral que já duravam três anos.

A historiadora Sandra Jathay Pesavento atenta que a cidade é objeto da produção e discursos que se colocam no lugar da materialidade e do social e os representam, em seguida que a cidade se revela “pela percepção de emoções e sentimentos dados pelo viver urbano e também pela expressão de utopias, de esperanças”¹⁰⁶.

Nestes aspectos, há uma difícil realidade vivida pelos carregadores de bagagens e mercadorias no Porto do Centro de Manaus que são os projetos defendidos por setores que invisibilizam os projetos e percepções dos carregadores, mesmo que tenham prática por anos no mesmo local, observando os problemas que acontecem, posicionando-se contra as falas que lhes desqualificam, e contra medidas absurdas que impõem ao Porto e aos trabalhadores da Manaus Moderna.

Ao negarem as experiências dos carregadores da Manaus Moderna e do Roadway na constituição de projetos, as autoridades ou jornais que partilham dos interesses das autoridades vão criando os estereótipos para a área:

A madrugada evidencia a “terra sem lei” que é o Porto da Manaus Moderna, no Centro, Zona Sul da Capital. Quando já passa da meia-noite é fácil ver crianças e adultos cheirando cola, fumando, bebendo álcool ou se prostituindo, sem qualquer preocupação. Para a grande parte dos carregadores, a cachaça é uma velha companheira já que anestesiados (gíria deles para dizer que consumiram álcool ou drogas) eles conseguem ignorar as dores e dar conta do trabalho por horas seguidas¹⁰⁷.

¹⁰⁶ PESAVENTO, Sandra Jathay. Cidades visíveis, cidades imaginárias. Revista Brasileira de História. São Paulo, vol. 27, n°53, jan-jun., 2007, p19.

¹⁰⁷ A Crítica 08 de Março de 2015.

O que nos chama a atenção no jornal é que ele se compõe como anunciante das práticas noturnas na região portuária, reforçando e perpetuando a ideia de que o local é perigoso, e atrela esse comportamento as pessoas de idades diferentes, mas o que parece é que a marca desses comportamentos se refere especificamente a um grupo de trabalhadores: os carregadores, mesmo que o mesmo jornal aponte que para seguir trabalhando os carregadores têm que “ignorar as dores e dar conta do trabalho”.

Ainda na mesma nota, há uma fala do carregador de mercadorias Osáias Alves sobre os carregadores que fazem uso de entorpecentes, “às vezes eles ficam valentes, querem se livrar do trabalho e resmungam sem parar, mas não fazem mal a ninguém além deles mesmo. Para ele o porto não apresenta muitos perigos, pois quase todos ali se conhecem de longa data”.

A historiadora Maria Luiza Ugarte Pinheiro, ao investigar sobre os estivadores do Porto de Manaus identificou nos jornais repercutidos na cidade, que os trabalhadores do Porto estavam situados na coluna “*queixas do povo*”, onde se classificavam as preocupações em torno dos “maus exemplos”. A autora chama atenção para o uso da bebida alcóolica como parte do cotidiano, “sendo um recurso utilizado – como ainda hoje acontece – para minorar a dura jornada, mitigando a fome e a fadiga”¹⁰⁸.

É necessário aguentar de alguma forma o trabalho pesado, as humilhações às quais estão expostos e as horas de fome. Isso tudo tem que ser considerado na vida dos trabalhadores, os quais as autoridades e jornais expõem como problemáticos. Afinal, como é possível se manter tranquilo e seguir a vida quando os momentos de exclusão, de desqualificação aparecem constantemente ameaçando o viver? Neste sentido, é importante lembramos que a vida dos trabalhadores pobres é posta a prova, a todo tipo de sorte e, nesse contexto que é produzida pelas autoridades e demais marcadores sociais, como os jornais, a invisibilidade perpetuada sobre o sujeito.

Quando o carregador Osáias menciona, “às vezes eles ficam valentes, querem se livrar do trabalho e resmungam sem parar”, afinal, a vida não é fácil, e aceitar em parcimônia a invisibilidade, as ínfimas políticas públicas que lhes são possíveis traz um quadro que é angustiante. Enquanto isso, as autoridades projetam um porto que pareça com Miami ou que sirva aos turistas no período da Copa do Mundo.

¹⁰⁸ Ibid., p. 69-70.

O carregador Hulbert Carmo da Silva, chamado de Fred pelos parceiros do porto depois de muitas recusas de entrevista, solicitou que eu o entrevistasse – estava muito abatido, choroso, com voz trêmula contou,

Hoje eu quero a entrevista! Hoje eu ganhei 5 reais, nem comi ainda, mas tem dias que eu ganho bem mais. Hoje é um dia difícil, as pessoas chamam a gente de ladrão, de pé inchado, que a gente fuma droga, mas não é todo mundo que faz isso não¹⁰⁹.

Já passava das 15h da tarde quando essa entrevista foi cedida, ao decorrer dela Fred foi observando as dificuldades que surgem no cotidiano de trabalho e as relações com outros trabalhadores. Alguns meses depois da entrevista de Fred, soubemos pelo seu Antônio Carlos e seu José Ribamar Gomes que nas festas de fim do ano Fred havia passado muito mal, vomitou muito, solicitaram uma ambulância e desde lá nunca mais foi visto, seu Antônio, com uma carga de tristeza sobre o seu último encontro com Fred fecha sua fala, “ele bebia pra enganar a fome”.

A vida dos carregadores e carregadoras também possuem conflitos, seja pelas atribuições do sindicato, seja pelo espaço de trabalho, seja por um comportamento idealizado dentro do sindicato para os carregadores, seja pelas formas de como os carregadores arranjam de alargar os direitos ao trabalho quando não se está atrelado ao Sindicato, ou pelo comportamento exigido para a inserção no Sindicato.

Algumas características dos conflitos vão se imprimindo pelo projeto de desestabilização ao sindicalismo no período neoliberal, que se arrasta desde início da década de 1990, principalmente, quando a partir das falas dos carregadores há um desamor em manter relações com entidades nacionais como a Força Sindical, que ajudou a solapar os direitos dos trabalhadores ao não suscitar confronto ao Estado, quando este modifica as relações de trabalho por meio das leis trabalhistas, e estreitando relações de interesses com empresários e não com os trabalhadores.

¹⁰⁹ Hulbert Carmo da Silva. Entrevista cedida em março de 2015.

2.2 O Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus.

O Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus tem funcionamento desde 16 de setembro de 1949. A sede do Sindicato hoje é um contêiner localizado no estacionamento do Porto privatizado desde o início do ano de 2016. Em 2001, esse contêiner ficava na plataforma de embarque e desembarque do Porto, bem próximo ao local de trabalho dos carregadores do Roadway, sendo retirado da plataforma para aumentar o fluxo de atracagem das embarcações.

Traçar a trajetória do Sindicato não é tarefa fácil, o tardio acesso às fontes na sede, só foram permitidas após muitas solicitações ao Presidente. Alguns desses documentos são: as fichas cadastrais de inserção sindical, a cartilha sobre a lei de 1965, fichas de vacinação, crachás de trabalho e apenas isso nos foi possível ter acesso, e apenas alguns exemplares. Depois de conversar com os sindicalizados acabamos por notar que um dos motivos de desconfiança para os carregadores do sindicato, em especial, a presidência em ceder a documentação é sumiço dos mesmos após o empréstimo para tirar cópia.

Após conseguirmos cópias de alguns documentos, o presidente ainda nos forneceu a cópia de um estatuto, o que nos permitiu visualizar algumas diretrizes no sindicato, como as referentes ao comportamento, articulação com outras entidades de trabalhadores, e atividades de aproximação e qualificação dos carregadores. A partir das narrativas dos carregadores que nos cederam entrevistas fomos compondo as relações que construíram e constroem com o Sindicato. Alguns deles, como Leandro Silva que já havia se sindicalizado, apontam os problemas na organização do Sindicato e, as nuances de separação entre carregadores foram fatores para a desvinculação do mesmo, do mesmo modo com relação à Associação dos Carregadores de Mercadorias do Porto da Manaus Moderna.

No livro já mencionado da Assistente Social Elenise Scherer se dedica em tratar das experiências dos carregadores do Roadway, onde trabalham todos os carregadores sindicalizados. Depois de algumas entrevistas fomos compondo a importância de manter uma abordagem sobre a Manaus Moderna, pois a exclusividade dos sindicalizados no Roadway se caracteriza como um problema para os carregadores da Manaus Moderna que não estão no Sindicato, assim como, para os sindicalizados sobre a atividade dos não sindicalizados no Roadway.

Se por um lado a presença do Sindicato tem um peso em suas lutas pela permanência no Roadway, e nas demandas da categoria, como uma legislação que os amparassem, o uso exclusivo do espaço destes trabalhadores é identificado como um processo de exclusão e divisão para com os carregadores não sindicalizados. A permanência dos carregadores no Roadway é autorizada depois que sindicalizados mandarem ofícios e solicitações que a administração se pronuncie sobre sua atividade.

Em uma entrevista com o atual presidente do Sindicato, Gilmar Figueiredo Lameira enquanto apresentava documentos do Sindicato, tecia o relato que mesmo após efetivarem sua permanência dentro do porto privatizado, há dificuldades de organização dentro do Sindicato e manifestar suas demandas para a Administração portuária

“Hoje somos 170 carregadores. **Mas todos trabalham aqui nesse porto?** Veja bem, alguns se cadastram, mas arrumam emprego melhor e vão pra outros empregos. Como diz o finado Pernambuco o trabalho do carregador é um trabalho ingrato.

A gente tem uma grande dificuldade aqui é com essas mudanças, a gente não tem sede, as coisas vão se perdendo. Aí, também, tem empresta documento daqui, empresta dali e, não devolvem. Nós tínhamos muitas coisas, mas elas se perderam. E na época do Alegria (antecessor de seu Gilmar) ele jogou muito documento fora. Desde quando cheguei aqui (na presidência) eu tento organizar o que restou. Tem um que eu tô querendo encontrar, mas não tô conseguindo, que é a primeira caderneta de Poupança da Caixa Econômica que o Sindicato abriu, um dia desses eu mostrei pra mulher lá do banco e ela ficou doidinha.

A gente tem alguns documentos, mas ainda falta organizar, falta ir no cartório e pedir outra via. A gente tem umas documentações no cartório da Getúlio Vargas desde 1970 e, tô tentando juntar¹¹⁰.

Seu Gilmar em outra entrevista mencionou que estava no Sindicato desde 1996, como sindicalizado, mas anteriormente participava de várias reuniões. O que ele vai informando sobre o Sindicato é a partir de 1986, quando o Sindicato começou a fazer reuniões com maior frequência,

Eu tô aqui desde 1984, era muito diferente aqui, não tinha essas grades (apontando para a grade que divide o Porto privatizado e a Manaus Moderna), não tinha parte dessa plataforma, aliás, foi nesse período que começaram a montar essa parte aqui que ficava a sede do sindicato (se referindo à construção da parte da plataforma na década de 1980). O que eu lembro é que o Sindicato nos anos 80 foi tomando conta de fazer as reuniões,

¹¹⁰ Gilmar Lameira. Entrevista em junho de 2016.

pra ver se alguma coisa acontecia, porque a gente não tinha nada, só nós mesmo trabalhando. Eu tava presente nas reuniões, mas não queria me filiar, mas depois, em 94, 95, o Alegria foi chamando pra eleição na chapa dele, aí eu não queria, mas alguns diziam, “oh, Gilmar! Tu sabe das coisa do Sindicato, tu tá presente!”. Aí eu fui, fiquei na diretoria, mas aquela época era muito difícil pra juntar o pessoal, pra fazer reunião. **Por que era difícil?** Porque era difícil juntar o pessoal, uns participavam, outros não, aí quando a gente decidia uma coisa os outros já não gostavam, sempre foi difícil agradar todo mundo¹¹¹.

As relações dentro do Sindicato nem sempre são de compreensão como alerta seu Gilmar, o que implicava e, ainda implica em desentendimentos dentro do próprio sindicato. Um conflito que está na memória de muitos carregadores são os números errados na hora de fechar o balanço das contribuições mensais dos sindicalizados, antes era de 20 reais por mês. Durante a gestão do antecessor de seu Gilmar, houve uma série de reclamações entre os carregadores que pagavam fielmente a taxa, que serviria para ajuda em momentos de doença ou falecimento de algum carregador, ou para comemorações.

A gente tirou o presidente daqui porque as contas nunca batiam, e nunca tinha nada. E a gente perguntava, como não tinha nada que todo mês a gente dava os 20 reais que era pro caixa do Sindicato. A gente foi observando que isso ficava frequente e, numa reunião a gente apertou, foi vendo ele comprar as coisas pra ele e pro sindicato não tinha nada, teve um tempo que as reuniões não aconteciam com frequência¹¹².

A situação foi resolvida com a expulsão do Alegria em Assembleia e, nova eleição possibilitou a gestão do seu Gilmar escolhida entre os sindicalizados. Algumas outras memórias sobre esse tempo são mencionadas por outro carregador, seu Antônio Vítor que durante a entrevista alegou que era muito difícil, porque o Sindicato não amparava em casos as necessidades dos carregadores.

Os sindicalizados ainda possuem críticas com relação ao Sindicato, mas se inseriram nele para manter seus direitos garantidos, como o trabalho no Roadway e qualquer área portuária que eles desejarem. Quando não sindicalizados entravam na área portuária, os sindicalizados os chamavam de “*penetra, pirata ou pirangueiro, de avulso*”, ou seja, aqueles que estão fora do Sindicato.

¹¹¹ Gilmar Lameira. Entrevista cedida em Abril de 2016.

¹¹² Gilmar Lameira. Entrevista cedida em Abril de 2016.

Seu José Ribamar Lopes de Oliveira, carregador sindicalizado desde 2011, mas trabalha desde 2005 na atividade, diz que se atrelou há pouco tempo pra poder trabalhar em paz,

Gosto mais dessa área aqui (na Manaus Moderna), mas quando eu ia pra lá, os outros carregadores começavam, “porra! Carregador pirata aqui”, “num sei o que e tal”. Então eu peguei e falei pro colega, “eu vou me sindicalizar pra eles acabar com essa mania porque eu não gosto!”, não. Então tá bom, eu peguei e me sindicalizei, peguei meus documentos, levei lá. Eles pegaram, aí o presidente assinou minha entrada. Pago baratinho, 20 reais por mês, só a taxa de entrada que a gente pagou, pagou 100 reais pra poder entrar, aí as pessoas fica pagando 20 reais por mês. Aí, acabou deles me chamar de pirata¹¹³.

Sobre a compreensão do trabalho avulso, o advogado Paulo Basílio explica que o trabalho “*avulso portuário*” faz referência aos trabalhadores que “sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediação obrigatória do órgão gestor de mão de obra nos termos da Lei N° 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, ou de sindicato da categoria”¹¹⁴. Essa composição está descrita no Decreto N° 3.043 de 05 de maio de 1999, art. 9º, inciso VI, sobre a lei previdenciária e, neste sentido, essa Lei estaria ligada aos trabalhadores avulsos do Porto organizado, onde a OGMO serve como intermediadora entre trabalhadores e empresas que solicitam as atividades dos avulsos. Quanto os trabalhadores “*avulsos não portuários*” são aqueles trabalhadores que estão inseridos no sindicato ou não, mas que estão fora da responsabilidade da administração dos Portos organizados.

Em outro texto jurídico, a explicação para a existência da Lei sobre o trabalho avulso portuário é “afastar a intermediação dos sindicatos de avulsos nas operações portuárias, substituindo-os pelo Órgão Gestor de Mão de Obra, sem entretanto, excluir o trabalho avulso não-portuário”¹¹⁵ da área portuária. Acrescenta ainda que não retirar outros trabalhadores dos portos privatizados foi uma interpretação adotada pelo “TRT da 6ª região, quando não excluiria a possibilidade de outras formas de trabalho avulso, desde que não estivesse em mesmas condições jurídicas daquelas regidas para os Portos organizados”¹¹⁶.

¹¹³ Entrevista cedida no dia 20 de junho de 2012.

¹¹⁴ Paulo Sérgio Basílio. Artigo para Especialização em Direito Processual do Trabalho do Centro de Extensão Universitária. www.guiadotrc.com.br

¹¹⁵ Jus.com.br

¹¹⁶ D.O.U do dia 21 de abril de 2005. www.jusbrasil.com.br

Pelo artigo 9º, inciso VI, do Decreto 3.048 de 06 de maio de 1999, o sindicato dos trabalhadores “*avulsos não-portuários*” mesmo que não tenham relação com o OGMO, “tem a incumbência de elaborar folha de pagamento por contratante de serviço, além das especificações das parcelas do décimo terceiro, férias, efetuar pagamento de salário-família mediante a convênio com o INSS”¹¹⁷. É dentro desta realidade que inúmeros trabalhadores estão inseridos, como os “*chapas*” que são os transportadores de mercadorias, e também, estão os peões de rodeio, por exemplo. Para os juristas do Trabalho, os “*avulsos portuários*” e “*avulsos não-portuários*” devem estar em organizações diferentes, no entanto, devem possuir as mesmas condições de direitos trabalhistas. Para os trabalhadores, tanto a Lei que rege o trabalho avulso portuário, como o trabalho avulso não-portuário as legislações ainda não são suficientes para dar conta das realidades vividas e da garantia de direitos, mesmo aqueles conquistados há muitas décadas, como no caso dos estivadores que perderam no momento de revisão da legislação a possibilidade de negociarem os ao ganhos sobre sua atividade e organização – closed shop – no exercício da atividade, sendo essas atribuições a partir de 1993 do OGMO. Sobre o porto recaíram dificuldades impostas pelas novas normas de mercado, no qual direitos foram solapados e as lutas sindicais de décadas foram desconsideradas.

Seu Gilmar Lameira quando questionado sobre esses direitos para os carregadores sindicalizados ele diz que “é difícil, pois não há uma forma do sindicato organizar as aposentadorias, pois cada carregador presta o serviço como quer, negociando com os passageiros eles mesmos”¹¹⁸. A lei que o Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus atribuem como garantia de direitos é a 12013 de 06 de agosto de 2009,

Art. 1º. As atividades de movimentação de mercadorias em geral exercidas por trabalhadores avulsos, para os fins desta Lei, são aquelas desenvolvidas em áreas urbanas ou rurais sem vínculo empregatício, mediante intermediação obrigatória do sindicato da categoria, por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho para execução das atividades.

Parágrafo único. A remuneração, a definição das funções, a composição de equipes e as demais condições de trabalho serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores avulsos e dos tomadores de serviços¹¹⁹.

¹¹⁷ Regulamento da Previdência Social, de acordo com a Instrução Normativa MPS/SRP n. 03/2005. www.jusbrasil.com.br

¹¹⁸ Gilmar Lameira. Entrevista cedida em abril de 2016.

¹¹⁹ Lei 12023 de 27 de agosto de 2009. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12023.htm

Entre as narrativas, muito deles atribuem ao trabalho como um trabalho autônomo, que é definido como trabalhador autônomo que “exerce atividade profissional sem vínculo empregatício, por conta própria e com assunção de seus próprios riscos. A prestação de serviço é de forma eventual a não habitual”¹²⁰. Nesse sentido, o profissional autônomo pode ter os mesmos direitos à aposentadoria que um profissional com vínculo empregatício, desde que esteja registrado no órgão de fiscalização profissional de sua categoria e regularmente inscrito no INSS.

Apenas um entrevistado que não é sindicalizado faz sua contribuição ao INSS para aposentadoria. Seu Antônio Carlos que paga há alguns anos, segundo ele, porque sabe que não poderá fazer o trabalho por muito tempo por conta das dores excessivas que sente após um dia de trabalho. Essa realidade não significa que esses trabalhadores pouco se importam com o dia em que eles não puderem mais trabalhar, mas a burocracia, a papelada, as horas em filas, e a falta de incentivo do sindicato são alguns dos motivos que os fazem desistir. Seu Antônio Vítor foi um dos carregadores que mencionou a dificuldade de garantir os meios para a aposentadoria,

Aqui a gente não tem uma coisa assim pra aposentadoria. Somos carregador autônomo, só que aqui não prosperamos não. Aqui tudo que você faz tem que guardar.

Aqui no nosso sindicato a gente pode trabalhar em qualquer Porto, até em Itacoatiara (município do Amazonas). Tem um pessoal na Escadaria (Manaus Moderna) que veio pra cá, porque nosso Sindicato é mais organizado, conhecido pela população e eles entram no Sindicato. É assim desse jeito. Dizer que você vai ter aposentadoria não vai, dizer que você vai adoecer e ter alguma coisa não vai. **Fica pela conta de vocês pagarem o INSS? É.** Mas ninguém paga INSS, porque é uma burocracia, você perde é dia de trabalho¹²¹.

Até aqui temos uma árdua tarefa em compreender como a década de 1990 foi intensificando o desmonte da legislação trabalhista, que faz parte de um projeto em que visa coibir as possibilidades de lutas e dos benefícios dos trabalhadores de várias categorias. A década de 1990, período de intensificação do Neoliberalismo, que visa flexibilizar as relações de trabalho com a ajuda do Estado. Os estivadores sentiram essa flexibilização mudar todo seu viver dentro do Porto, no sentido de afastar do Sindicato das operações e negociações.

¹²⁰ www.ambito-juridico.com.br

¹²¹ Antônio Vítor. Sindicalizado no Sindicato dos Carregadores de Bagagens do Porto de Manaus. Entrevista cedida dezembro de 2015.

Maria Aparecida Alves e Maria Augusta Tavares alertam para o aumento dos trabalhadores em informalidade, ou seja, “aqueles que são contratados sem registro, de forma ilegal e não têm nenhum acesso a um conjunto de garantias sociais, e os trabalhadores por conta própria, que atuam em prestação de serviço e contam com ajuda de familiares ou ajudantes assalariados para extensão de seu próprio trabalho”¹²². Acrescentam ainda as autoras que a maioria das atividades em informalidade precisam do setor regularizado para obter oportunidades para a continuidade da atividade e que, “as formas concebidas do trabalho são indicativas de precarização e de uma maior exploração do trabalho, apesar da aparente autonomia com que as representações do capital revestem a informalidade”¹²³.

Para os carregadores esse tipo de situação de precarização se intensifica com as deliberações da Força Sindical que tem postura corporativista, que visa diminuir conflitos entre o Estado e Sindicatos, Sindicatos e empresários, segurando ou diluindo as pressões feitas pelos trabalhadores que necessitam e têm direitos na melhoria da qualidade de trabalho, em receber os benefícios. Até mesmo o presidente do Sindicato dos Carregadores, seu Gilmar tem duras críticas a Força Sindical, dizendo que ela ajuda em alguns momentos, mas que com frequência faz vista grossa sobre as necessidades dos carregadores,

A gente é filiado à Força Sindical e o Filizolla é o presidente regional da Força. Rapaz, ele fez reunião com a gente, fez um monte de reunião, a gente foi. Ele dizia, “não! vamos pegar, vamos trabalhar com os sindicatos”. Mas o que eles fazem, juntam uns quatro ou cinco sindicatos, vão conversar com o prefeito para ter ajuda, e cada sindicato ajuda, mas aí eles ficam entre eles.

Eles fizeram isso com a gente, eu tô por aqui entalado com eles. Eu quero que ele me chame pra falar com o Artur (prefeito). A gente nunca tem ajuda. Se a Força Sindical Nacional manda ajuda pra gente, cai tudo na mão do Presidente, agora o cara ganha 14 mil como Subsecretário do Trabalho, ganha mais 6 mil da Força e, a gente nessa situação. Eu botei na minha cabeça que esse ano, eu não vou ligar mais pra ele. Porque ele diz, “não, Gilmar, eu vou comprar umas camisas pra vocês e tal”, mas isso aí é só conversa fiada. A gente precisa da Força Sindical, esse camarada não presta, mas tem muita gente boa em São Paulo, porque lá tem gente que vem aqui eleva nossas coisas pra lá certinho (demandas), mas aqui tá tudo podre. **E as outras entidades nacionais?** Rapaz, é tudo igual, envolvidos com dinheiro até o tucupi. Teve um ano desse que foi a UGT, Força Sindical e a CUT, chegou pra gente e disse que tinha um milhão que o Governador Melo tinha dado pra fazer as festas dos trabalhadores. Rapaz, esses caras comeram o dinheiro todinho, colocaram um carrinho lá, mais três motos. Esses caras comeram o resto tudinho, desde lá eu pensei, “não adianta nem um, nem outro”. A gente tá na Força Sindical faz tempo que a gente tá filiado. Então,

¹²² Ibid., p.437.

¹²³Ibid., p.439.

a gente vai deixar aguentando, a gente paga 100 reais por mês como filiados. A situação é muito difícil mesmo¹²⁴.

Dentre várias reclamações do presidente do Sindicato e outros sindicalizados, notamos que com muita frequência a falta de apoio, auxílio financeiro, e alguns processos burocráticos estão atreladas a proximidade com empresas ou políticos, sendo estes exatamente os eixos de negociação da Força Sindical. Quando há reclamações sobre a Força Sindical, há na verdade, uma divergência quanto à negativa desta em unir nas negociações seus interesses com os interesses do Sindicato dos Carregadores. Porém, mesmo que muitos carregadores sindicalizados também compartilhem do eixo de negociação com empresários e políticos, essa vantagem que quer tirar a diretoria regional da Força Sindical tem desgastado as relações com o Sindicato dos Carregadores.

O historiador Marcelo Badaró em pesquisa “*Trabalhadores e sindicatos no Brasil*”, menciona que uma nova concepção de sindicalismo se produz no Brasil nos anos de 1990, “*sindicatos nacionais*”, havendo críticas, pois consistia em “centrar-se na constatação de que uma nova estrutura sugerida acabaria na concepção de sindicato de frente única de trabalhadores, optando pelo modelo europeu dos sindicatos ideologicamente afinados com a Central a que se filiaram”¹²⁵. O problema de tal proposta pode ser percebida na Força Sindical que é o posicionamento de vista grossa que faz aos Sindicatos filiados a ela, não permitindo a possibilidade de participação contínua dos sindicatos com a entidade nacional, nem sequer em suas reuniões, muito menos a possibilidade de um sindicalismo pela base, em que a base possa levar propostas de organização ou auto-gestão.

Seu José Ribamar Gomes da Silva em entrevista reflete sobre alguns desencontros entre Sindicato e Força Sindical, e caminhos que deveriam ser tomadas pelo com o Sindicato dos Carregadores, ao qual é filiado,

Olha! A gente trabalha com a Força Sindical, a gente paga ela. Mas ela lutar por nós? Ninguém vê luta, não vê nada. Todo mês a gente paga, sai do cofre 300, 400, 500 reais pra Força Sindical e a gente não recebe nada, nenhum agradecimento a nós. Que força é essa, que força é essa, irmão? A gente paga uma empresa pra ela fortalecer nós e nós não tem direito a nada. A Força Sindical é no Brasil todo, ela era pra fornecer o trabalhista, a área trabalhista pra nós trabalhador. Não aparece nenhum advogado pra defender nós. É isso que nós tem que ter, defesa.

¹²⁴ Gilmar Lameira. Entrevista cedida em Abril de 2016.

¹²⁵ MATOS, Marcelo Badaró. *Trabalhadores e sindicatos no Brasil*. Expressão Popular, 2009, p. 136.

O que a gente tem que fazer é se reunir, se juntar de dez carregadores pra debater o assunto, independente de Presidente. Ah, mas ele é o presidente. Mas eles não fazem porra nenhuma. Pra poder a gente jogar na cara deles que nós podemos conseguir, né, Velho?¹²⁶

Seu José Ribamar Silva a Força Sindical é pouco satisfatória no que tange às necessidades dos carregadores. E indigna-se também por ver que o presidente do Sindicato dos Carregadores, no caso, seu Gilmar não tenha proposto alguma intervenção para cobrar da Força Sindical posicionamento em defesa dos trabalhadores. A proposta do seu Ribamar é que exista o diálogo com os carregadores da base sindical, cobrando da Força Sindical alguma posição sobre o acompanhamento das demandas dos sindicalizados. Esses desentendimentos contínuos vão desencadeando desânimos e críticas de ambos os lados.

Novamente, Marcelo Badaró vai nos proporcionar uma reflexão sobre sujeitos que estão nas unidades sindicais que “não apresentam adesão de base ou uma tradição de lutas, mas o monopólio da representação aos sindicatos reconhecidos pelo poder público”. Acrescente a *cultura sindical* que essa estrutura estimula com o “surgimento de dirigentes mais preocupados em se manterem à frente dos “aparelhos”, desenvolvendo uma espécie de “carreira” sindical, do que em representar efetivamente suas bases pela delegação conferida pelos mandatos”¹²⁷. O problema se tornou uma ideia partilhada em muitos lugares, em muitos sujeitos dentro do Sindicalismo, em consonância com o solapamento das lutas históricas dos trabalhadores no Brasil, vinculando-se às propostas ardilosas do capitalismo renovado, mas com as velhas intenções de destruição dos direitos da classe trabalhadora.

No Estatuto do Sindicato do Carregadores do Porto com data de 2004, chama a atenção alguns dos artigos que se referem a proximidade com o Estado, como por exemplo, no artigo 3º, letra *c*, “Colaborar com o Governo do Estado, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução de problemas que se relacionam a categoria”¹²⁸. Sobre os recursos financeiros, no Artigo 15º letra *d*, “recursos provenientes de órgãos públicos municipais, estaduais e federais”. Essas características vão amarrando o Sindicato com o Estado, mas como os próprios sindicalistas mencionam ninguém ajuda, ninguém consulta, principalmente porque o Estado, no caso, até bem pouco era quem disponibilizava a inserção de empresas privadas, mas não havia consulta com o corpo de trabalhadores.

¹²⁶ José Ribamar Gomes da Silva.

¹²⁷ *Ibid.*, 134.

¹²⁸ Estatuto do Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens no Porto de Manaus – SCTBPM. 05 de abril de 2004. Com registro em Cartório de Títulos e Documentos e Registro Civil das Pessoas Jurídicas, situado na Rua: LoboD’Almada, 413 – Centro.

Para além das relações de proximidade ou conflituosas com Entidades Nacionais ou com o Estado, os carregadores parecem projetar em seu Estatuto maior grau de articulação com outras atividades, oportunizando maior visibilidade social, “Fundar e manter escolas, especialmente de aprendizagem”, “Realização e participação em congressos, conferências, seminários, whorkshops, cursos, palestras exposições, sobre as atividades desenvolvidas pelos seus associados”¹²⁹.

É também, descrito no Estatuto de 2004, que no cotidiano de trabalho seja de responsabilidade da diretoria “zelar pelo nome da instituição, pelo patrimônio desta e pela integração entre seus membros”. O Estatuto de 2004 parece ser menos exigente quanto aos modos dos trabalhadores em atividade se comparado ao Estatuto de 2000 que punia os trabalhadores, prevendo suspensões aos carregadores que fossem “pegos embriagados, por desacato a Assembleia ou Diretoria, os que entravam em luta corporal, os que tivessem má conduta e espírito de discórdia e, aqueles que atrasarem por mais de três meses o pagamento de suas contribuições ao Sindicato”¹³⁰.

Alguns membros da Diretoria em parte de sua narrativa parecem não tomar mais as ações dos carregadores como um impedimento ao trabalho, dentro do cotidiano tomam a função de orientar, como determina seu Antônio Brás,

Não adianta! Como eu vou tirar um trabalhador, um pai de família daqui. Eu não posso tirar, se ele vem trabalhar desse jeito. Eu vou só aconselhar pra ele não fazer isso, mas não cabe ao Sindicato tirar o cara, nós somos uma categoria, mas não temos autoridade¹³¹.

Se por um lado, seu Antônio Brás como diretor do Sindicato, aponta a tentativa de dialogar com os carregadores, por outro lado, evidencia que a inserção no Sindicato carrega alguns critérios,

Por exemplo, eu conheço bem a pessoa, aí tem outro que conhece também, aí de repente tem outro que conhece melhor, aí pronto. Aí você julga ele. Aí tem alguém que diz, “olha esse aí não serve, já aconteceu isso, ele é acostumado a fazer isso”. A gente passa na Assembleia e de lá decide.

Aqui tem os que a gente chama de avulsos. Os avulsos são os que não trabalham no sindicato. A gente vê eles como... muitos deles são gente boa, chegam pra trabalhar, mas tem uns já vêm com segundas intenções de

¹²⁹ Artigo 3º.

¹³⁰ Artigo 12º, do Estatuto do Sindicato de 05 de junho de 2000.

¹³¹ Antônio Brás. Entrevista cedida em janeiro de 2015.

mexer nas coisas dos outros. Outros que vêm pra trabalhar, mas não têm família e usam drogas, aí a gente não aceita isso. A gente fica numa briga aqui com eles, com esse tipo de pessoa, mas com aqueles que trabalham direitinho a gente não mexe não, a gente até convida eles pra entrarem no sindicato.

Em outra organização de carregadores o Presidente da Organização dos Carregadores da Feira da Panair, Maurício dos Santos, descreve como é feita a seleção dos carregadores daquela região:

Normalmente, se ficar provado que a pessoa sumiu com alguma mercadoria ou fez alguma coisa que possa sujar a imagem dos carregadores ele é convidado a se retirar. Fazemos uma votação para cada caso, para entrar, nós pedimos um comprovante de boa conduta e vamos buscar sobre o histórico da pessoa. Se for do tipo que se mete em confusão, não entra¹³².

A adesão ao sindicato passa a vigorar a partir de relações de proximidade entre os candidatos a inserção no sindicato e os próprios sindicalizados. E neste sentido, reforça a determinação em torno de quem pode fazer o carregamento dentro do Roadway, quando não os sindicalistas, mencionando aqueles que possuem comportamento que não “manche a atividade dos carregadores do Porto”. De todo modo, a decisão da inserção é determinada em Assembleia, onde se faz a devassa, no qual cabe alguns carregadores tecer comentários sobre a vida do candidato.

O historiador Fernando Teixeira, ao pesquisar sobre os estivadores de Santos, se refere a “cultura portuária” que se constitui a partir de uma série de códigos criados pelos trabalhadores portuários, em quais dentre os códigos perpassava o sentido de “comunidade, independência e solidariedade”, que estão ligadas às experiências cotidianas de trabalho dentro do Porto. Sobre a organização da atividade e os laços pessoais na contratação de mão de obra, o autor indica que muitas vezes, no Porto, as relações de proximidade eram o que definiam a escalação e/ou contratação dos sujeitos na Companhia das Docas de Santos, e que esta relação estava baseada no controle do comportamento daqueles contratados que mantinham relações de proximidades com aqueles que o autor chama de “contratante intermediário”, que visavam diminuir os conflitos entre os estivadores das Docas, adicionando o aumento de produtividade, diminuindo os afastamentos por conta de conflitos e

¹³² A Crítica, 15 de março de 2015. À margem do Rio e da História.

relacionados a aspectos morais no qual incentivava o sentimento de pertencimento a uma grande família¹³³.

Outro fator que levanta alguns conflitos entre carregadores é o sumiço ou subtração de mercadorias, mencionada como uma prática daqueles de fora do Sindicato ou aqueles que se “passam por carregadores”. O carregador Leandro Silva menciona sobre o desvio de mercadorias pelos carregadores não deve ser entendido como roubo ou furto:

Por um lado é até bom ficar assim (atrelado à Associação ou Sindicato) que não entra ladrão. Isso eu gostaria de registrar. Carregador que é carregador nenhum de nós mete a mão no bolso de ninguém pra roubar carteira. Tem muito carregador que se suja, mas nenhum pra roubar carteira de ninguém, celular de ninguém. Ele se suja assim, de outra forma. **Como assim?** Assim, leva mercadoria, mas não carteira, dinheiro, relógio, celular, cordão, essas coisas – isso aí não. É mais fácil ele fazer o que a gente chama de desvio. Desviar a mercadoria desse dono aqui e vender pra outro. Tem muito ladrão aqui que se finge de carregador e comprador de mercadoria, que finge e rouba as pessoas, né! E os carregador é que leva a culpa¹³⁴.

Pega um saco de farinha de ti, aí vende pra outro. Aí, vão dizer “rapaz, um carregador levou minha farinha”. Muita coisa se passa. Tem gente que a gente não conhece, vem pra cá, aí diz que é carregador. Se oferece como carregador, pra roubar a mercadoria do cliente.

Fernando Teixeira reflete que no Porto de Santos, muitas vezes de sabedoria dos feitores que faziam vistas grossas aos furtos praticados pelos estivadores que os praticavam a fim de desapertar, “Esses pequenos furtos eram constantemente praticados pelos trabalhadores dos portos. Se estavam “apertados”, eles faziam circular uma verdadeira economia informal de objetos apropriados, o que lhes rendia alguma remuneração extra-salarial”¹³⁵.

O roubo ou furto, segundo, Leandro está relacionado a algum sujeito não conhecido entre os carregadores, não fazendo parte dos quadros dos carregadores sindicalizados ou não sindicalizados aproveitam para se passar por carregadores, e subtrair os objetos dos passageiros.

Com ganhos incertos, mesmo que o movimento na área portuária seja constante, os carregadores vão “se virando” para ganhar algum dinheiro, negociando seus serviços, muitas vezes reduzindo valores de serviço. O “desapertar” dos estivadores de Santos, parece ser uma

¹³³ SILVA, Fernando Teixeira da. A carga e a culpa: direitos e cultura de solidariedade, 1937-1968. Santos: Hucitec, 1995, p. 11-24.

¹³⁴ Leandro Rodrigues da Silva.

¹³⁵ Ibid, p. 40-41.

estratégia também de alguns carregadores da área portuária do Centro de Manaus, ao menos em dias em que seus ganhos são reduzidos, trocando por outros produtos que lhes interessem¹³⁶.

Há conflitos, é claro, inclusive que perpassam pelo reconhecimento das atividades daqueles que não são sindicalizados. Na narrativa de Leandro, vai afirmando um aspecto que lhe interessa no Sindicato, a de não ser confundido com aqueles que se por carregadores, iniciando a fala com “por um lado é até bom”. Mas quais são os motivos que muitos carregadores, assim como Leandro, não se manifestarem em suas narrativas o Sindicato enquanto espaço de luta por seus direitos como trabalhador, como espaço de troca de saberes e de diálogo?

¹³⁶ Com relação à troca de mercadorias desviadas com produtos que interessam aos trabalhadores portuários, e focando nos sujeitos de nosso trabalho, em uma das visitas ao Porto, enquanto conversava com um dos carregadores que também trabalha com vendas de bebidas, muitas pessoas chegavam a este carregador pedindo sacolas para guardar cebolas. Depois de algum tempo, o carregador que conversa comigo pediu para eu olhasse para trás, onde havia um caminhão, e alguns carregadores em cima retiravam algumas cebolas das sacas e amarravam as sacas novamente, distribuindo para várias pessoas que passavam.



07. Sede do Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagens do Porto de Manaus, no Estacionamento do Roadway. Foto de abril de 2016. Na parede, o banner da Força Sindical. Acervo: Rafaela Bastos.

N.º 10

*Sindicato dos Carregadores e Transportadores
de Bagagens do Porto de Manaus*

Nome ANTONIO PANTOJA NAVECA
 Natural de ITACOATIARA Nascido em 29.05.28
 Filho de Antonio Vieira Naveca
 e de Clotilde Ferreira Naveca

Estado Civil Casado Profissão Carregador
 Cart. Prof. n.º 7320 Cart. Ident. n.º 63.897
 Reservista 2ª Certificado n.º 218639 Título Eleitor n.º 40.621
 Matrícula na D. T. M. 10 2ª Zona 49ª
 Residência Beco São João 25-B Educandos
 Obs. ADMITIDO NO SINDICATO COMO CARREGADOR EM
20.01.60
C.P.F. 006896022-00
 MANAUS

Antonio Pantoja Naveca
 ASSOCIADO

[Assinatura]
 PRESIDENTE

08. Ficha cadastral dos carregadores na década de 1960. Acervo Sindicato dos Carregadores e Transportadores de bagagens do Porto de Manaus.



09. A biriba uma espécie de crachá que os carregadores utilizavam para serem identificados. Acervo Sindicato dos Carregadores e Transportadores de bagagens do Porto de Manaus.



10. Crachá de Carregador, no período a partir de 1994, quando a Codomar passou a Administrar o Porto privatizado. Acervo Sindicato dos Carregadores e Transportadores de bagagens do Porto de Manaus.

2.3 Vivendo fora do Sindicato

Saber dos carregadores os motivos que lhes levam a não sindicalização cercou parte dessa pesquisa, aliás, foi a partir durante uma visita ao Porto, e o anúncio que fazia a radiofônica Voz Praieira¹³⁷, estabelecida dentro da feira improvisada ao lado do Mercado Adolpho Lisboa nos chamou a atenção com o anúncio, “Atenção senhores passageiros e donos de embarcações portadores de bagagens e mercadorias, utilizem apenas os serviços de carregadores identificados com camisa do Sindicato ou Associação¹³⁸”. Enquanto o anúncio se propagava, a realidade do mundo do trabalho da carga de mercadorias e bagagens se manifestava totalmente diferente daquela anunciada¹³⁹.

A Manaus Moderna apresentava inúmeros sujeitos transitando, seja qual fosse a cor da camisa, com seus tabuleiros erguidos sobre suas cabeça, em corrida constante entre uma carga e outra, descendo e subindo as escadas e rampas num movimento frenético.

A partir das entrevistas os carregadores não sindicalizados explicam que o Sindicato não os proíbe ao trabalho, mesmo que muitas vezes com o aviso de que é possível se tornar sindicalizado, o Sindicato não obtém o monopólio dos serviços na Manaus Moderna, mas de certo modo, os conflitos surgem com as disputas de serviços,

Já me sindicalizei, mas não deu certo. Eles têm o Sindicato deles lá no Porto (apontando para o Roadway). Eles querem botar o Sindicato aqui, mas aqui não tem como, porque não tem como ter controle aqui. O pessoal do Porto tem intriga como pessoal daqui, né. A gente chama eles de olho grande porque só querem o serviço pra eles.

¹³⁷ A rádio Voz Praieira está situada na Avenida Lourenço da Silva Braga, antiga Avenida Beira Rio, s/n – Box 103. Centro. (Anexo ao Mercado Municipal Adolfo Lisboa). O fundador da rádio foi seu Raimundo Maia, conhecido como seu Kimura que impossibilitado por motivo de doença passou a rádio para sua filha Ana Maria. A rádio faz publicidade para algumas empresas da região portuária, e noticia sobre algumas leis em torno do credenciamento de carregadores e a solicitação dos serviços dos mesmos por passageiros. A divulgação da lei é financiada pelo Sindicato dos Carregadores e transportadores de bagagem do Porto de Manaus, situado na Rua: Taqueirinha, 25 – Centro (interior da Estação Hidroviária de Manaus).

¹³⁸ Trata-se da Lei Federal 12023/2009, referente à categoria dos carregadores e transportadores de bagagem na área portuária, sancionada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Essa Lei dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Em seu Art. 1º, relata que: As atividades de movimentação de mercadorias em geral exercidas por trabalhadores avulsos, para os fins desta Lei, são aquelas desenvolvidas em áreas urbanas ou rurais sem vínculo empregatício, mediante intermediação obrigatória do sindicato da categoria.

¹³⁹ Em conversa com a dona Ana Maria, dona da Voz Praieira nos informou a fonte de solicitação do anúncio.

O Sindicato não impede nós de fazer o trabalho não. Às vezes eles dizem que os daqui cobra caro, mas eu vejo que tem uns que cobram barato, mas aqui cada um faz seu preço, porque cada sabe o que vai carregar.

Por um lado seria bom se sindicalizar porque fica assim, nós trabalhar sem ser confundido com pirangueiros. **O que são os pirangueiros?** Ah! São os que passam a mão nas coisas dos outros, se dizem carregador, mas eles querem é roubar.

Carregando alguns problemas por decidirem não entrar no Sindicato, como tentaram resolver esses conflitos os carregadores? Seu Antônio Carlos, o Bombado, lembra que houve uma tentativa de constituir uma Associação na Manaus Moderna, uma nova tentativa de torná-los parte de um grupo organizado, no sentido de manter material sobre aqueles que trabalham com a carga de mercadorias na Manaus Moderna, a Associação dos Carregadores da Área da Manaus, criada em 1997, por um grupo de carregadores da Manaus Moderna.

A Associação para Leandro, assim como o Sindicato não deu certo, pois assim como o Sindicato pareciam ter problemas muito parecidos: o sumiço de dinheiro arrecadado, a dificuldade de chamar companheiros de trabalho para a Associação, determinar um espaço do Sindicato para as reuniões e guarda de documentos.

O pessoal da Associação pegou os nomes dos carregadores não sindicalizados pra tentar organizar, mas aí não sei o que aconteceu. O João e o Bombado (seu Antônio Carlos), seu Lourenço e mais uns aí fizeram o cadastro, queriam foto, essas coisas. Tudo a gente deu, mas eu não sei o que aconteceu.

Rapaz, deixa eu te dizer logo! Porque isso da Associação era o seu João que sumiu com o dinheiro da Associação. Seu João era o presidente, mas eu não sei como foi isso. Eu sei que sumiu, né! Ninguém prestou contas com ninguém, até porque ninguém dava nenhum comprovante, então não tinha como a pessoa correr atrás¹⁴⁰.

Seu Antônio Carlos Lima, que ainda se intitula segundo tesoureiro da Associação também menciona o seu João como o sujeito que havia partido sem deixar pistas com dinheiro, documentos e uma dívida de dois meses de aluguel da sala que eles haviam alugado próximo a Manaus Moderna,

Nós passamos por um problema aqui, nossa Associação que depois de lá a gente ficou sem credibilidade. O negócio foi o seguinte, na época em que fizemos a Associação era pra gente organizar os carregadores aqui na Manaus Moderna, então o que nós fizemos foi pegar o nome de cada sujeito que estava interessado, fazer o cadastro da pessoa junto como se eles

¹⁴⁰ Leandro Silva, 29 de janeiro de 2015.

estivessem Associados, mas a gente dizia que era pra montar a Associação e quem topava nós colocava já, o nome do cidadão junto com o nosso. A gente arrecadava uns 50 reais iniciais só pra comprar camisa, crachá e correr atrás de documentos para efetivar nossa Associação. Ficamos uns 6 meses trabalhando, conseguimos o local pra nossa Associação, falamos com os empresários aqui de perto pra avisar que a gente tava se regulamentando enquanto Associação. O João começou a não vir todo dia como o combinado, eu como tesoureiro tinha que ter acesso a quanto a gente tava gastando, as notas fiscais de que tudo que a gente tava comprando, alugando e ele sempre dizia que tava tudo na Associação, mas quando fui ver isso não era verdade. Eu e mais uns associados fomos falar com ele pra saber o que tava acontecendo, ele disse que no dia seguinte ia tá com tudo na mão pra mostrar pra gente. Cadê ele? Picou a mula, nunca mais apareceu aqui, a gente nunca mais viu. Alguém disse que tinha falado com ele um tempo depois, e que ele tava com pretensão de construir um mercadinho e que ele falou que tava dando entrada num carro, mas ninguém mais soube dele. Deixou a gente sem nada, ou melhor, com uma dívida do local que a gente alugou e sem credibilidade. Eu como segundo tesoureiro não tinha como explicar pros associados que chegava comigo e perguntava, “ei, Bombado, cadê nossa Associação?”. Não tive como explicar, até porque mediante o acontecido eu só podia explicar que o João tinha fugido.

A Associação dos carregadores teria algumas responsabilidades muito parecidas com o Sindicato, como tentar articulações com o poder público, no caso, a Prefeitura para a resolução de problemas em torno da Manaus Moderna, além de criar uma rede de solidariedade em momentos difíceis para os carregadores: em caso de doença ou em casos de morte de um deles, o intuito era arrecadar entre os próprios carregadores associados valores que pudessem amenizar os problemas financeiros que surgiam após acidentes.

Na contra mão daqueles que se apoiam no Sindicato ou na possibilidade de sindicalizar-se, em entrevista com seu Jurandir Oliveira, carregador sindicalizado atribui as relações que mantém com seus clientes como parte de seu direcionamento ao trabalho, a garantia de serviços. O Sindicato, para seu Jurandir, assim como para Leandro foi uma forma de não ser confundido com aqueles que se passam por carregadores,

Sindicato não dá a confiança, não. Me sindicalizei para não ser confundido. As pessoas tomam confiança em mim por causa do meu trabalho, da minha responsabilidade. Eu sempre pensei e fiz valer minha responsabilidade. Eu sempre gostei de pegar as bagagens, as mercadorias dos outros e deixar no lugar que elas queriam. Isso antes mesmo do Sindicato. Tem um barco que vem aqui de Santarém há anos e eu nunca tive a oportunidade de pegar 12 mil reais no bolso, e o pessoal do barco pediu pra eu levar 12 mil reais pra uma loja aqui do Centro. A credibilidade vem da gente, do nosso trabalho.

Hoje eu levo 5, 6, 8 mil reais e as pessoas me chamam pra fazer o serviço. Isso antes do Sindicato¹⁴¹.

O carregador Fred, em entrevista dispara sobre não se sindicalizar pela falta de organização e comunicação que o Sindicato dispensa aos carregadores da Manaus Moderna,

Olha, é difícil eu me sindicalizar. Já fui do Sindicato, já fui da Associação, mas esses caras não conversam com a gente aqui. A gente não sabe quando tem uma Assembleia, quem entra e quem sai da Presidência, eles só querem saber do dinheiro da gente e somem. Foi assim no Sindicato, foi assim na Associação. Então eu fico assim, a gente trabalha pros outros, paga Sindicato ou a Associação, não tem INSS, assim é foda! Eu fico pagando uma coisa que depois de velho e acidentado eu vou ganhar o quê? Nada. Porque até para os sindicalizados quando se acidentam a gente junta um daqui outro dali e ajuda. O Sindicato não me representa em nada, porque se eu não correr atrás das minhas coisas, ele não corre¹⁴².

Se o diálogo sobre as maneiras de organização ainda parecem ser um campo de disputas, onde há divisões acirradas em momentos de obter clientes, sobre os códigos de condutas solicitados aos sindicalizados, ou sobre a proximidade que se tem com membros da diretoria sindical, é certo que mediante aos momentos de dificuldades, algumas desses conflitos é posto de lado. Sob o sol que arde a pele ou sob a chuva que torna os caminhos das cargas arriscadas, denotamos que eles vão contornando as distâncias de suas relações, constituindo redes de reciprocidade, de auxílio em momentos extremamente difíceis, como os de doença, morte, tristeza por saberem que estão constantemente preteridos pelos grandes projetos rentáveis do Privado e do Estado. Os carregadores sendo diferentes em vários aspectos permanecem no porto porque se solidarizam, ensinam o que sabem, aprendem a estar juntos diante às amarguras da vida.

¹⁴¹ Jurandir Ferreira de Oliveira. Entrevista em fevereiro de 2016.

¹⁴² Hulbert Carmo da Silva. Entrevista cedida em março de 2015.

Capítulo III - Solidariedade entre os carregadores

3.1 Formas de sociabilidade

Na área portuária os trabalhadores fazem do trabalho e do próprio porto seus locais de sociabilidade, mantendo relações com os colegas de trabalho da atividade e de outras atividades, constituindo parcerias, respeito, amizade.

No primeiro capítulo, trabalhamos como ao adentrar no trabalho com o transporte de mercadorias e bagagens acontece quando é ensinada por alguém que já a exerce há algum tempo, possibilitando que os mais velhos e carregadores que iniciam a atividade dialoguem. Em certos momentos, nem sempre há uma interação agradável entre todos os carregadores mais velhos e os iniciantes. É dentro do aprendizado do ofício que as relações vão se constituindo, e com alguma frequência se estreitam criando possibilidades para companheirismo e amizade:

Aqui quando eu cheguei eu passava por humilhação. Os carregadores mais velhos diziam que eu vinha dar sola, dar pino (enganar aos outros), mas aí eles foram me conhecendo e eu conhecendo eles. Hoje em dia a gente é uma família. **Como é tua relação com seu Antônio?** Ah! Ali nós é uma família, todo mundo se respeita, se ajuda, a gente divide trabalho quando tem como dividir. Às vezes, a gente divide trabalho e num dá certo, mas depois, no fim do dia, a gente conversa um com o outro e resolve a situação, é que nem família, a gente sai depois, senta numa mesa, toma um cervejinha e vai conversando¹⁴³.

O historiador Sidney Chalhoub que estudou os trabalhadores urbanos no Rio de Janeiro do século XIX, e se dirigindo aos portuários, esclarece sua preocupação em compreender “como a classe trabalhadora vivencia – aceitando, resistindo ou se submetendo à força – a dominação de classe e o controle social numa sociedade capitalista”. O autor também menciona os novos valores sobre o mundo do trabalho inseridos na sociedade em que a “competição” é vista por parte dos poderosos como competência profissional, mas para os

¹⁴³ Hulbert Carmo da Silva. Entrevista cedida em março de 2015.

populares esse valor está envolto de “lutas e desagregação, mas também de solidariedade e de espírito comunitário”¹⁴⁴.

Ainda na trilha nas reflexões de Sidney Chalhoub é notório entre as narrativas como as de seu Antônio Carlos Lima, em que há a consciência sobre os problemas existentes na sociedade dividida em classes, no caso dos trabalhadores e trabalhadoras quando colocados a todo tipo de sorte ele aponta, “todos nós sofremos juntos”, delineando o quão difícil é a situação que vivem os carregadores e carregadoras e demais categorias de trabalhadores e trabalhadoras da área portuária. Alguns aspectos dessas dificuldades vivenciadas se dão em torno dos acidentes que sofrem durante o trabalho, e conhecedores de que eles não teriam a quem recorrer nestes casos, pois ao quebrarem uma perna, ou um braço, eles se amparam dentro da próprio grupo ou grupos, juntando dinheiro, alertando a necessidade de doações entre eles mesmos para que possam efetivar o socorro ao carregador debilitado. Mesmo dentro do Sindicato, o auxílio entre os carregadores se faz necessário.

Tem uma ajudinha pequena assim. Eles dão 40 reais, 50 reais pra gente. Duas ou três semanas depois pára e, aí, esses meninos que são nossos colegas é que colaboram com a gente. Um dá cinco, outro dá 10 e assim intera dá 70 reais. Aí, a gente vai passando¹⁴⁵.

Em estudo sobre as situações de trabalho dos carregadores mencionam-se alguns riscos para os carregadores se apresentam a partir: da quantidade de peso que carregam prejudicando a coluna e pernas, elevando os riscos na ausência de equipamento de proteção individual. O ambiente sempre muito barulhento prejudica a audição, e ainda são expostos aos riscos de acidentes quando atravessam as pequenas pontes improvisadas com no intuito de deixar mercadorias e bagagens nos barcos, podendo causar riscos de afogamentos. Acrescenta-se a exposição a altas temperaturas que podem contribuir para o cansaço e doenças de pele.¹⁴⁶

A pessoa escorrega, cai. Graças a Deus nunca aconteceu comigo, eu sou um pouco religioso, então eu agradeço porque já vi cair tantas pessoas no mesmo lugar. Às vezes quebram mercadoria, esbagaça tudo, mas não se

¹⁴⁴ CHALHOUB, Sidney. Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*. 2ª Ed. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2001, pp. V-XI.

¹⁴⁵ Antônio Vítor. Carregador atrelado ao Sindicato dos Carregadores de Bagagens do Porto de Manaus. Atua no Roadway.

¹⁴⁶ FREITAS, Márcia Andréa Paes de. [et. Al] Análises das condições dos carregadores portuários do Porto de Manaus. VII Congresso Nacional de Excelência em Gestão. 12 e 13 de agosto de 2011. ISSN 1984-9354.

machuca muito. Uma vez, um carregador aqui, das antigas, ele tava na rampa, e dava pra cair na água, só que aí ele pulou e não chegou na água, ele bateu na pedra, aí ele morreu. Eu lembro de tudo. Foi triste, eu tava bebendo com ele e outro colega, o Ariramba¹⁴⁷.

Os casos de acidentes e de morte os carregadores vão trazendo o sentimento de insegurança e da perda – há sentimentos entre trabalhadores –, algumas vezes, as narrativas iniciam com o sentimento de desconfiança sobre os colegas, e seguem falando de saudade, e resgatando as experiências compartilhadas daqueles que os ajudaram a começar na atividade, ou sobre o zelo com que tinham em fazer o serviço e a reciprocidade ao buscar soluções em momentos de dificuldades.

Seu José Ribamar Freitas desabafa os infortúnios e acrescenta como eles vão dando conta da própria vida em conexão com os auxílios, “ajuda aqui é só um com o outro. Pedir daquele que tá lá no céu para nos ajudar e proteger, porque aqui no Porto é que tá a ferida. O resto é só promessa”.

O carregador Jurandir menciona “aqui o trabalho é pesado, você já sai na misericórdia, sai com dor nos joelhos, na costa, suado, você vai pra casa e você só quer saber de dormir e descansar o corpo pra poder chegar aqui no dia seguinte”.

Em alguns casos, como de seu Antônio Carlos o uso de medicamentos é constante, “olha, isso aqui é torsilax, isso é dorflex, aí tem esse gel aqui que eu uso pra passar nas pernas, na costa, nos ombros, eu uso também essa cinta porque tem dias que eu sem isso até trabalho, mas eu num faço nem metade do que eu consigo”.

No Jornal A Crítica intitulada, “*força além do limite*”, consta uma fala do carregador Idemar Côrrea que explica sobre os riscos de acidentes, “Mas a gente não tem com quem contar. Se eu me machuco aqui eu me complico. Fico sem trabalhar ou sem receber. Uma vez, faz seis anos, uma vez caiu uma peça de madeira no meu pé, ficou inchado e até hoje ele dói”¹⁴⁸.

Durante a pesquisa encontramos em uma página da Fundação Centro de Análise, Pesquisa e Inovação Tecnológica (Fucapi) a iniciativa dos alunos do curso de Design um projeto chamado ironbag, que é uma forma de amenizar o peso das mercadorias e bagagens que os carregadores levam,

¹⁴⁷ Leandro Silva.

¹⁴⁸ A Crítica, 01 de março de 2015.

O equipamento, que recebeu o nome “ironbag” – que em português significa mochila de ferro – lembra o jamaxim, um cesto de palha trançada que foi muito utilizado como mochila por seringueiros, na época da borracha. A estrutura foi criada há dois meses pelos acadêmicos de Design Jefferson Miranda, 30, Juliana Siqueira, 20, e Mayara Castro, 19.

Os estudantes dizem que o protótipo do ironbag ainda precisa ser melhorado, mas que já está provado que a aplicação do aparelho é boa, funcional e viável. Os alunos contam que usaram o próprio dinheiro para fabricar o ironbag e ainda não estipularam quanto custaria cada aparelho, mas pensam em um valor simbólico para ser acessível a todos os carregadores. Uma das ideias dos estudantes é uma parceria com uma empresa da iniciativa privada para a fabricação e comercialização do aparelho.

Para o estudante Jefferson Miranda de 30 anos, o desafio foi construir um equipamento com materiais leves, mas que ao mesmo tempo fosse resistente à carga extrema e à rotina dos carregadores. Segundo Juliana, caso alguma empresa se interesse pelo ironbag, o baixo custo e a qualidade do aparelho devem ser priorizados. Ele explica que o aparelho foi pensado por meio do Design Social que é um termo usado para definir projetos que visam à melhoria das condições sociais de pessoas, comunidades e sociedades como, por exemplo, intervenções no urbanismo, projetos para portadores de necessidades especiais, entre outros¹⁴⁹.

Em uma reportagem ao jornal A Crítica, Elenise Scherer explica a importância de se pensar as dificuldades que passam os carregadores em suas atividades,

O que ela chama a atenção é para as condições de trabalho consideradas difíceis, principalmente porque se modificam em face do ciclo hidrológico, ou seja, com a enchente e vazante do rio Negro. “Em geral, eles usam o carrinho para transportar as mercadorias e bagagens, mas ao deixar essas encomendas dentro dos barcos, não têm alternativas, pois eles são obrigados a carregar na cabeça e nas costas debaixo de chuva ou de sol”, relata Elenise¹⁵⁰.

As relações criadas entre os carregadores e suas formas de atribuir à coletividade uma medida para sanar os dias difíceis, nos aproxima de uma característica que a historiadora Maria Izilda Santos de Matos escreve aponta com um dos pontos mais marcantes nos estudos históricos que é do “político no cotidiano”. O historiador Edward Thompson possibilitou reflexões sobre a “cultura de resistência”, “em que a luta pela sobrevivência e a improvisação

¹⁴⁹ www.fucapi.br/educacao/2012/08/equipamento-pode-ajudar-estivadores-a-carregar-peso-de-forma-ideal/

¹⁵⁰ www.acritica.com/channels/manaus/news/trabalho-dos-carregadores-da-area-portuaria-de-manaus-e-revelado-em-livro. Publicação em 13 de novembro de 2013.

tomaram feições de atitudes políticas, formas de conscientização e manifestação espontâneas de resistências”¹⁵¹.

Neste sentido não é exagero apontar as manobras cotidianas que os carregadores vão articulando para manter proteção e auxílio com outros parceiros de trabalho, sobrepondo às dificuldades em que eles encontram.

A filósofa Marilena Chauí sobre as práticas do neoliberalismo afirma que o “Estado de Bem-Estar leva a diminuição da esfera pública ou ao gradual desaparecimento da identidade entre bem público e os direitos”. Neste aspecto, o Estado se ocupa em ampliar as oportunidades da iniciativa privada, o que revela o caos constituído pelo próprio Estado e o afastamento das possibilidades de relações entre sociedade civil e aqueles que estão no poder, ou seja, o Estado tem promovido cada vez mais o afastamento das falas dos trabalhadores, da conquista de direitos e das promoções de diminuição das desigualdades sociais¹⁵².

Entre os carregadores o afastamento e o esfacelamento dos direitos mais básicos dentro dos espaços públicos, no Porto, quando publicadas nas folhas dos jornais, manifestam suas indignações que os consomem no cotidiano. Os trabalhadores vivem a sensação de que lhes são negados pelas autoridades públicas o saber, o direito a fala, o reconhecimento como trabalhadores que lutam por seus direitos, sendo postos em situações vexatórias, no amargo silenciamento de seus projetos.

Durante a pesquisa, as narrativas dos carregadores e da carregadora que nos cederam entrevistas marcam que o político está inserido e é construído no cotidiano, e no cotidiano as normas, as exigências postas para eles e ela são re-significadas de acordo com as relações de sociabilidade que vão construindo dentro do Porto. O que significa dizer que, o discurso de autoridade e de organização da elite política entra no Porto, porém, ela condiz muito pouco com as realidades dos carregadores e carregadora, que tomam para si e significam as atividades e dos espaços de sociabilidade construídos pelos próprios trabalhadores.

Um dos autores que delinea a compreensão sobre o cotidiano é Michel de Certeau, que em sua análise da invenção alega que a organização da vida gravita em torno do “comportamento” e dos “benefícios simbólicos que se espera obter pela maneira de se portar”,

¹⁵¹ Ibidem., pp. 22-23.

¹⁵² CHAUI, Marilena. Cultura e democracia: o discurso competente e outras falas. 13 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

articulados a conveniência, o que geraria um contrato social, onde o usuário se obriga a respeitá-lo para que seja possível a vida cotidiana¹⁵³.

O Porto não é uma terra sem lei, como denotada no Jornal, mas que existem inúmeros códigos entre os trabalhadores que não são aquelas projetadas pelo poder público. A exemplo disso basta lembrar as características adotadas pelos carregadores no que eles consideram “roubo” é diferente do direito a parte da carga que eles transportam. Obviamente, há heterogeneidade no que consiste aos códigos partilhados entre eles, caso contrário, os relatos dos conflitos e divisões teriam um declínio alarmante.

O historiador Marcel Van der Linden a fundo das práticas criadas pelos trabalhadores propõe que a historiografia precisa ampliar seus espaços de percepção sobre os trabalhadores em consonância com as experiências que revelem as contradições, mas também, as formas que constroem sua identidade a partir das sociabilidades nos possibilita a reflexão de que,

não devemos ver os subalternos como indivíduos isolados porque, na realidade, eles têm que ser analisados antes como seres humanos concretos, que são parte de famílias, sistemas de parentescos e outras redes sociais e culturais.¹⁵⁴

Essas percepções de historiadores e historiadoras foram nos ajudando a compreender os carregadores em suas experiências, no sentido de tentar nos afastar de possíveis generalizações, concebendo o sensível em detrimento das perpetuações de ideias puramente competitivas das relações de trabalho baseadas somente em mercado, no estereótipo criado pelo capital de homens e mulheres que não sentem ou não podem sentir dor, fome, cansaço, e que não possuem suas contradições.

Pelo contrário, eles no encontro com o outro, na possibilidade do diálogo manifestam que no Porto há laços de proximidade e de sensibilidade que se efetuam no trabalho, e se amplia em outros momentos.

¹⁵³ CERTEAU, Michel. A invenção do cotidiano: 2 morar, cozinhar. 11ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes, pp. 38-41.

¹⁵⁴ Rumo a uma nova conceituação histórica da classe trabalhadora mundial. Revista História. São Paulo, v. 24, n. 02, 2005, p.31.

3.2 O Porto é um vício

O antropólogo James Scott ao trabalhar com o termo discurso oculto o identifica enquanto possibilidade de resistência aos grupos que são subordinados. Ele explica que, quando lhes é *negado o discurso* público criam redes de proximidade com outros subordinados que manifestem rejeição as estruturas de poder empregadas pelas elites ou por sujeitos de hierarquia superior. Sendo-lhe como característico que “os espaços sociais onde o discurso oculto se desenvolve são, em si mesmos, uma realização da resistência; são conquistados e defendidos na face do poder”¹⁵⁵.

Os carregadores ante as políticas estatais e empresariais que pouco os beneficiam dialogam e expressam entre si suas indignações e suas reflexões das manobras do poder público em mantê-los longe da participação dos projetos para a área portuária. Dentro do entendimento desses sujeitos que partilham experiências enquanto trabalhadores, o alvo que lhes é imposto é dos mais diversos estereótipos, desenrolando assim, suas articulações e suas narrativas críticas fora do controle de quem lhes subordinam.

Com Raymond Williams temos aprendido que cultura são os “modos de viver e lutar”, que perpassam por todas as dimensões da prática social¹⁵⁶. Modos de viver e lutar que estão inseridos na lida do trabalho e em suas práticas de sociabilidade dentro da área urbana de Manaus, quando nos referimos aos carregadores do Porto.

Todas as entrevistas foram feitas dentro da área portuária, nenhum dos carregadores e a carregadora se manifestou de maneira positiva quando mencionávamos a possibilidade de entrevistas fora do Porto, como uma forma de identificação do espaço de fala. Essa negativa de se reconhecer no espaço e em suas falas nos proporcionou grandes encontros com as formas de sociabilidade destes trabalhadores. Durante a entrevista de dona Rosângela, depois do trabalho, ela solicitou que fizéssemos a entrevista em um bar próximo ao trabalho, algo solicitado por seu Antônio Carlos Lima também. Os outros carregadores solicitavam que as entrevistas fossem onde nos encontrávamos, em pé ou sentados nos carrinhos que alguns usam para transportar as mercadorias ou bagagens, às margens do Rio Negro.

¹⁵⁵ Ibid, p. 173.

¹⁵⁶ WILLIAMS, Raymond. *Marxismo y literatura*. Barcelona: Ediciones Peninsula, pp. 17-26.

A entrevista da dona Rosângela, que havia trabalhado durante o dia inteiro, ela mencionava que gosta de se divertir também, mas de forma diferenciada daqueles que ela via no Porto, “eu gosto de me divertir saindo com minha parceira, gosto de assistir tv, ouvir música. A gente bebe, mas a gente bebe só nós, a gente sai pra comer. Geralmente não é aqui no porto, mas eu gosto de fazer isso, de ficar junto com minha parceira, de conversar”¹⁵⁷.

A preferência de dona Rosângela em se divertir com a parceira dela, não a deixa separada das relações que mantém com os colegas de trabalho onde, por vezes, nos intervalos e no próprio trabalho conversam e ficam juntos. Assim, na verdade, foi que encontramos dona Rosângela, fumando um cigarro à beira de uma das balsas com um colega de trabalho, repousando de um transporte de mercadoria que havia levado para uma embarcação.

Maria Izilda aprofunda ainda mais, quando remete o cotidiano enquanto categoria de análise ao propor que a preocupação explícita é “se libertar de conceitos abstratos e universais e ao mesmo tempo resgatar as experiências de outros protagonistas, levando o historiador do cotidiano a restringir o objeto analisado e desconstruí-lo no passado, o que permitiria a redescoberta de situações inéditas, não no sentido de apontar o excepcional, mas de descobrir o que até então era inatingível, por estar submerso”¹⁵⁸.

Essa reflexão vai de encontro com as possibilidades de construção dessa dissertação, no sentido de trabalhar aquilo que tínhamos encontrado no decorrer das entrevistas que são as formas em que eles caracterizam seus modos de diversões, encontros, lazer, que vão marcadas por suas sensibilidades e sociabilidades. Nisto, as entrevistas na área portuária acabaram trazendo interrupções nos encontros do entrevistado com os parceiros de trabalho. Isso implicaria talvez um desvio nos assuntos, mas pelo contrário, oportunizou que aprendêssemos como são as trocas de cumprimentos, de xingamentos, de brincadeiras, das preocupações que mantêm uns com os outros e, a criação de espaços de lazer.

Um dos modos de incorporação de lazer na área portuária são os bares que estão espalhados por toda a área portuária. Um deles é conhecido como *ponta do vento*, em que seu Antônio Carlos solicitou que fosse a entrevista. Ali, seu Antônio solicitou uma cerveja e iniciou contar sua vida no porto. Em entrevista ele mencionou,

Rapaz, eu costumava beber mais depois do trabalho, mas tem dias que eu tomo remédios pras dores na coluna e nos ombros, então eu prefiro ficar

¹⁵⁷ Rosângela Vieira Furtado.

¹⁵⁸ MATOS, Maria Izilda Santos de. Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho, p. 29.

mais na minha. Mas antes, eu bebia sempre. Depois que eu comecei a namorar uma moça que eu conheci, a Nelsa eu passei a passar os fins de semana em casa. **Onde o senhor conheceu dona Nelsa?** Aqui no Porto mesmo. Ela trabalha na cozinha de um barco, a gente se conhecia de eu fazer trabalho de carga pra embarcação que ela trabalhava e aí foi acontecendo. Ela me acompanhava mais, a gente marcou uma vez de sair junto, e aí a gente ficou junto, depois de um tempo a gente foi juntar nossas coisas, foi morar. Aí, a gente faz um churrasco, vamos na casa de um dos nossos colegas aqui, e vai preparar uma carne e vai conversando. Até porque aí tem aquela coisa, seu corpo vai pedindo pra descansar e, você tem que obedecer. Hoje eu bebo quando posso, mas a maioria dos meninos aqui bebem, e eu fico admirado porque eles bebem bastante e no dia seguinte tem um pique pra trabalhar. Coisa que eu já não faço com frequência¹⁵⁹.

Seu Antônio além de revelar os modos de diversão, que com o passar do tempo pra ele foi se modificando, ele também, menciona o namoro com dona Nelsa como uma relação que se deu na área portuária.

Outro entrevistado, seu José Ribamar de Oliveira Lopes disse que adora uma cervejinha, uma conversa com os colegas, almoço junto com os parceiros. Inclusive, a primeira vez que vimos seu José Ribamar e, solicitamos a entrevista, ele pediu que o acompanhássemos no almoço, oferecido por ele. Quando perguntamos sobre o que ele fazia pra se divertir menciona,

Ah! Às vezes a gente sai pra beber com os colegas daqui, e gente almoça junto, a gente tira umas brincadeiras. Mas às vezes, eu não gosto de beber com qualquer um, porque a gente leva muito pino e gera confusão. **Isso acontece muito?** Vixi! Demais da conta. Tem vez que eu fui combinar de beber com uns colegas, aí fica todo mundo combinado de pagar uma, aí teve já caso de um dizer que vai ao banheiro e num volta, de mexer com as mulher dos outros e o segurança do lugar botar todo mundo pra fora. Assim eu não gosto, porque eu gosto de beber minha cervejinha e ficar tranquilo. Agora eu vou lá beber e, sair a base de tapa de segurança, aí num é bom, não. Por isso que tem vez que os caras me chama pra beber e eu não vou, porque eles dão pino e querem arrumar confusão, querem ficar mexer com os outros. Nisso eu geralmente saio daqui, vou pra casa, durmo até umas horas, depois acordo e vou comer um churrasquinho perto de casa, lá no Piorini, aí bebo minha cervejinha. Quando sei que o cara não vai bagunçar eu vou com eles, mas quando um deles bagunça eu já fico de olho e, não vou na segunda vez que eles convidam.

Essas experiências nos fazem lembrar histórias suscitadas por Sidney Chalhoub, que focaliza em parte do seu trabalho, as formas de tensões existentes entre os trabalhadores

¹⁵⁹ Antônio Carlos Lima.

portuários em botequins ou próximos a eles. Nas experiências do Porto do Centro de Manaus no período trabalhado nesta dissertação está longe de apontar que eram idênticas daquelas vividas nos fins do século XIX e início do XX, porém, há de se considerar que existe nestes últimos anos algumas especificidades que são relegadas aos modos de ordem nos bares para aqueles que confrontam as ordens estabelecidas, como nos conta seu Ribamar que para aqueles que acabam brigando são expulsos pelos seguranças dos bares, pelos donos dos bares.

E chama a atenção para aquilo que seu Antônio chama de *levar o pino*, que é deixar o parceiro no bar sozinho para pagar a conta, o que para seu Ribamar quebra as possibilidades manter proximidade, ao menos no que diz respeito às visitas aos bares.

Nos aproximando da historiografia regional sobre o tema, encontramos no trabalhado da historiadora Dione do Socorro de Sousa Leão que pesquisou as relações mantidas entre os trabalhadores do Porto de Breves, no Marajó, nos proporciona uma explicação para trazer a tona as práticas do trabalhadores, “ao olhar as práticas de lazer não como uma atividade marginal ou distração para as dificuldades cotidianas, assentada em padrões burgueses, mas compreender o mundo e o modo de vida de dezenas de sujeitos históricos que frequentam determinados espaços considerados lazer na cidade¹⁶⁰.”

Integralmente importante que pensar as experiências dos carregadores como formas de viver a vida, retirando a carga de marginalidade, pois estes aspectos já são desenvolvidos pelos discursos daqueles que pretendem organizar e distinguir o trabalho e os espaços de lazer. O Porto é o lugar das práticas de sociabilidade, de lazer e da sensibilidade, inseparavelmente.

Foi assim que no encontro com os carregadores e carregadora que fomos aprendendo que todas essas experiências, inclusive durante as entrevistas. As diversas formas de lidarem uns com outros, por vezes, estão baseadas nas “brincadeiras” tomadas entre eles, como piadas e xingamentos, enquanto estão trabalhando. Muitas dessas piadas ou xingamentos envolvem casamentos, conotações voltadas à orientação sexual ou de trabalhos que não foram executados com êxito.

¹⁶⁰ LEÃO, Dione do Socorro de Souza. O porto em narrativas: experiências de trabalhadores, moradores e frequentadores da área portuária de Breves-PA (1940-1980). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, 2014, p, 91.

Às vezes, a gente passa e, sempre tem um mexendo. É assim só com os mais chegados. A gente às vezes fala que não tem divisão, mas tem sim, porque só são com as pessoas mais próximas, né! **Que tipo de coisas vocês falam?** Ah! Nossas brincadeiras é passada. Brincadeira de peão, sobre mulher. De mulher, da vida do outro, de futebol. Rola de tudo. Tudo que se possa imaginar (...) Nossas brincadeiras são tipo fazer o outro passar vergonha. Às vezes, tinha umas coisas sérias do porto, mas a gente torna tudo brincadeira, tem uns que ficam com raiva dos xingamento mais pesado, mas aqui a gente não deu briga¹⁶¹.

Mesmo que não aparente nenhum tipo de problema para Leandro, nem sempre essas “brincadeiras” são levadas como ele entende pelos outros, como ele menciona que ficam bravos com as piadas.

Fernando Teixeira em *Operários sem patrões* reflete sobre as relações dos portuários que denotam a “masculinidade e o machismo como código moral que norteiam a dramatização e a ritualização dos conflitos”¹⁶². Para além da força, coragem, é certo que no Porto de Manaus, existe também, os momentos em que essa dramatização carrega insinuações e tentativas de desprestigiar, relacionando o outro enquanto uma orientação sexual, ou seja, a tentativa de desprestígio que eles compreendem como brincadeira é quando chamam uns aos outros de gays, o que para muitos é uma ofensa ou vira motivo de piada.

Além da conotação negativa que leva à identificação de uma orientação sexual fora do heteronormatividade, outras enxurradas de xingamentos são propagadas pelos homens que entrevistando, alegando que são brincadeiras, como se referir ao tamanho físico, as roupas usadas para o trabalho, as relações de casamento, principalmente, numa tentativa de atingir uns aos outros fazendo com que os comportamentos das esposas sejam postos em dúvidas.

Outros modos de lazer estão destinados aos jogos de futebol ou banhos de rios, onde eles aproveitam pra fazer churrasco que acabam fazendo parte outros trabalhadores,

A gente tem um lazer, às vezes, na quarta-feira. A gente chamava o canoieiro dali e, ia pro outro lado do Rio. Aí, a gente ia pra lá e levava umas cervejas, um levava a carne, outro levava porco. Mas o Rio encheu agora e, a gente parou. A gente frequenta clubes pra tomar banho, no domingo, vai quatro ou cinco e vai tudo. Nosso lazer pé a gente que faz. O bom de ser carregador é que nem todo tempo a gente tá trabalhando e, aí quando tá trabalhando a

¹⁶¹ Leandro Rodrigues da Silva.

¹⁶² SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, SP: Editor UNICAMP, 2003, p.150.

gente tá trabalhando, como eu te falei, a gente tá brincando, mas prestando atenção¹⁶³.

Os modos como se caracterizam e como narram suas atividades vão destinando como eles vão interpretando as próprias experiências, afim de que especifiquem como vivem no Porto. Em a *filosofia e os fatos*, Alessandro Portelli alega que “não só a filosofia vai implícita nos fatos, mas a motivação para narrar precisamente em expressar o significado da experiência através dos fatos: recordar e contar já é interpretar¹⁶⁴”. É essa interpretação da própria experiência que temos nos preocupado em dimensionar em nossa pesquisa, no sentido de compreender quais as referências que vão buscando os carregadores em seu cotidiano, de maneira que durante as entrevistas, a não insistência de outras localidades para entrevistas também revelam graus de subjetividade do entrevistado pelo local, pela segurança em manter-se próximo do que lhe proporcione conforto e, significativas memórias a partir das suas experiências.

O trabalho com carga e transporte de mercadorias nem sempre foi a primeira opção desses trabalhadores, em alguns casos, como o de Leandro que revela sentir vergonha da atividade no início, na verdade, para cada carregador as experiência do início e a continuidade na atividade carregam significado e não significados homogêneos. Para Leandro a atividade já trouxe vergonha, mas a sua percepção sobre a própria atividade foi sendo modificada,

Quando eu ia por aí, as pessoas perguntavam o que eu fazia. Eu nunca falei verdadeiramente. Agora eu já falo, é um trabalho digno, aí só que tem pessoas que dizem que a profissão é pequena, a sociedade trata desse jeito. Elas humilham as pessoas nas suas formas de trabalho, só porque a pessoa vende picolé, ou é um carregador, porque vendem bombom. É um trabalho pequeno na frente de um advogado e, no caso, a sociedade dá mais valor pra esses tipos de pessoas, que na verdade não valem nada. Antes eu tinha medo de entrar no barco e encontrar algum conhecido e falar, “ah! O cara é carregador na Manaus Moderna”. Hoje eu não tenho mais isso, passou isso. Meu trabalho é digno¹⁶⁵.

Os estereótipos sobre a profissão tomaram conta do cotidiano de Leandro que não queria ser identificado como carregador, mas em detrimento desta memória, quando perguntado o que o fazia permanecer na atividade ele mencionou a relação com os colegas de

¹⁶³ Leandro Rodrigues da Silva.

¹⁶⁴ PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. Revista Tempo. Rio de Janeiro, vol. 1. N° 2, 1996, p.2.

¹⁶⁵ Leandro Rodrigues da Silva.

trabalho. E seguindo a entrevista, sobre sua esposa, ele menciona que preferia que ele trabalhasse empregado e, ele responde, “mas minha filha, eu trabalho, o dinheiro dá pra sobreviver”.

E dentro dessa possibilidade de compreensão, em uma entrevista, quando de maneira incomum, dois carregadores solicitaram que a entrevista tivesse a participação dos dois. Um deles, seu Ribamar expressou o significado de trabalhar durante anos após anos no Porto como carregador que dá o título deste último tópico, “o porto é um vício”, pois no Porto muitos carregadores permanecem até o momento em que não podem mais fazer a atividade,

Isso daqui é um vício. Mesmo tando em casa, mas dá aquela fissura e o cara vai querer tá trabalhando, você vai querer tá aqui conversando. Isso faz bem pra saúde. O cara tem que tá em movimento até Deus levar. Não adianta você ficar em casa, porque você vai adoecer, vai se estressar. Aqui não, aqui você vê alguém e vai levando a vida¹⁶⁶.

Seu Jurandir revela que o Porto não foi sua primeira opção, mas permanece no Porto pro não sofrer a mesma promessa do último emprego que era ter sua carteira assinada, mas depois de onze anos sem nenhum direito foi para o Porto, onde segundo ele ganha melhor e, não tem que obedecer nenhum patrão. No relato dele, quando saiu do emprego em uma casa de show em Manaus, o patrão ficou devendo três de salário atrasado e, que saiu sem nenhum direito durante onze anos. Para além dessas memórias ele diz, “aqui no Porto eu vivo bem, trabalho quando quero, tenho os clientes que me ligam. Os meninos daqui, a gente conversa e, vai cuidando da vida”.

As dificuldades são muitas no cotidiano de cada um desses trabalhadores: humilhações, doenças, morte, incerteza de ganhos, confrontos com autoridades políticas e policiais, mas várias razões os levaram ao Porto, dentre elas a necessidade por trabalho, o desejo de poder construir uma casa, de sustentar a família, mas dentre as significâncias/permanências que alguns carregadores têm sobre o Porto vai se atrelando aos momentos de acolhimento, de construção de amizade, de manter entre eles a valorização da atividade, pois ali com os demais trabalhadores puderam imprimir seus anseios, seus sonhos e a esperança de viver na cidade. É um vício porque para eles vão fazendo a própria vida.

¹⁶⁶ José Ribamar Gomes da Silva.

Em suma, a análise que empreendemos foi com o foco de reconhecer e apreender por meio das memórias dos carregadores e da carregadora seus conflitos, suas indignações e suas respostas para os processos de exclusão ao qual foram e são submetidos, buscando os sentidos que atribuem às próprias ações que são socialmente construídas, assim como suas memórias, como pensa Alessandro Portelli, “a memória é social, tornando-se concreta apenas quando mentalizada ou verbalizada pelas pessoas¹⁶⁷”.

As experiências durante a pesquisa entre os carregadores e a carregadora nos proporcionaram trilhar entre as memórias e, contá-las como mencionamos e experimentamos muitas vezes, não é algo integralmente fácil, pois todas as vezes que contavam as suas histórias de dor, de sofrimento, de extremas dificuldades toda a firmeza acadêmica se dissolvia. E transformar essas memórias em História carrega um caráter extremamente importante não somente para que a academia saiba como se dão as relações dos carregadores no Porto de Manaus, mas eles mesmos, no decorrer da pesquisa foram criando significados para a mesma, no sentido de participantes ativos para a construção dela.

¹⁶⁷ PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Revista do Programa de Pós-Graduação em História e do Departamento de História da Universidade Pontifícia Católica de São Paulo (PUC-SP), n. 15. Abril/1997, p.17.



11. Carregador Antônio Carlos Lima.



12. Carregador Sindicalizado com uma carga de tambaqui.

Considerações Finais

Neste estudo procurei trazer a partir das compreensões e ações que dos carregadores e da carregadora que entrevistamos no intuito de apontar para a história regional as múltiplas experiências vividas pelos trabalhadores. Nesse processo, contribuimos para a ampliação sobre as percepções para a historiografia sobre a presença feminina na atividade considerada por muitos como intrinsecamente masculina, além das inserções dos aspectos políticos construídos pelos próprios trabalhadores no Porto no período em que se tem debatido a reorganização dos Portos no Brasil e das relações de trabalho autônomo.

Vimos que no período de inserção da organização neoliberal nos Portos do Brasil, mais especificamente daquele que tratamos, o Roadway, algumas incertezas pairando entre os carregadores que só permitiam que ficasse aqueles que estivessem no sindicato, como forma de responsabilizar a categoria por qualquer ação dentro da área portuária relativa ao transporte de bagagens.

Na primeira parte desse trabalho foi possível perceber as especificidades dos Portos localizados no Centro da cidade de Manaus, no sentido de quem eram os responsáveis pela administração. Em 1990 a Portobrás, de iniciativa mista foi extinta para dar lugar as concessões a empresas privadas escolhidas pelo Governo do Estado do Amazonas. Posteriormente, tem-se a necessidade de criar a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias – SNPH, que posteriormente, em 2001, foi mencionada e uma série de irregularidades sobre as concessões do Roadway, segundo jornais e sites de notícias que afirmam que se tornou uma disputa judicial.

Nesta direção estudar as experiências de trabalhadores e trabalhadoras foi lidar com as formas de lidarem com as dificuldades, os conflitos e, ao mesmo tempo, os encontros para auxílios do carregador com poucas chances de trabalho. Dentre os conflitos mais comuns estava sob a identificação do carregador sindicalizado e não sindicalizado e a utilização de determinados espaços para trabalho, as oportunidades de trabalho também estão inclusas nestes conflitos, chamando-os quando havia uma predominância do conflito de *olho grande* para os sindicalizados que não permitiam a entrada no Roadway aqueles que atuavam na Manaus Moderna. Porém, descobrimos entre eles que criavam caminhos para ultrapassarem

as fronteiras da sindicalização e da privatização: o Rio. A partir das canoas pequenas e com a ajuda de um canoero, os carregadores não sindicalizados passam para o Roadway pelo Rio.

Surgiram entre as memórias dos carregadores as relações de proximidade, aquelas que proporcionaram lembranças de outros carregadores que ajudaram nossos entrevistados a aprenderem sobre o trabalho, sobre o cotidiano dos Portos em Manaus. Essas relações identificadas como motivadoras para a permanência na atividade na área portuária, ainda adicionadas às experiências da prática de esportes, dos banhos de rio, dos churrascos improvisados e das divisões de sensações no Porto.

Descobrimos que a tristeza, as dores, os ritmos de trabalho vão sendo representados por cada um dos entrevistados a partir de suas experiências e daqueles outros sujeitos que os carregadores observam em seu cotidianos, construindo *socialmente a memória*, como menciona Portelli, mas em hipóteses alguma, *exatamente iguais*.

Muitas vezes recorreremos aos jornais físicos e eletrônicos para verificar em que situações estavam descritos os Portos e os trabalhadores deles, no sentido, de refletir sobre os discursos daqueles que articulam também, percepções sobre os outros. Foram na intersecção das fontes, no cruzamento dos discursos nos jornais que vimos, por várias vezes, as distinções entre o relatar a área portuária, promover projetos de organização dos empresários, prefeito, administradores e, as experiências daqueles que nela trabalham e vivem.

Os Portos e a atividade dos carregadores foram sendo moldadas por eles e por ela como uma forma de sobreviver ao desemprego na cidade, mas também foi escolhida por uma relação de parentesco entre carregadores, uma identificação com a atividade, e principalmente, uma identificação com aqueles que se tornam seus parceiros e amigos. Isso foi revelando graus de sensibilidade e sociabilidade articuladas e vividas pelos trabalhadores e, nisso consiste o vício deles na área portuária, como mencionou seu José Ribamar Freitas, carregador sindicalizado, atuante na Manaus Moderna.

Os carregadores que atuam nos Portos contribuiram para que este trabalho estivesse mais próximo de suas realidades, das suas experiências, no sentido de que, muitas vezes, as agonias, as tristezas, os impactos sofridos no decorrer de anos de labuta e solicitações para que não se fossem esquecidos.

O Porto sem dúvida alguma tem grande movimento de passageiros com suas mercadorias, com suas bagagens e, todos eles se tornam parte da história do Porto, assim como aqueles que tomam a atividade como carregador, de maneira expressiva, são eles e mais inúmeros outros trabalhadores que trabalham para que parte da cidade continue a ser abastecida. As lutas desses trabalhadores e trabalhadoras é o que move seu cotidiano e compõem suas memórias, cada um toma para si e para o outro o direito muitas vezes negado: o de viver.

5.1 Fontes Oficias:

- Lei 8.630/1993. Dispõe sobre Modernização e gerenciamento de mão de obra <http://agenciat1.com.br/portuariosqueremregulamentacaonacionaldaprofissao/>
- Lei 12023/2009. Dispõe sobre a atividade de transporte de mercadorias em geral pelo trabalhador avulso.
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007/2009/lei/112023.htm
- Lei n.6.222, de 10 de julho de 1975. Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm.
- Lei 12.815 de 20 de maio de 1965. Dispõe sobre o exercício de carregador e transportador de bagagens nos Portos brasileiros. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L4637.htm

5.2 Jornal

A Crítica no período entre 1990 e 2015. Sessões em torno da cidade, política e policial, onde encontramos menções sobre os carregadores e outros trabalhadores portuários.

Jornal D24 de 2015.

Jornal 10 Minutos de 2015.

Jornal Agora de 2015.

5.3 Fontes Orais

1. Alcebides Pontes Pantoja. 19 anos de idade. Nascido em Parintins- AM. Sindicalizado. Trabalha no Porto privatizado de Manaus desde fevereiro de 2011.
2. Antônio Carlos Cardoso de Lima. Natural de Eirunepé – AM. Trabalha como carregador no Porto da Manaus Moderna há 09 anos. Vinculado a Associação dos Carregadores da Área da Manaus Moderna. É segundo tesoureiro da Associação.
3. Antônio Vitor. Nascido em Parintins – AM. 55anos de idade. Trabalha como carregador há 25 anos. Sindicalizado.
4. Antônio Brás. 41 anos de idade. Nascido em Santarém – PA. Sindicalizado. Trabalha como carregador há 19 anos. É diretor do Sindicato
5. Gilmar Lameira. Nascido em Manaus – AM. Presidente do Sindicato. Trabalha como carregador há 30 anos. Morador do Bairro da Paz.

6. Enoque José de Freitas. 59 anos de idade. Sindicalizado. Nascido em Manaquiri. Trabalha como carregador há 26 anos.
7. Hulbeurte Carmo da Silva, conhecido como Fred. Nascido em Manaus, trabalha como carregador há 10 anos. Já foi vinculado à Associação de Carregadores e ao Sindicato.
8. José Ribamar Gomes da Silva. Nascido em São Luís – MA. Carregador Sindicalizado, morador do Carbrás, Tarumã.
9. José Ribamar de Oliveira Lopes. Nascido em Imperatriz – MA. Sindicalizado. Trabalha como carregador há 04 anos. Solteiro. Não tem filhos. Mora no bairro Piorini, zona Norte de Manaus.
10. Jurandir. Sindicalizado. Nascido em Manaus – AM. Casado. Trabalha como carregador há 6 anos.
11. Leandro Rodrigues da Silva. Carregador na área portuária da Manaus Moderna. 28 anos. Morador na Zona Leste de Manaus. Trabalha como carregador há 9 anos.
12. Rosângela Vieira Furtado. 37 anos. Nasceu em Manaus. Atualmente é solteira. Tem uma filha de 16 anos. Morador no bairro Santa Etelvina, zona norte de Manaus. Trabalha numa distribuidora de balas, que está localizada na área portuária.

Referência Bibliográfica

- ALBERTI, Verena. Fontes Históricas: Histórias dentro da História. IN: PINSKY, Carla (org). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto. 2008. pp.155-202.
- BARROS, José D'Assunção. O Campo da História: especialidades e Abordagens. 8. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.
- CHALHOUB, Sidney. Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. 2 ed. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2001.
- CERTEAU, Michel. A invenção do cotidiano: 2 morar, cozinhar. 11ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes.
- GOMES, Ângela de Castro. Cidadania e direitos do trabalho. Coleção Descobrimo o Brasil. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.
- CRUZ, Heloísa de Faria. PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. In: Revista Projeto História, n. 35. Julho/Dezembro-2007.
- KHOURY, Yara Aun. O historiador, as fontes orais e a escrita da História. In: MACIEL, Laura et al. (org.).Outras histórias: memórias e linguagens. São Paulo: Olho d'Água, 2006.
- _____ Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: MACIEL, Laura et al. (org.).Outras histórias: memórias e linguagens. São Paulo: Olho d'Água, 2006
- LEÃO, Dione do Socorro de Souza. O Porto em narrativas: experiências de trabalhadores, moradores e frequentadores da área portuária de Breves-PA (1940-1980). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Pará. Instituto de Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. 2014.
- MATOS, Maria Izilda Santos de. Cotidiano e Cultura. História, cidade e trabalho. Bauru,SP: Edusc, 2002.
- MATOS, Marcelo Badaró. Trabalhadores e sindicatos no Brasil. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- NORA, Pierre. Entre memória e História: a problemática dos lugares. In: Revista Projeto História. N. 10. Dezembro/1993.
- PERROT, Michelle. Os excluídos da história: operários mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESAVENTO, Sandra Jathay. Cidades visíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 27, nº53, jan-jun., 2007, p. 11-24.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: Trabalho e Conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: EDUA, 1999.

PINTO, Ernesto Renan Freitas. Como se produzem as Zonas Francas. *Trabalho e Produção Capitalista. Série: Seminários e Debates*. Belém: UFPA/NAEA, n.13 – agosto 1987.

_____ Sociedade e consciência ecológica. In: *A Crítica*. Manaus, 05 de junho de 1983.

_____ Pré- requisitos para o nascimento das Zonas Francas. In: *A Crítica*. Manaus, 17 de setembro de 1984.

_____ Zona Franca de Manaus e o Desenvolvimento Regional. In: *São Paulo em Perspectiva*. Janeiro/junho de 1992. pp, 127-133.

PORTELLI, Alessandro. Forma e significado na História Oral. A pesquisa como um experimento em igualdade. IN: *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História*. São Paulo: n.14. Fevereiro/97, pp. 07-24.

_____ Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. In: *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo)*. São Paulo, 1981.

_____ O que faz da história oral diferente. In: *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo)*. São Paulo: n.14. Fevereiro/97. pp, 25-39.

_____ O Momento da Minha Vida: Funções do Tempo na História Oral. In: FENELON. Dea et al. (org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d'Água, 2004. pp, 296-313.

PESAVENTO, Sandra Jathay. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. In: *Revista Brasileira de História*, v.27, n.53, 2007

POLLAK, Michael. Memória, Esquecimento, Silêncio. *Revista de Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

SERÁFICO, José e Marcelo. Zona Franca e o Capitalismo no Brasil. *Estudos Avançados*. Vol.19. n. 54. São Paulo Maio/Agosto 2005.

SCHERER, Elenise. *Trabalho ocultado: os carregadores e transportadores de bagagens do Roadway e da Estação Hidroviária de Manaus*. São Paulo: Annablume, Brasília, 2012, pp. 145-160.

SCOTT, Joan. Uma categoria útil para análise histórica. disciplinas.stoa.usp.br/pluginfile.php/169642/mod_resource/content/2/gênero-scott.pdf

SILVA, Marilene Corrêa da. *Metamorfoses da Amazônia*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas/EDUA, 2000.

SILVA, Luzia Márcia Resende. *Carregadores de Mercadorias: memórias e lutas*. Uberlândia-MG, 1970-2000. Dissertação de Mestrado. PUC/São Paulo, 2003.

SILVA, Patrícia Rodrigues. *Disputando espaço, construindo sentidos: vivências, trabalhos e embates na área da Manaus Moderna – Manaus/AM – 1967- 2010*. Tese de doutoramento em História Social. PUC/São Paulo. 2011.

SILVA, Fernando Teixeira. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003.

_____ *A Carga e a Culpa. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Editora: Hucitec. Prefeitura Municipal de Santos. Edição comemorativa do 450 anos de Santos.

SILVA, Thiago Cedrez da. *Dos porões ao cais: memória da trajetória do Sindicato da Estiva de Rio Grande – RS nos anos de 1960 a 1970*. **Oficina do Historiador**, Porto Alegre, EDIPUCRS, Suplemento especial – eISSN 21783748 – I EPHIS/PUCRS - 27 a 29.05.2014.

RAMALHO, José Ricardo. SANTANA, Marco Aurélio. *Sociologia do Trabalho*. Ciências Sociais: Passo a passo. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

THOMPSON, E. P. *A Formação da Classe Operária Inglesa I: A árvore da liberdade*. 4 edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____ *Costumes em Comum. Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____ *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2001.

WILLIAMS, Raymond. *Marxismo y literatura*. Barcelona: Ediciones Peninsula, 2000.