

O Porto como Território de Trabalho: manifestações de trabalho no Porto de Parintins

Adelson da Costa Fernando¹
Universidade Federal do Amazonas

Laranna Prestes Catalão²
Universidade Federal do Amazonas

Resumo

Este artigo propõe a compreensão do porto de Parintins como território de trabalho e pretende dar inteligibilidade às várias expressões de trabalho que se estabeleceram nesse espaço. A cidade de Parintins, cidade amazônica à beira-rio, está situada à margem direita do Rio Amazonas; distante 420 km via fluvial de Manaus; é um território em que se vislumbram várias modalidades de expressão de trabalho, através das quais é possível a compreensão de um pedaço dessa complexidade que é a Amazônia. Além dos trabalhadores portuários avulsos, outros segmentos labutam diariamente no Porto: vendedores de artigos diversos e alimentação, taxistas, mototaxistas, tricicleiros, vendedores de passagens de barcos, navios e lanchas expressas e os trabalhadores avulsos não-portuários – amarradores de embarcação e carregadores e transportadores de bagagens.

Palavras-chave: Porto de Parintins. Território de Trabalho. Expressões de Trabalho na Amazônia.

Abstract

This article proposes an understanding of how port Parintins territory of work and want to give intelligibility to the widest array of work that settled in this area. The city of Parintins, Amazonian city by the river, is situated on the right bank of the Amazon River; distant 420 km waterway of Manaus; is a territory in which they envision various types of work expression, through which it is possible to understand a piece of that complexity that is Amazon. In addition to the dockworkers, other segments toil daily in Port: many vendors and food articles, taxi drivers, motorcycle taxi drivers, tricicleiros, vendors passages of boats, ships and yachts expressed and non-port independent workers - mooring of vessels and shippers and luggage carriers.

Keywords: Port of Parintins. Territory Labor. Expressions Working at Amazon

¹ Sociólogo, doutorando em Ciências da Religião/Sociologia da Religião pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-GO). coordenador.fbn@hotmail.com.

² Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia (PPGSS/Ufam). larannaprestes@gmail.com.

Introdução

Todos os territórios construídos pelos vários segmentos de trabalhadores, que recebem a materialidade dinâmica de seu trabalho, possuem regras sociais exercidas pela coletividade que define as expressões específicas de seus papéis no interior das relações sociais de sua categoria. Nesse sentido, o território de trabalho pode ser pensado como “um produto das ações coletivas, uma construção histórica do homem à medida que esse se organiza culturalmente”.

Ao se reproduzirem num dado espaço, “cria-se e recria-se a identidade coletiva entre os indivíduos e o território” (PEREIRA, 2009, p. 216). Assim, Almeida (2007) afirma que é o fator identitário e todos os outros fatores a ele subjacentes que levam as pessoas a se agruparem sob uma mesma expressão coletiva, a declararem seu pertencimento a um povo ou a um grupo, a afirmarem uma territorialidade específica e a encaminharem demandas ao Estado, exigindo reconhecimento às suas formas intrínsecas de acesso à terra. Almeida (2007) afirma que a noção “territorialidades específicas” pode ser considerada como resultante de diferentes processos sociais de territorialização e como delimitando dinamicamente terras de pertencimento coletivo que concorrem para um território.

A geografia crítica, ressaltada no Brasil pelo geógrafo Milton Santos, traz grandes contribuições com base numa elaboração teórica acerca do espaço e de como ele pode contribuir significativamente para o entendimento dos processos no território de trabalho nos portos, como em Parintins, interior do Estado do Amazonas.

Marco teórico

O porto como território de trabalho: algumas considerações

Estudar a dinamicidade do território de trabalho, particularmente dos vários segmentos encontrados no porto de Parintins, se sustenta no pressuposto da noção de espaço articulado como um *status* de ‘lugar’, tendo em vista que “é onde se realiza a sua produção da vida, ao mesmo tempo, que se criam nele as condições para sua reprodução” (GONDIM, 2008, p. 59). Esse movimento de produção e reprodução da vida no espaço, entre fixos e fluxos (ações e objetos), cria uma dinâmica própria em cada lugar, decorrente da singularidade das condições de existência (socioeconômicas, políticas, institucionais, ecológicas, culturais, étnicas etc.) da população, dos segmentos e categorias sociais, dos

trabalhadores. Significa que o meio ambiente é a fonte de recursos que garante sobrevivência de espécies e também o espaço onde elas se reproduzem (ODUM, 1988; FORATTINI, 1992).

É nesse sentido que para Santos (1996) o espaço não é um ‘palco’ onde fatos acontecem, tampouco uma caixa-preta onde informações são armazenadas. É, simultaneamente, conteúdo e contingente, sendo resultado das relações que o materializam: um processo constante e indissolúvel de interações entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Espaço é sistema de valores que se transforma pela ação humana; assim, a natureza do espaço é resultado material acumulado das ações humanas pelo tempo, e, de outro lado, animado pelas ações que lhe atribuem dinamismo e funcionalidade (SANTOS, 2002). Também podemos compreender que o espaço é anterior ao território (RAFFESTIN, 1993) e que ele é condicionado pela racionalidade de quem o usufrui.

O território é também um espaço, porém singularizado: sempre tem limites que podem ser político-administrativos ou de ação de um determinado grupo de atores sociais. Internamente é relativamente homogêneo, com identidade que vai depender da história de sua construção, e o mais importante: é portador de poder – nele se exercitam e se constroem poderes de atuação tanto do Estado quanto das agências e cidadãos (GONDIM, 2008, p. 238). Daí sua importância estratégica para as políticas sociais públicas na consolidação de ações para o enfrentamento de problemas e necessidades da população que o habita e o produz socialmente. Para Giddens (1989 apud GONDIM, p. 239), esse poder criado pelas estruturas do Estado e da sociedade civil organizada se institui por meio de redes de relacionamento humano que se constituem no espaço.

Os aportes teóricos de Sack (1986), Raffestin (1993) e Cox (1991) (apud MONKEN, 2008, p. 27), permitem-nos distinguir território e territorialidade e entender a constituição do território como processo, no qual existem superposições de intenções de diferentes atores e conflitos. Um mesmo espaço pode conter territorialidades que resultam em territórios com configurações, temporalidades e objetivos distintos. Essas territorialidades podem criar territórios temporários, permanentes, intermitentes, estáveis, instáveis, contínuos, descontínuos, com expressão em diferentes escalas (SOUZA, 1995). Intenção, apropriação, poder, delimitação e identidade são fundamentos sem os quais não se pode pensar o território (MONKEN et al., 2008).

O conceito de território pressupõe a categoria espaço, que é o fundamento básico de uma comunidade ou de uma sociedade, onde se constroem relações sociais e repousam objetos naturais (as coisas da natureza) e materiais (elementos que resultam do trabalho). O espaço é um sistema de objetos e, ao mesmo tempo, um sistema de ações. O espaço é

dinâmico. Pressupõe o empreendimento de ações humanas na sua configuração (SANTOS, 2002; BRITO, 2010). O espaço se transforma em território à medida que o revestimos de significados, sejam eles simbólicos ou materiais, afetivos ou míticos (TUAN, 1983).

Território é representação social e coletiva, ordenação primeira do espaço. A afetividade e o pertencimento ao lugar podem ser considerados formas de valor agregado, assim como o conhecimento e a práxis das atividades produtivas realizadas no território. O território é produto das ações coletivas organizadas e à medida que é pensado e organizado, cultural e socialmente pelo trabalho coletivo, dá visibilidade a grupos sociais o operacionalizam mediante regras de uso.

Ao utilizar o conceito de território de trabalho, deve-se estar atento a orientações de Santos e Silveira (2001, p. 12): “o território, em si mesmo, não constitui uma categoria de análise ao considerarmos o espaço geográfico como tema das ciências sociais, isto é, como questão histórica. A categoria de análise é o território utilizado”. Ou seja, não faz sentido pensar no território como delimitação de área; é preciso reconhecer processos e territorialidades que transgridem limites impostos por atores determinados (GONDIM, 2008, p. 252). É preciso conhecer o território, sua população e os processos que aí se desenvolvem (o território usado), bem como reconhecer as múltiplas e diversas territorialidades existentes na denominada ‘arena territorial’ (COX, 1991 apud GONDIM, 2008, p. 252). Daí, entender as estruturas portuárias como territórios de trabalho significa descobrir a (re) significação dos espaços pelas categorias sociais porque esse território carrega, de forma indissociável, uma dimensão simbólica ou cultural em sentido estrito, e uma dimensão material, de natureza econômica e política (MONKEN et al., 2008, p. 27).

A noção de território é dinâmica quando se pensa o contexto social dos trabalhadores no porto de Parintins, e principalmente quando se considera a realidade social constituída por relações intrínsecas no âmbito da dimensão espacial, ecológica, política, econômica e simbólica. A combinação de fatores é condição *sine qua non* que fundamenta o conceito de território, que não pode ser pensado como realidade estática. Deve ser contextualizado, pois expressa a dimensão histórica de grupos sociais. A orientação de se pensar elementos ecológicos, políticos, sociais, econômicos e históricos relacionados ao território provoca a imaginação científica para a observação de manifestações singulares e de diferentes fenômenos ou situações que marcam o cotidiano de trabalhadores que labutam no porto da cidade de Parintins, interior do Amazonas.

A cidade de Parintins e o significado do porto na Amazônia

A cidade de Parintins, cidade amazônica à beira-rio, situa-se na margem direita do rio Amazonas. É uma das ilhas do Arquipélago das Tupinambaranas, distante 420 km via fluvial de Manaus, capital do Estado do Amazonas. A cidade de Parintins é um território em que se vislumbram várias modalidades de expressão de trabalho, através das quais é possível a compreensão de um pedaço dessa complexidade que é a Amazônia, no dizer de Oliveira (2007, p. 171) “essas cidades são lugares onde pulsam modos de vida que diferem significativamente do padrão caracterizado como urbano em outras regiões do Brasil”.

A vida nas e das cidades amazônicas está ligada ao rio e à floresta. A obra *O rio comanda a vida*, do historiador Leandro Tocantins (2000), expressa a relação do rio Amazonas com a vida regional. Governando o labiríntico sistema orográfico, como aranha no centro de uma teia, o Amazonas é um fator de incansáveis metamorfoses. Prestigiador da realidade, ele transfigura, hipnotiza, solapa, restaura, faz aparecer e reaparecer ilhas, esconde embarcações encantadas na manga de sua casaca de ondas, devora cidades, alimenta populações, guarda em suas profundezas ricas encantarias habitadas pelos botos, iaras, boiúnas e cobras-norato (FRAXE, 2004).

É pelo rio que a vida amazônica adquire efervescência, fluxo e dinamicidade. “Nos rios abrem-se cenários de terras e florestas. A Amazônia nasce, desenvolve-se, perdura, segundo o evangelho escrito pelo rio” (TOCANTINS, 2000, p. 266). Os rios na Amazônia assumem importância fisiográfica e humana. O rio confere *ethos* e ritmo à vida. Dele dependem fertilidade e carência, formação e destruição de terras, inundação e seca, circulação humana e de bens simbólicos, política e economia, comércio e sociabilidade. O rio está em tudo (FRAXE, 2004).

As cidades amazônicas estão integradas entre si e se comunicam com as comunidades através das canoas, barcos, motores, lanchas, navios, entre outras embarcações. São nesses transportes que a vida ribeirinha é transportada e que a vida cabocla é dinamizada. Essas embarcações não conduzem simplesmente pessoas e mercadorias; nelas ocorre uma multiplicidade de relações, processos, trabalho, conflitos, encontros, desencontros, diferenças, aproximações: é “o rio enchendo a vida do homem de motivações psicológicas, o rio imprimindo à sociedade rumos e tendências, criando tipos característicos na vida regional” (TOCANTINS, 2000, p. 277), porque o rio é um “poderoso gerador de fenômenos sociais” (ID., *op. cit.*, p. 276).

São muitos processos, ações e relações que se verticalizam nos trajetos desenhados entre comunidades e cidades, protagonizados pelos trabalhadores no exercício de seus papéis.

Os barcos navegam na “epiderme dos rios” (FRAXE, 2004, p. 332); sobre eles viaja o caboclo, observando, estudando a natureza, conhecendo os sinais da chuva, da tempestade, do vento, da calmaria, dos dias e das noites. O rio é uma estrada líquida, cortado por atores que lhe imprimem relações dinâmicas a serem desveladas. Para Tocantins, “o homem e o rio são os dois mais ativos agentes da geografia humana da Amazônia” (2000, p. 277).

Interligado a toda essa paisagem encontra-se o porto, que funciona como o coração da cidade, tendo em vista que é por ele que se permite a dinâmica dos lugares em seus aspectos econômicos, sociais e culturais. O porto é, por excelência, o ambiente pelo qual são importados e escoados produtos e insumos, onde acontece o embarque e desembarque de pessoas (PRESTES, 2011, p. 45). Esse ambiente é considerado um território no qual se constrói um sistema de objetos espaciais/geográficos articulados por ações históricas e culturais, a partir da dinâmica entre rio e cidade.

As embarcações emolduram a orla fluvial que se transfigura em um território de relações humanas efervescentes e de toda uma movimentação da metrópole em direção ao rio e o movimento do rio rumo à metrópole, de modo que é na confluência dessas circulações e processos que está posto o núcleo de sua dinâmica (ID., *op. cit.*, p. 68). Esse território portuário é lugar de descobrimentos, de eventos significativos, de embates, encontros e despedidas. Os rios têm importância registrada na história biográfica das cidades, mesmo com a existência de vias rodoviárias, aeroportos e outras formas de comunicação e transporte.

O porto de uma cidade, mesmo sendo o lugar do transitório (OLIVEIRA, 2007, p. 172), liga a cidade com seus outros caminhos e estradas; liga o rio com a terra; as pessoas com a dinâmica do lugar; a economia com a cultura; os processos de produção/reprodução com a sociabilidade. No porto flui uma dinâmica da cidade que é apreendida e expressa com propriedade: o porto é por onde se chega e se vai; contém a possibilidade do entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, menos pelo movimento e mais pelo fato de encerrar o que a cidade possui e que nela falta. O porto é o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade.

O porto de Parintins é território de trabalho. No processo de organização da produção capitalista, o território transmuta-se de condição a meio de produção, por intermédio da intromissão do capital na relação entre trabalhador e instrumentos de trabalho (PENHA, 2005, p. 10 *apud* PRESTES, 2011, p. 68). No porto, o movimento é intenso durante o turno matutino, horário frequente de embarque e desembarque com trânsito de embarcações de cargas e passageiros. Especificamente no porto de Parintins, transatlânticos aportam com turistas do mundo todo que visitam a cidade para conhecer o Festival folclórico da cidade e os

bois Garantido e Caprichoso ou para participar da festa da padroeira do lugar, Nossa Senhora do Carmo.

No mundo do trabalho dos portos da Amazônia, os processos sempre se deram de modo precarizado, tanto nas relações interpessoais quanto no meio ambiente, principalmente nas instalações portuárias: trapiches de madeira e balsas sem proteção que funcionavam como ancoradouro, modelo construído nos portos de Manaus e reproduzido nas demais cidades amazônicas (SANTANA & SCHERER, 2009). Paixão e Fleury (2008 2008 *apud* PRESTES, 2011) esclarecem que o porto é território de ampliação do grau de complexidade produzido e estruturado pela cidade.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) foi responsável por importantes publicações acerca da proteção social dos trabalhadores portuários. Dentre estas se destacam a Convenção 137 e a Recomendação 145 que foram legitimadas no Brasil através do Decreto nº 1.574, de 31 de julho de 1995 e a Norma Regulamentadora (NR) nº 29, respectivamente. A Convenção 137 foi adotada no Brasil em 1985 e tem por objetivo proteger o trabalhador portuário frente a processo de automação, flexibilização e redução da mão-de-obra. Já a Recomendação 145 apresenta a mesma preocupação com a modernização e as alterações no mundo do trabalho portuário a partir dos anos de 1970 e enfatiza a necessidade do emprego permanente ou regular aos trabalhadores portuários e a garantia do mínimo de seguros sociais possíveis na relação de trabalho (PAIXÃO e FLEURY, 2008).

Nos portos brasileiros, as relações de trabalho estão sob a regência do Órgão Gestor de Mão-de-obra (OGMO), bem como dispõe a Lei nº 8.630/1993. É um órgão público e sem fins lucrativos, responsável pela centralização e administração da força de trabalho nos portos organizados, bem como apresenta o Capítulo IV desta Lei. O trabalho portuário pode ser realizado de duas formas: com vínculo empregatício a prazo indeterminado (contratação pela CLT) ou por trabalhadores avulsos portuários (BRASIL, 1993). No Porto de Parintins não existe o OGMO, mas sindicatos e associações que ditam o trabalho destes profissionais – cada um exerce sua função e operam segundo a multifuncionalidade sob a vigência da disciplina da fome (DEJOURS, 1992). A fragilidade institucional e a crise do sindicalismo resultante da reestruturação produtiva respondem à multifuncionalidade do trabalho.

O porto de Parintins e a lei de modernização dos portos/1993

A cidade de Parintins foi assim denominada em homenagem a índios Parintintin que nela habitaram em meados do século XVII. Sua história permeia colonizações europeias e espanholas nos rios amazônicos e missões jesuíticas que chegaram a ilha em 1669, sob

liderança do padre Felipe Bettendorff. Devido constantes doenças e perseguições no período pombalino, a cidade foi despovoada e reabitada em 1796, sendo denominada de Tupinambarana pelo capitão de milícias José Pedro Cordovil, sertanista português que deveria estabelecer a agricultura, mas optou pelo comércio de produtos naturais (SAUNIER, 2003).

A agricultura passa a ser a atividade principal com a chegada de Frei José das Chagas, quando a ilha foi entregue a este missionário pelo conde dos arcos do Grão-Pará e que passou a ser chamada de Vila Bela da Rainha, em 1798 (CERQUA, 1980). “Em pouco tempo a vila cresceu e se desenvolveu a agricultura, e como foi lembrado, foi introduzida a pecuária” (ID., *op. cit.*, p. 48). A produção de cacau, tabaco, mandioca, café e guaraná, além da pecuária, iniciada por Cordovil e Frei José, era escoada por uma rampa que também dava acesso a pessoas que desembarcavam no vilarejo; neste mesmo espaço, na orla fluvial, é onde funciona hoje o porto da cidade.

Bittencourt (2001), em sua obra “Memórias do município de Parintins: estudos históricos sobre sua origem e desenvolvimento moral e material”, relata a luta pela construção de um porto local, haja vista que a produção comercial era intensa desde 1876. O autor (ID., *op. cit.*, p. 60) afirma que:

No Relatório de 25 de Março de 1876, disse o Presidente da Câmara Legislativa à Assembléa Legislativa: ‘Villa Bella, que é um ponto importante pela frequencia dos vapores, por sua população laboriosa, também não possui uma matriz decente’. [...] A outra necessidade, a que se referiu o Presidente, era a da construção da rampa, no porto”.

A dinâmica portuária que começa a se estabelecer com o movimento de embarque e desembarque de passageiros, bagagens e cargas incentivou a construção de uma rampa no espaço do porto, em 1876, para melhorar o tráfego de pessoas e mercadorias. De acordo com Bittencourt (ID., *op. cit.*, p. 200):

[...] como era natural, devido ao grande tráfego sobre ella, a rampa ia precisando de concertos, que não eram realizados. Os dirigentes do Município não prestavam atenção aos reparos, resultando d’ahi o desaparecimento lento desse importante melhoramento.

Paixão e Fleury (2008) elucidam que o porto é território de ampliação do grau de complexidade produzido e estruturado pela cidade. Tomando como referência a Mesopotâmia, localizada nas margens do rio Tigre e Eufrates, remonta a importância do porto fluvial, palco para o comércio e instalação de estrangeiros que não podiam ultrapassar os muros da cidade. Os autores consideram, ainda, o porto marítimo para a Grécia Antiga, uma

vez que com a baixa fertilidade do solo e a pouca disponibilidade de terra para pecuária, os gregos dependiam do comércio que entravam pelo porto.

Segundo Hatzfeld (1988, p. 145 *apud* PAIXÃO e FLEURY, 2008, p. 19),

As cidades dotadas com um bom porto podem desenvolver-se muito sem o risco da fome e, por outro lado, produzir em abundância, confiantes em poderem encontrar mercados externos, numa época em que a oferta é quase sempre inferior à procura [...] A história econômica da Grécia será doravante a dos seus grandes portos: Atenas, Siracusa, Rodas, Delos, Alexandria e Bizâncio.

Somente após a elevação da vila à categoria de província de Parintins, em 1880, esta mesma casa legislativa solicitou e aprovou a construção de um trapiche, mas sua execução só ocorreu em meados de 1930, pela administração local (BITTENCOURT, 2001). Funcionando com um trapiche de madeira, o porto de Parintins continuou sob administração local e sua manutenção se dava via arrecadação de tarifas portuárias, também motivada pela exportação de juta produzida pelos japoneses na cidade. Segundo a capitania dos portos, a jurisdição tinha extensão desde a “boca do Ramos à boca do Limão”, ou seja, toda a beira-rio da cidade.

Em meados de 1970, a administração foi ao Estado com a criação da Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRAS, uma *holding* que representava o interesse do governo em centralizar atividades portuárias, consolidando o Sistema Portuário Nacional (KAPPEL, 2001). A adequação rendeu ao porto de Parintins e seus trabalhadores melhores condições de trabalho e armazenagem dos produtos e insumos que partiam e chegavam à cidade. Contudo, devido à crise institucional da Portobras, deu-se sua extinção em 1990.

Envoltos pelo movimento de modernização e redemocratização do país, a problemática portuária e a indefinição de sua gerência são pauta no Congresso Nacional. Da construção, resulta a Lei de Modernização dos Portos, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Para Paixão e Fleury (2008, p. 26),

Estava inaugurada, assim, uma nova era, um novo estágio, na administração da mão-de-obra portuária em todo o Brasil. Nesse contexto, a Lei 8.630/1993 não representa apenas uma modificação legislativa. É mais do que isso. Ela contempla um modelo preexistente, invertendo, em alguns aspectos, alguns dos vetores consagrados no marco legislativo anterior.

Segundo a Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993),

[...] o porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a circunscrição de uma autoridade portuária. Os portos não enquadrados nessa situação são ditos “não organizados”,

não sendo as suas atividades reguladas pelo presente ordenamento. Os portos “não organizados” são geralmente pequenos e pouco movimentados, sem administração, resumindo-se, na maioria das vezes, a um pequeno cais para recebimento de mercadorias.

O porto organizado é de responsabilidade da União, bem como preconiza a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que institui a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Estes órgãos fazem a gestão e estabelecem a reestruturação portuária, além de regular e dispor quanto aos portos organizados a fim de concretizar o disposto na Lei nº 8.630/1993.

Segundo a Lei de Modernização dos Portos, a autoridade portuária é responsável pela administração, competência da Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), instituída pelo Decreto nº 23.904, de 07 de novembro de 2003. A SNPH é empresa pública vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura, de sede e foro em Manaus/AM e jurisdição em todo o Estado, tendo por finalidade o desenvolvimento da rede hidroviária interior, infraestrutura portuária e navegação no Estado e exercício de Autoridade Portuária, executando atividades sob o princípio da descentralização. Assim, o Porto de Parintins é administrado por uma seção regional na qual seu supervisor local e os trabalhadores estão subordinados a esta seção sob regime celetista através de concurso ocorrido no ano de 2006.

Seguindo o programa de modernização, o Porto de Parintins foi reformado em 2006, por meio do DNIT e supervisão da obra pelo Departamento de Engenharia do Exército Brasileiro. A estrutura física possui espaço de armazém, sala embarque e de desembarque, serviço social, supervisão, administração, sanitários/vestiários para funcionários e público, área para restaurantes, lanchonetes, banca de revista, artesanato, agência bancária, postos da Sefaz, do juizado de menores, da capitania dos portos, da vigilância sanitária e da fiscalização do Ministério da Agricultura. Contudo, apenas os espaços destinados à administração portuária e trânsito de passageiros e armazéns de mercadorias funcionam regularmente. Demais órgãos não direcionaram recursos humanos e equipamentos para o funcionamento.

A antiga balsa de dois pisos com a ponte fixa foi substituída por uma balsa com capacidade média de 2.250 toneladas e por uma ponte formada por uma parte móvel e outra fixa, para adaptar a dinâmica portuária aos ciclos das águas (enchente e vazante). Em 2006 e 2009, a enchente do rio Amazonas gerou avarias ao prédio e, em meio à vazante de 2009, a ponte fixa que interliga a balsa e o prédio alcança um ângulo de aproximadamente 70 graus, dificultando o trânsito neste espaço. Este ciclo das águas no Amazonas também são fatores

preponderantes na organização do trabalho e de análise do território de trabalho. Portanto, Tocantins (2000, p. 276-277) explicita que:

Quando nas cheias a navegação alcança os sítios mais longínquos, certas vezes as alegrias do feliz acontecimento são toldadas pelas inundações funestas, arrasando culturas agrícolas, tragando barrancos, removendo a pobreza franciscana das barracas, levando o desespero aos lares, e constituindo uma séria ameaça à economia. Nos seis meses de seca o verão derrama sobre o vale o fulgor do sol em céu azul, descoberto, e o drama nos altos rios é a falta d'água no álveo empobrecido, a água contra a qual se blasfemara no desespero das alagações.

Por ocasião dos ciclos das águas, o porto foi novamente reformado pelo DNIT sob supervisão do Exército Brasileiro. A obra ocorreu entre abril de 2010 e maio de 2011. Inicialmente, a área civil – prédio e estacionamento – compreendeu a elevação do piso da área civil em quase um metro para evitar as enchentes. A parte naval recebeu uma balsa com estrutura para atracação de embarcações de grande porte, como navios de turismo, e uma ponte maior para interligar balsa e área civil. Em setembro de 2010, as adequações na parte naval obrigaram a interdição de trânsito no porto, sendo a movimentação portuária transferida para o “Porto do Dodó”, como é conhecido o porto privado da Empresa Santa Rosa Serviços, localizado a beira-rio da cidade.

O porto improvisado abrange uma área de atracação para as embarcações de grande porte, mas devido sua localização, distante do centro da cidade, a dinâmica portuária foi dividida entre o “Porto do Dodó” e a orla próxima ao Porto de Parintins. Na entrada do porto, a pista de acesso à rampa é de concreto, contudo, o espaço à beira-rio destinado às embarcações é uma rampa de barro batido que apresenta poeira agitada por caminhões e demais transportes motorizados em dias de sol, e lama nos dias chuva.

Considerações finais: as configurações de trabalho no Porto de Parintins

É pelo e no porto de uma cidade que ocorre a diversidade de relações de trocas mercantis, onde se situam diferentes segmentos econômicos. Estes estão envolvidos com a venda de pescado, madeira, animais silvestres e produtos hortifrutigranjeiros, além de frutas regionais que chegam à beira-rio. O porto é um lugar que comporta expressões complexas de modos de trabalhos múltiplos e diferentes, que vão do trabalho formal ao informal, diferentes modalidades de ganhos, de acesso aos serviços de consumo coletivo e de condições de vida.

O porto constitui-se em um multifacetado território de trabalho (HAESBERT, 2004), no qual se expressa a importância da diversidade na construção social de uma cidade. Nesses

territórios de trabalho há intrincados tipos de trabalho: comerciantes, donos dos barcos regionais, vendedores ambulantes, carregadores de bagagens e auxiliares de embarcações. Esse território configurou-se por múltiplas práticas e vivências humanas, com intensas redes de trocas econômicas, sociais, culturais e simbólicas que foram se reproduzindo no tempo e se espalharam no espaço urbano/ fluvial parintinense.

A política de modernização do país, iniciada nos anos 1990, no Governo Collor, que afetou também o setor portuário, faz parte do projeto neoliberal que trouxe a reestruturação produtiva do capital em resposta à crise que afetou a economia nos anos de 1970. Sua principal característica é a imposição da acumulação capitalista, fomentado pelas inovações tecnológicas e organizacionais, com base no toyotismo, modelo japonês que atingiu principalmente a classe trabalhadora.

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

Tal modernização atingiu a relação capital x trabalho principalmente na transferência da organização do trabalho e de registro dos sindicatos dos trabalhadores para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (OGMO) e/ou contratos e normas pactuadas em convenções dos trabalhadores, corroborando com o que Alves (*idem*) apresenta como “o novo (e precário) mundo do trabalho”, tendo como implicação desta ofensiva do capital, o trabalho precário e a crise do sindicalismo.

Na pesquisa, constatou-se que agentes portuários e integrantes do setor administrativo são concursados e trabalhadores avulsos são regidos pela contratação eventual com operadores portuários, donos de embarcações ou transeuntes. A categoria “trabalhador portuário avulso” é uma atividade de capatazia, estiva, conferência de carga, concerto de carga, vigilância de embarcações e bloco, para a qual se deve estar capacitado e cadastrado ou registrado no OGMO. A diferença entre cadastrados e registrados é feita por Paixão e Fleury (2008, p. 31) nos seguintes termos: “o cadastro, no regime atual, complementa as equipes de trabalho na falta do registrado, ou seja, quando os registrados são aptos ao trabalho não são suficientes para o preenchimento das equipes”.

No Porto de Parintins não existe o OGMO, mas sindicatos e associações que orientam o trabalho de profissionais – cada um exerce função e opera segundo a multifuncionalidade sob a vigência da disciplina da fome (DEJOURS, 1992). A fragilidade

institucional das organizações, trazidas pela crise do sindicalismo, resultante da reestruturação produtiva, responde à multifuncionalidade do trabalho e gera conflitos entre os segmentos do trabalho.

Considerando o suposto, conclui-se que o trabalho portuário deve primar pela negociação entre trabalhadores, mesmo que sejam avulsos, e seus contratantes a fim de estabelecer condições adequadas às atividades, sendo que tais negociações são livres para atingir o limite do interesse público, visando a melhoria dos serviços executados; deve vedar o trabalho aos profissionais que não forem portuários para que seja assegurada a qualificação profissional e os rendimentos auferidos dos que possuem qualificação; deve, ainda, garantir a equidade entre os trabalhadores; a execução de atividades que requeiram a mesma qualificação, independente da categoria a que pertencem; e, por fim, primar pela modernização tendo como marco a ruptura com o intervencionismo estatal. Essas características só enveredam a um caminho: privatização do espaço público, onde os transeuntes tornam-se clientes e os trabalhadores mercadorias para o capital.

Além dos trabalhadores portuários avulsos, outros segmentos labutam diariamente no porto de Parintins: vendedores de artigos diversos e alimentação, taxistas, mototaxistas, tricicleiros, vendedores de passagens de barcos, navios e lanchas expressas e trabalhadores avulsos não-portuários – amarradores de embarcação e carregadores e transportadores de bagagens. São pessoas que possibilitam a dinâmica portuária nas cidades a beira-rio da Amazônia. É o trabalho das pessoas da margem, de trabalhadores das águas, trabalhadores da força física, que possibilitam a dinâmica portuária e é sobre esta ótica que a pesquisa almejou observar a importância das categorias sociais no porto de Parintins.

Referências

ALMEIDA, A. W. B. **Terras de quilombo, terras indígenas, “babaçuais livres”, castanhais do povo, faxinais e fundo de pastos**: terras tradicionalmente ocupadas. Manaus: PPGSCA, 2007.

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

BATICH, M. **Previdência do trabalhador**: uma trajetória inesperada. São Paulo: Perspectiva, 2004.

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

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia**: formação social e cultural. 3 ed. Manaus: VALER, 2009.

BITTENCOURT, Antonio C. R. **Memória do Município de Parintins**: estudos históricos sobre sua origem e desenvolvimento moral e material. Manaus: Edições Governo do Estado, 2001.

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

Disponível em:

<http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/8b6939f8b38f377a03256ca2000686171/7b01a0203e298baa032569fa0072954b?OpenDocument>. Acesso em: 27 set 2009.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/18630.htm. Acesso em: 10 set 2009.

BRASIL. Ministério do Trabalho e do Emprego. Secretaria de Inspeção do Trabalho. **Manual do Trabalho Portuário e Ementário**. Brasília: MTE, 2001a.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos**. São Paulo: LTr, 2005.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Marítimo à luz do Direito do Trabalho**. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2587, 1 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/17091>>. Acesso em 13 de março de 2013.

CERQUA, Dom Arcangelo. **Clarões de fé no Médio Amazonas**: a Prelazia de Parintins no seu jubileu de prata. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1980.

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

FRAXE, Therezinha de J. P. **Cultura Cabocla-ribeirinha**: mitos, lendas e transculturalidade. 2 ed. São Paulo: ANNABLUME, 2004.

FONSECA, Osorio J. M. **Pensando a Amazônia**. Manaus: VALER, 2011.

FORATTINI, O. P. **Ecologia, epistemologia e sociedade**. São Paulo: EDUSP, 1992.

GONDIM, G. M. M. **Espaço e Saúde**: uma (inter) ação provável nos processos de adoecimento e morte em população. In: BARCELLOS, Christovam (org.). Território, ambiente e saúde. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2008.

KALLEBERG, A. **O crescimento do trabalho precário**: um desafio global. Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 24, n 69, fev/2009.

KAPPEL, Raimundo F. **Portos Brasileiros**: novo desafio para a sociedade. Disponível em: <http://www.sbpcnet.org.br/programas/CONFSIMP/textos/raimundokappel.htm>. Acesso: 30nov2010.

MENDES, Daniele. **Sobrevivendo à Marinha Mercante**: trabalhadores do mar. In: Revista Anamatra. Ano XVIII. Nº 52 – 1º semestre de 2007. Vida à bordo: a realidade do trabalhador marítimo brasileiro (ISSN 1981 – 4941).

MÉSZÁROS, I. **Desemprego e Precarização**: Um grande desafio para a esquerda. Disponível em www.resistir.info/crise/desemprego_precarizacao.html Acesso em 02 de abril de 2013.

MONKEN, M. (org.). **O território na saúde**: construindo referências para análises em saúde e ambiente. In: BARCELLOS, Christovam (org.). Território, ambiente e saúde. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2008.

NEVES, Delma Pessanha. **Os agricultores de várzea no Médio Solimões**: condições socioambientais de vida. In: LIMA, Deborah (Org.). Diversidade socioambiental nas várzeas dos rios Amazonas e Solimões: perspectivas para o desenvolvimento da sustentabilidade. Manaus: IBAMA; PROVÁRZEA, 2005.

ODUM, E. P. **Ecologia**. Rio de Janeiro: GUANABARA, 1988.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **O trabalho do antropólogo**. 2 ed. São Paulo: UNESP, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir de. “Cidades, rios e floresta: raízes fincadas na cultura e na natureza”. In: BRAGA, Sérgio Ivan Gil (Org.). **Cultura popular, patrimônio imaterial e cidades**. Manaus: EDUA, 2007.

PAIXÃO, C. & FLEURY, R. C. **Trabalho portuário**: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil. 2 ed. São Paulo: Método, 2008.

PENHA, Eli Alves. **Território e territorialidade**: considerações histórico-conceituais. In: IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Revista Brasileira de Geografia. Vol 1, n 1, jan/mar, 1939. Rio de Janeiro, IBGE, 1939. (Publicado em 26/05/1995)

PEREIRA, Cloves Farias; SILVA, Suzy Cristina Pedroza da; WITKOSKI, Antônio Carlos; CRUZ, Manuel de Jesus Masulo da & FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. Territorialidades específicas e formas de apropriação dos territórios aquáticos no Baixo Solimões. In: FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto et al. (Org.). **A pesca na Amazônia Central – Ecologia, conhecimento tradicional e formas de manejo**. Manaus: EDUA, 2009.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros**: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1889-1925). Manaus: EDUA, 2003.

PRATA, P. R. Desenvolvimento econômico, desigualdade e saúde. **Caderno Saúde pública**, 1994.

PRESTES, Laranna Hatta. **Saúde do trabalhador**: um estudo sobre as condições de trabalho e saúde dos carregadores e transportadores de bagagens do porto de Parintins/Am. Monografia (Trabalho de conclusão de curso de bacharelado em Serviço Social). Parintins: UFAM, 2011.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTANA, L. H. & SCHERER, E. Trabalho e ambiente no caos do caos da Manaus moderna. In: SCHERER, E. & OLIVEIRA, J. A. (Orgs.). **Amazônia**: território, povos tradicionais e ambiente. Manaus: EDUA, 2009.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: RECORD, 2001.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo; razão e emoção. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

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

SOUZA, M. J. L. O território sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; COSTA, P. C. G. e CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: BERTRAND BRASIL, 1995.

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

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

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira. Belém, a cidade e o rio: uma apresentação do tema. In: TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da (Orgs.). **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005. p. 9-11.