

Mobilidade urbana no rio: o ir e vir das catraias do bairro do Abial ao centro da cidade de Tefé- Amazonas

Urban mobility on river: the comings and goings of catraias of the Abial district Tefé- city center Amazon

Nágila dos Santos Situba - UFAM¹

naqilasituba@hotmail.com

Paola Verri de Santana – UFAM²

pvsantana@yahoo.com.br

Resumo:

O presente estudo tem como finalidade compreender o cotidiano dos catraieiros que atuam na mobilidade urbana fluvial das catraias, na Bacia Hidrográfica Xidarini, na cidade de Tefé - AM. Neste sentido, a catraia é o principal modal utilizado na travessia de pessoas e veículos na cidade de Tefé, principalmente no ir e vir do centro da cidade ao bairro do Abial e vice-versa. O estudo parte em analisar o cotidiano, a mobilidade das catraias e as relações de trabalho, adotando a pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo como procedimentos metodológicos que conduzirão na compreensão da realidade e do mundo do trabalho. No primeiro momento deste estudo, aborda-se a dinâmica do ir e vir, positivities, negatividades e dificuldades deste modal. Logo após, o cotidiano dos catraieiros é descrito. Por fim, os problemas sindicais e a precarização da atividade são tratados.

Palavras chave: Mobilidade, catraias, catraieiros, trabalho.

Abstract

The purpose of this study is to understand the daily life of the catraieiros who work in the river urban mobility of the catraias, in the Xidarini Basin, in the city of Tefé - AM. In this sense, the catraia is the main modal used in the crossing of people and vehicles in the city of Tefé, mainly in the coming and going of the center of the city to the district of the Abial and vice versa. The study starts with analyzing the daily life, the mobility of the catraias and the labor relations, adopting bibliographical research and field research as methodological procedures that will lead to an understanding of reality and the world of work. In the first moment of this study, we will approach the dynamics of the coming and going, positivities, negativities and difficulties of this modal. Soon after, we will describe the daily routine of the catraieiros. Finally, we will deal with trade union problems and the precariousness of labor.

Keywords: Mobility, catraias (boat, canoe), catraieiros, work.

¹ Acadêmica do Programa de Pós-graduação em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM

² Professora do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas-UFAM.

1. Introdução

A travessia feita com o uso das catraias constitui elemento que compõe a paisagem da cidade de Tefé, em particular, o bairro do Abial. Mas o que parece algo banal na realidade esconde um conjunto de características inerentes ao cotidiano e ao mundo moderno típicos de uma vida urbana amazonense. Se antes era trivial a utilização de canoas e remos próprios daqueles que faziam a travessia, hoje o que se observa são catraias conduzidas por um novo profissional capaz de manusear motores com hélices conhecidos por rabetas movidas a derivado de petróleo. A indústria atrás destes equipamentos é posta em funcionamento por meio do trabalho do catraieiro responsável por prestar serviço de transporte fluvial a passageiros, muitos deles moradores daquele bairro considerado para alguns como isolado da cidade. Nestes termos o problema norteador desta pesquisa se revela: a dinâmica urbana cotidiana ali envolve as relações e práticas existentes frente à necessidade de locomoção no espaço interno da cidade de Tefé. Resta desvendar como o espaço é produzido e organizado de modo a ser habitado.

A Amazônia é conhecida mundialmente pela sua biodiversidade de fauna, flora e principalmente pela densidade e grandiosidade de rios de água doce. Neste sentido, desde escritos dos primeiros viajantes que trafegaram pelos rios da Amazônia já se ouvia falar na grande quantidade de rios de água doce presentes na região e o tipo de transporte que o indígena usava para pescar e se deslocar de um lado a outro das margens dos rios era fluvial.

Neste contexto, a utilização de canoas para se deslocar de um território a outro fluvialmente é uma prática muito antiga. Em Tefé, o uso deste tipo de transporte permeia do antigo ao atual, seja para se deslocar do bairro do Abial ao centro da cidade, para lazer ou transporte de mercadorias. O fato é que as pessoas que residem no bairro do Abial precisam diariamente dos serviços das catraias, pois é o único transporte que dá acesso aos serviços da cidade como um todo.

O bairro do Abial é caracterizado como ilha, é separado dos demais pela bacia Xidarini que desemboca no rio Tefé e logo após no Solimões. Legalmente, este bairro existe há 39 anos, pois só entrou no perímetro urbano da cidade de

Tefé em 1977 como mostra o Plano Diretor (2006). Paulatinamente a população residente cresceu e diversas mudanças sociais, econômicas, culturais e políticas foram advindas. Segundo Raimundo Nonato Freitas dos Santos (2012) o bairro Abial é um dos mais populosos, com população estimada de 4.989 habitantes.

Este estudo tem como foco compreender o cotidiano dos catraieiros que atuam na prestação de serviço que garante a mobilidade urbana através das catraias, dinamizando a atividade de travessia do bairro do Abial ao centro da cidade de Tefé – Amazonas. Têm-se como objeto de estudo os catraieiros; a área de estudo é a cidade de Tefé, que se localiza na região norte, no estado do Amazonas. Segundo dados do IBGE (2016), possui aproximadamente uma população de 62.230 habitantes e uma área de unidade territorial 23.732,619 km², além disto, sua latitude é de 03° 21' 15" S e longitude de 64° 42' 41" W. Na realidade, interessa salientar que o processo de urbanização de Tefé significa o fato de registrar, segundo os Censos do IBGE, em 1970, uma população urbana inferior a rural, enquanto a inversão disso se revela em 1980. O crescimento demográfico evolui expressivamente de 1980, com um efetivo populacional urbano de 15.797 para 50.069, em 2010. Este fenômeno é acompanhado pela expansão da mancha urbana e, por conseguinte, por novas necessidades de deslocamento dentro do espaço interno da cidade no intuito de enfrentar distâncias rotineiramente.

A busca é entender a realidade dos catraieiros a partir do cotidiano. O cotidiano como uma categoria analítica e a cotidianidade que se apresenta como a transformação desse cotidiano (LEFEBVRE, 1991). O cotidiano foi objeto de estudo do filósofo e sociólogo Henri Lefebvre na sociedade dita moderna e, na tentativa de compreender o cotidiano nos catraieiros debruçou-se em seus ensinamentos.

Os cuidados com os procedimentos metodológicos implicaram na realização de pesquisa bibliográfica, trabalho de campo, coleta de dados nas associações e entrevistas com 10 catraieiros, para que os objetivos propostos fossem alcançados no intuito de compreender o mundo do trabalho que os catraieiros estão inseridos, portanto, na tentativa de produzir um conhecimento

capaz de explicar relações sociais que fundamentam a mobilidade urbana em Tefé.

2. Materiais e Métodos

2.1 Localização da área estudada

A bacia hidrográfica Xidarini se localiza em Tefé, no estado do Amazonas. É nesta bacia que se executa a travessia das catraias investigadas. Segundo Carvalho, Silva Neto e Aleixo (2014) essa bacia está passando por transformações devido ao processo de apropriação e enfrentamento da natureza. O foco deste trabalho não é abordar características desta bacia, mas citá-la como elemento essencial para atividade das catraias. A Figura 1 identifica a área de estudo (bairro do Abial) em destaque vermelho, os portos de catraias (pontos azuis) e a bacia hidrográfica Xidarini, bem como o outro lado de embarque e desembarque.

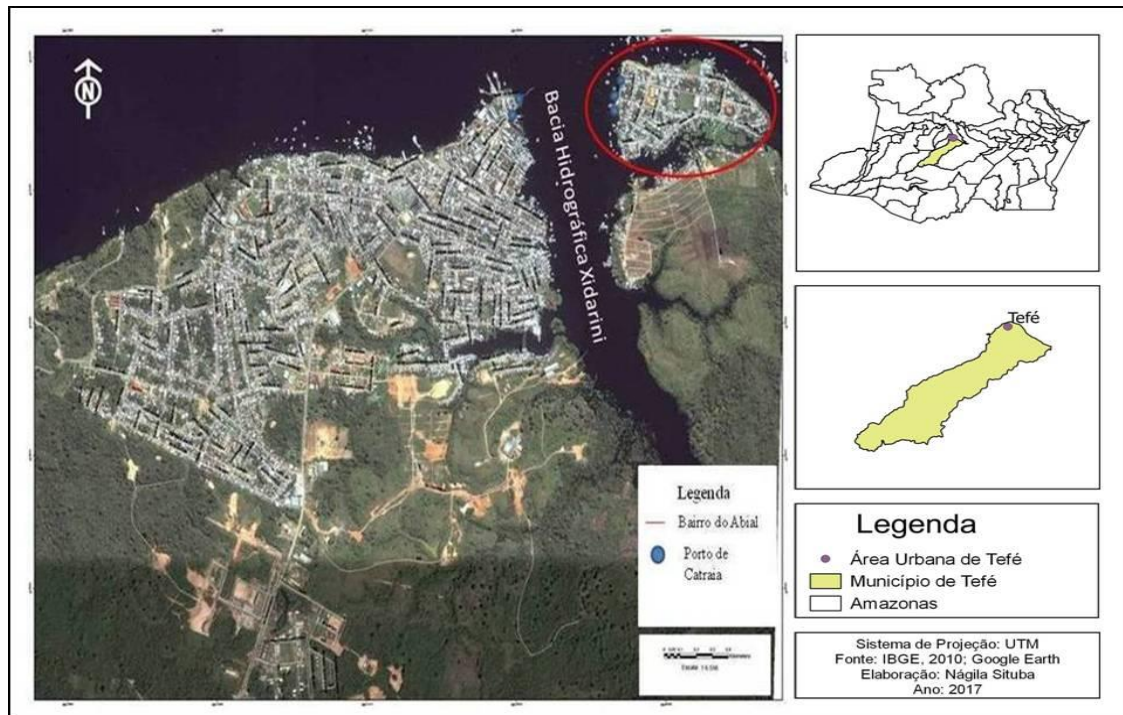
Desse modo, é nesta área que os catraieiros realizam a atividade de travessia. No entanto, é necessário ressaltar que essa bacia hidrográfica seca no período da vazante e, neste momento os moradores de Tefé, principalmente do bairro do Abial têm acesso ao centro da cidade a pé, através de uma ponte de madeira que é construída pelos moradores ou pela gestão municipal. Neste momento, os catraieiros se deslocam para a ponta do Abial, para assim executarem outras atividades, pois com o estreitamento da bacia, as catraias ficam impossibilitadas de trafegar. No período de vazante é possível ir ao Abial por vários modais: a pé, mototaxi e até carro, porém quando o rio começa a encher é impossível ir com qualquer destas modalidades de transporte terrestres, ficam reduzidos às alternativas aquaviárias.

Quando o rio começa a encher, imediatamente as catraias voltam a prestar o serviço de travessia. Vale ressaltar que em todos os horários é possível atravessar o rio, porém quando há ocorrência de temporais “chuvas” há ausência de catraieiros, por precaução de acidentes que o trabalhador e o morador podem sofrer.

Para alcançar o objetivo proposto nesta pesquisa, realizou-se trabalho de campo, coleta de dados nas associações e sindicatos, conversa com os

Mobilidade urbana no rio: o ir e vir das catraias do bairro do Abial ao centro da cidade de Tefé- Amazonas

presidentes, entrevista informal com os catraieiros e observação diária no ir e vir das catraias. A figura abaixo localiza a área de estudo e alguns elementos propostos a serem analisados.



Mapa 1: Arruamento de Tefé, localização do bairro do Abial e Portos de catraias. Fonte: IBGE, 2010; Google Earth. Elaborado por: Nágila dos Santos Situba, 2017

Esta figura acima mostra a área urbana de Tefé, a Bacia Hidrográfica Xidarini, os portos de catraias e o bairro do Abial, na qual é o que mais de beneficia do serviço. A necessidade de mobilidade urbana através das catraias é indissociável ao estabelecimento de relações de trabalho para a realização do serviço de travessia, isso contribuir para a existência e o sustento de famílias em Tefé.

O método de transdução foi essencial para compreensão desta realidade Amazônica. “A transdução pressupõe uma realimentação (*feedback*) incessante entre o contexto conceitual utilizado e as observações empíricas (LEFEBVRE, 2001, p. 109). Através deste método o pesquisador consegue analisar partindo do presente, voltando-se ao passado, para, então, alcançar uma compreensão melhor do presente.

3. Resultados e discussões

3.1 A vida cotidiana dos catraieiros do bairro Abial

Os catraieiros são profissionais que utilizam a canoa e o motor de polpa para realizar a atividade de travessia de pessoas, com intuito de integrá-los a bairros ou cidades. Esta prática é comum a outras cidades, caso observado em Coari entre os bairros Chagas Aguiar e Pêra. De acordo com Maria Ariádina Cidade Almeida (2014, p. 8) “Os catraieiros são sujeitos importantes na construção do espaço da cidade”. É a partir destes trabalhadores que os moradores de um lado podem vivenciar a totalidade da cidade, podendo se territorializar a partir da força de trabalho, da comercialização ou ainda do lazer em diferentes localidades.

Esta atividade se caracteriza pelo uso de uma catraia³, rabeta, remo e coletes salva vidas. Estes equipamentos são próprios dos trabalhadores e de uso coletivo da população. Neste sentido, para manutenção do serviço e sustento dos catraieiros é cobrado um valor e, com esse dinheiro os trabalhadores podem sustentar suas famílias e fazer manutenção dos equipamentos.

Os catraieiros⁴ vivem a espera de passageiros e em busca do sustento das famílias. Dependendo do tamanho da canoa a lotação pode ser de 8 à 15 passageiros. Apesar da profissão ser arriscada, insalubre e informal, os catraieiros têm orgulho do que fazem e realizam com responsabilidade e segurança.

Para ser catraieiro, não basta dirigir o motor com hélice, mesmo à mínima que seja como a rabeta com lâmina curva de rápida rotação capaz de fazer o movimento da canoa. A pessoa se faz catraieiro quando passa a estar registrada em uma associação, colaborando regularmente com pagamento de taxa diária, quinzenal ou mensal. Além disso, esses sindicatos trabalham em parceria com a Marinha do Brasil, que qualifica esses profissionais, fiscaliza e os direcionam a

³ Denominada antigamente e ainda hoje como canoa, objeto feito de madeira.

⁴ Os catraieiros se caracterizam como homens com sombrinha na mão, camisa longa, chapéu, sorriso no rosto e um barquinho, formam parte da paisagem que se têm ao chegar ao porto de catraia do Abial e do centro da cidade.

fazer o curso teórico para tirar carteira marítima, documento de habilitação para conduzir embarcação.

Estas associações estão bem organizadas. No entanto, só é possível ser catraieiro se obtiver uma vaga. Antigamente essa vaga era gratuita, hoje é preciso comprar, porém existem casos de associações que alugam os equipamentos como canoa, motor, colete e vaga. Então, ao final do trabalho o catraieiro tem a obrigação de pagar ao trabalho associativo da categoria que tem se profissionalizado ao longo da história.

O público que utiliza esse modal são professores, comerciantes, mototaxistas, vendedores de atacado e varejo, pescadores, agricultores e moradores tanto do Abial, quanto dos demais bairros de Tefé. As pessoas se deslocam para trabalho, lazer ou para utilização de serviços como bancos, lotéricas, lojas, supermercados entre outros.

É muito importante para os geógrafos se debruçarem sobre essa geografia do trabalho em meio a da mobilidade, que induz a pensar o trabalho em suas diferentes dimensões. O trabalho é fundante do ser social (THOMAZ JÚNIOR, 2002). E é por meio deste que o homem vai se reproduzir socialmente. É a partir deste que o homem obtém status social e supre suas necessidades. Geograficamente, o ser humano se (des) territorializa através da sua força de trabalho.

Em cidades no Amazonas é comum existir catraieiros, pela quantidade de bacias hidrográficas existentes, bem como, pela lógica espacial do povoamento. Ou seja, as características dos sítios urbanos amazonenses, nas calhas dos rios marcadamente, têm situações de crescimento capazes de terem intensificadas travessias de igarapés, paranás, etc. Estes fatores influenciam a existência da profissão, pois as cidades crescem em população e expandem o território urbano, precisando se integrar de alguma maneira os espaços antes considerados mais isolados e distantes. Nestes casos, uma das opções mais comuns e que gera emprego e renda é a catraia. Porém vale ressaltar que algumas cidades extinguem a profissão a partir da construção de pontes.

Em Tefé, há uma forte presença de catraieiros no bairro do Abial, que transportam passageiros do centro da cidade de Tefé para o bairro e vice-versa.

Apesar da atividade ser bastante rentável, os catraieiros e os moradores diariamente colocam suas vidas em risco, pois a qualquer momento podem sofrer alagações por consequência de temporais, perfurações na canoa e acidentes entre canoas no trânsito. De acordo com Santos (2012, p. 66), “No período das cheias nota-se a preocupação dos moradores quanto à embarcação utilizada na travessia, pois são embarcações de pequeno porte, popularmente conhecida como catraia”. Além disto, a atividade é precária, uma vez que os trabalhadores estão expostos ao sol, chuva, vento, sem equipamentos apropriados de proteção, em condições de insalubridade.

Esta atividade é informal, na medida em que os catraieiros não são assalariados e não têm carteira assinada, porém estão organizados em associações e sindicatos que os fortalecem enquanto classe, isso garante a permanência do trabalhador no seu ambiente de trabalho.

Atualmente, existem no bairro do Abial duas associações e um sindicato (quadro 01). Estes organizam e planejam a atividade coletivamente.

Quadro 1: Associações e sindicatos de catraieiros do bairro do Abial

Associações e Sindicatos	Data de fundação	Quantidade de catraieiros
Associação dos catraieiros de Tefé - ACT Jatão	01.05.1995	24
ACPA- Associação dos catraieiros Porto dos Amigos serviços domésticos e pessoais.	14.01.2009	22
Sindicato dos Catraieiros de Tefé – AM	28.09.1998	24
Total		70

Fonte: Pesquisa de Campo/ 2016. Organizado por: Nágila dos Santos Situba e Cleidiane dos Santos Situba de Oliveira, 2016

Este quadro mostra a maneira como estão organizados os catraieiros e o quantitativo de filiados de cada entidade. Se totalizar hoje, tem-se atuando na orla do bairro do Abial uma quantidade de 70 homens, que trabalham 12 horas por dia. Entretanto, a pesquisa não conseguiu o detalhamento destes dados de modo a saber se um mesmo catraieiro faz parte de mais de uma dessas entidades associativas. De acordo com as associações, durante o dia, qualquer trabalhador pode atuar (6:00 – 18:00 horas), porém para atender o público à noite, é feito e exposto uma tabela especial com nomes dos catraieiros e estes têm a

responsabilidade de trabalhar no dia estabelecido virando a noite (18:00 - 6:00 horas).

Existem trabalhadores com quase trinta anos de profissão, mas como a atividade é informal e eles não contribuem com o INSS não conseguem se aposentar. Ou seja, um aspecto da informalidade da atividade dos catraieiros é a não garantia de seguridade social. Historicamente não há datação nem documentos que informem a data de quando iniciou o serviço das catraias, mas, de acordo com o presidente da Associação dos catraieiros de Tefé, em 1965 só existiam cinco catraieiros e trabalhavam apenas com o remo e a canoa. Em 1970 os catraieiros começaram a usar o motor de polpa em suas atividades e a partir daí o número de catraieiros e portos só aumentou.

Atualmente, existem três portos de catraia no Abial e três no centro (figura 02) que se interligam diariamente. O primeiro é primogênito e por isso as pessoas frequentam mais, o segundo surgiu em 1998 (quadro 01) e o terceiro é o mais recente e pouco frequentado. Todos estes não possuem infraestrutura, porém é a partir destes que as pessoas têm acesso aos espaços da cidade. Cada porto deste está territorializado por uma entidade associativa citada no quadro acima e na figura abaixo. Vale ressaltar quanto à organização, que, cada catraieiro possui seu território de trabalho e por isso não pode atuar nos demais, visto que há uma fiscalização dos próprios catraieiros.

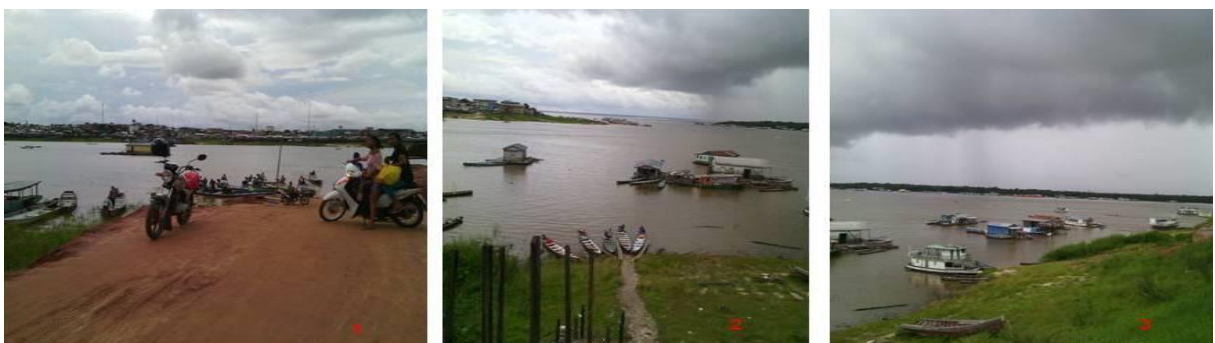


Figura 2: Portos de catraias do bairro do Abial. Fonte: Autoras: Nágila dos Santos Situba e Cleidiane dos Santos Situba de oliveira, 2016

Percebe-se na figura acima a quantidade de portos e suas precárias condições. Neste sentido, não se vê nenhuma política pública sendo criada para melhoria destes lugares. Com isto, os moradores estão sujeitos a sofrer acidentes

ao descer as escadas, escorregar no barro vermelho em dias de chuva e cair no rio pela fragilidade das rampas.

Esta figura também apresenta a presença de casas flutuantes próximas a orla do bairro. Vale ressaltar a importância dessas habitações, que funcionam como sede das associações e depósito de equipamentos dos catraieiros. Toda essa infraestrutura contribui para a precaução de possíveis furtos.

Esses trabalhadores têm um líder (presidente da associação). Essa pessoa é eleita através de uma democracia deliberativa, no período de quatro anos. Quem elege são os próprios catraieiros. Eles analisam as propostas e votam, pois, para assumir este cargo tem que ter muita responsabilidade. Então, a disputa é entre chapas e a mais votada ganha.

Quanto ao preço da passagem, esta está relacionada ao preço da gasolina, dependendo do for cobrado pelo combustível nos postos. As associações se reúnem coletivamente e decidem mudanças no quadro de cobrança. Todo esse processo só é possível se a maioria dos associados estiver de acordo. Geralmente, essas mudanças são anunciadas aos moradores do bairro meses antes do preço ser alterado (figura 03). Cabe lembrar que o valor da passagem depende de outros fatores como as dinâmicas da troca, do uso e do trabalho agregado. Em outras palavras, isso implica pensar em qual o total de catraieiros disputando qual número de passageiros para além dos custos com a manutenção e abastecimento de um motor.



Figura 3: Comunicado das associações aos moradores sobre o aumento de passagem (2015). Autora: Nágila dos Santos Situba, 2016

Além de ser cobrado um preço por pessoa na travessia, também é cobrado por moto e bicicleta transportadas, pois é muito comum as catraias fazerem a travessia desses modais todos os dias. Sem as catraias seria impossível as pessoas trafegarem de um lado a outro da cidade, porém como a dinâmica do ir e vir é contínua a facilitação da mobilidade.

Através da conversa realizada com catraieiros (2016) foi possível organizar uma tabela com a evolução dos preços das passagens pagas pelos moradores, de 2012 a 2016.

Tabela 1: Passagem paga pelos moradores de Tefé

Evolução do preço da passagem paga pelos moradores				
2012	2013	2014	2015	2016
R\$ 0,50	R\$ 0,50	R\$ 0,75	R\$ 0,75	R\$ 1,00

Fonte: Trabalho de Campo/2016. Autora: Nágila dos Santos Situba, 2016

A tabela apresenta o aumento da passagem paga pelos moradores aos catraieiros de 2012 a 2016, infelizmente dos anos anteriores não se obteve informações. Neste sentido, em um intervalo de tempo muito curto a passagem da catraia vem aumentando, isso se dá pelo aumento contínuo da gasolina.

3.2 Problemas sindicais e a precarização do trabalho

A relação homem e natureza por meio do trabalho permite ao homem apropriar-se dela e explorá-la como forma de uso (SOUZA, 2002). Desse modo, a venda da força de trabalho, consente ao trabalhador sua reprodução social. Mesmo não sendo um assalariado, o catraieiro vende o serviço que presta ao conduzir a catraia para outrem. Apesar das dificuldades diárias, em pleno século XXI, os trabalhadores conseguem garantir sua existência a partir da informalidade.

Ora são informais, não chegam a ser empregados, apesar de estarem organizados por sindicatos e associações, não parecem ter a figura do patrão. O interessante de tudo isso é sua existência. Apesar dos entraves, os trabalhadores travam uma luta diária e buscam desenvolver estratégias para conseguir vender a força de trabalho a fim de garantir a reprodução (ainda que precarizada) da vida.

Apesar da importância sindical, esta classe realiza um trabalho precário, no sentido de que ficam expostos ao sol, sem equipamentos de proteção individual (EPI). Mesmo assim só por estarem organizados em sindicatos, eles conseguem se mobilizar em prol da sua classe.

Um exemplo de um momento de luta de interesses foi em 2014, quando se iniciou a construção da ponte que ligaria o bairro centro ao Abial. Os catraieiros se sentiram ameaçados, perceberam que isso poderia levá-los a extinção. Então, foram até os poderes legislativo e executivo do município pedir esclarecimento sobre a obra. Porém a construção foi apenas uma ilusão política e não continuou. De acordo com José dos Santos Souza (2002, p. 171) “A Força Sindical nasce no momento mais difícil para o movimento sindical, quando as forças neoliberais começam a ganhar espaço na arena política nacional”. Esta potencialidade de movimento se fortalece com os entraves no cotidiano.

Neste intuito, falar destas pontes no Amazonas é enveredar em políticas públicas que não saem do papel ou do campo das ideias. Em Tefé já faz alguns anos que se colocam e se retiram placas de construção de pontes, mas a mesma ainda não se tornou realidade. Ao que parece ser solução (finanças públicas), se torna problema, pois a verba é liberada, mas não se materializa, como mostra a figura (04). De todo modo, há que se considerar a possibilidade de, no futuro, uma ponte substituir o serviço dos catraieiros em Tefé, afinal, semelhante história perdurou anos em Coari, mas lá a inauguração foi registrada recentemente.

Em 2014, os moradores imaginaram que a ponte iria mudar a paisagem e as relações trabalhistas que se estabelecem a partir do rio, porém foram apenas algumas semanas de obra (aterro de três barras de ferro no rio). Depois que se passou o período eleitoral, a justificativa para a interrupção da obra dos gestores públicos foi à fragilidade do solo e a presença da água.

A discussão sobre a construção da ponte é importante porque está relacionada diretamente com a redução do número catraieiros. Prevê-se, a partir do momento que se construir a ponte que se interligue o Abial a cidade (como falam, como se Abiam não fosse também parte da cidade), os catraieiros deixarão de ser essenciais na travessia da bacia. Para onde irão esses catraieiros? irão deixar a profissão? Quais serão as positivities e negatividades dessa ponte?

São questionamentos que permeiam antes da construção dela que do ponto de vista dos catraieiros aparece como ameaça enquanto para os moradores, hoje passageiros, transparece como ganho de mobilidade no dia a dia.



Figura 4: Divulgação da construção da ponte do bairro do Abial. Autora: Nágila dos Santos Situba, 2014

A construção de pontes está relacionada diretamente aos investimentos públicos municipais, estaduais e federais em infraestrutura urbana e regional. A não execução tende a ser causa e consequência de problemas orçamentários, econômicos e sociais. Questiona-se: Cadê o dinheiro que estava aqui? Com a não execução da obra, o dinheiro foi para onde e para quem? Longe da pretensão de apresentar respostas a essas questões o intuito é elucidar aspecto da complexidade do cotidiano quanto aos conteúdos, às funções e às estruturas inerentes aos processos que compõem.

4. Conclusões

A mobilidade urbana fluvial e o cotidiano de catraieiros e passageiros são especificidades e singularidades da Amazônia. A atividade das catraias é uma particularidade da região, tendo em vista que os catraieiros desenvolvem esta atividade de modo informal, apesar da formalização incipiente, pois são “donos dos próprios negócios”, vivem sem contratação no mercado de trabalho. As iniciativas de ordenamento por parte das associações e do sindicato representam esforço de organização de uma categoria peculiar de atividade econômica.

Não se trata de emprego informal porque não são contratados por qualquer forma de empresa nem de empregador. Mas poderiam estar em condições de informalidade no sentido de não ser assalariados, não ter carteira assinada, a maioria dos trabalhadores possui baixo grau de escolaridade. De acordo com Arne L. Kalleberg “O trabalho no setor informal se refere a atividade que se desenvolvem fora da regulamentação do Estado” (2009, p. 26). Do ponto de vista do estado a atividade é informal porque não pagam impostos. No caso dos catraieiros eles pagam apenas uma taxa mensal para as associações pelo serviço. Na realidade há o problema da geração de renda em troca da prestação de pequenos serviços de travessia em catraias próprias.

Kalleberg acrescenta “O trabalho na economia informal é via de regra precário, já que geralmente os trabalhadores não recebem os mesmos níveis de proteção social que recebem os trabalhadores do setor formal” (2009, p. 26). Na economia informal os trabalhadores não possuem direitos trabalhistas, nem tão pouco auxílio.

A atividade é precária visto que o trabalhador se submete a longas jornadas nas catraias. “Por “trabalho precário” quero dizer trabalho incerto, imprevisível, e no qual os riscos empregatícios são assumidos principalmente pelo trabalhador, e não pelos seus empregadores ou pelo governo” (Kalleberg, 2009, p. 21). Portanto, o trabalho precarizado torna a vida do trabalhador mais insegura.

Neste sentido, do ponto de vista da expectativa de que o Estado seja o provedor, é preciso criar políticas públicas municipais que visem melhorias para a classe e/ou estratégias que possibilitem a execução do serviço mesmo com a construção da ponte. Ou ainda, a oferta de formação capaz de preparar este grupo para futura condição de perda da utilidade dos catraieiros.

Enfim, o sindicato e as associações, que organizam a atividade e a resistência desta categoria, podem induzir ações dos poderes executivo e legislativo municipal na criação e execução de leis. A construção da ponte poderá interferir na dinâmica da atividade e até extinguir a profissão. Esta possibilidade pode ser vista como positividade e negatividade segundo diferentes olhares sobre a realidade. Sob a ótica do ir e vir o que se espera é um “encurtamento” da

distância possível apenas em função da provável aceleração da travessia, tendência esta que aparece como condição a dinâmica capitalista no mundo moderno.

5. Referências

ALMEIDA, M. A. C. Catraieiros do rio Acre: Cotidiano e trabalho através de relatos orais. In: XII Encontro Nacional de História Oral Política, Ética e Conhecimento, 2014, Teresina, PI. *Anais* [recurso eletrônico]/ XII Encontro da Associação Brasileira de História Oral. Teresina, PI: ABHO, 2014. v. 12. p. 1-9. Disponível em: http://www.encontro2014.historiaoral.org.br/resources/anais/8/1397520794_ARQUIVO_Artigo-catraieirosdorioAcre.pdf. Acesso: <22 de setembro de 2016>.

BETTIOL, T. M. O trabalho informal no Brasil um resgate histórico. In: VII SEMINÁRIO DO TRABALHO, Trabalho Educação Sociabilidade, 2010. VII SEMINÁRIO DO TRABALHO, Trabalho Educação Sociabilidade. Marília: editora Unesp, 2010. v. 01. Disponível em: http://www.estudosdotrabalho.org/anais-vii-7-seminario-trabalho-ret-2010/Resumos_do_VII_Seminario_do_Trabalho.pdf. Acesso em: <14 de Abril de 2017>.

CARVALHO, C. SILVA NETO, J. C. A.; ALEIXO, N. C. R. Uso da terra e cobertura vegetal na bacia hidrográfica do Igarapé Xidarini no município de Tefé-AM. In: VII Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2014, Vitória ES. *Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos*, 2014. Disponível em: http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1403200838_ARQUIVO_artigoCBGselmaalterado.pdf. Acesso: <22 de setembro de 2016>.

HALLAK NETO, J; NAMIR, K. ; Kozovits, L. R. . Setor e emprego informal no Brasil: Análise dos resultados da nova série do sistema de contas nacionais - 2000/07. *Economia e Sociedade* (UNICAMP. Impresso), v. 21, p. 93-113, 2012. Disponível em: <http://www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=3175&tp=a>. Acesso em:< 14 de Abril de 2017>.

KALLEBERG, Arne L. O crescimento do trabalho precário: Um desafio global. *RBCS* Vol. 24 no 69 fevereiro/2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbcso/v24n69/02>. Acesso: <14 de Abril de 2017>.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Tradução Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

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

MAGALHÃES, Soraia Pereira. *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos*. Manaus: Edua, 2014.

PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. *Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*. Rio Janeiro: Fundação Heinnch Boll, 2016. 136p.

SANTOS, Raimundo Nonato Freitas. *Lugar e representação: um estudo sobre o bairro do Abial no município de Tefé/AM*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Amazonas, 2012. Disponível em: <http://tede.ufam.edu.br/bitstream/tede/2784/4/Raimundo%20Nonato.pdf>. Acesso: <13 de julho de 2015>.

SILVA FILHO, N. G. O rio Capibaribe como alternativa para o transporte urbano. Recife - Pernambuco, Brasil. *Expoidea*. A feira do futuro: tecnologia; cultura; sustentabilidade, 20 maio 2010. Acesso: <01 de setembro de 2016>.

SOUZA, José dos Santos. *Trabalho, Educação e sindicalismo no Brasil: anos 90*. Campinas, SP: Autores Associados, 2002.

THOMAZ JÚNIOR, A. *Por uma geografia do trabalho*. Barcelona, 2002 b. Disponível em: <http://www.ub.es/geocritc/c4-athoy.htm>. Acesso: <23 de setembro de 2016>.

Artigo recebido em 28 de novembro de 2016

Avaliado em 03 de março de 2017

Aceito em 16 de abril de 2017

Publicado em 15 de maio de 2017