

**3º Encontro da Região Norte da Sociedade Brasileira de Sociologia:
Amazônia e Sociologia: fronteiras do século XXI**

Grupo de Trabalho: GT 18 – Povos da floresta: mundo do trabalho,
(des) igualdades e conflitos socioambientais.

**O Porto do Cacau-Pirêra no outro lado do Rio Negro: Improvisação,
descaso público e o trabalho informal.**

Nome, instituição e e-mail do(s) autor(es):

Raquel Salgado Marques e Jefferson Gil da Rocha Silva, UFAM,

raquel_rocha7@hotmail.com

jeffgil@hotmail.com

Manaus, 26, 27 e 28 de setembro de 2012.

O Porto do Cacau Pirêra no outro lado do Rio Negro: Improvisação, descaso público e o trabalho informal¹.

Raquel Salgado Marques²
Jefferson Gil da Rocha Silva³
Elenise Faria Scherer⁴

Resumo

O porto do Cacau Pirêra representa a principal entrada e saída de mercadorias do Distrito do Cacau Pirera para a cidade de Manaus, interconectada por meio da rodovia Manoel Urbano (AM-070) com outros municípios como Iranduba, Manacapuru, Novo Ayrão, e comunidades adjacentes como a do Lago do Januari e Lago do Acajatuba, entre outros. Além de circulação de pessoas e veículos de todos os tamanhos, temos a presença constante de barcos e balsas que atracam na beira-rio partindo ou saindo para as regiões próximas do entorno. É um lugar desprovido de políticas públicas e um retrato fiel da situação em que são submetidos seus trabalhadores, homens, mulheres, idosos e, até mesmo, crianças são vistas vendendo sua força de trabalho num ambiente pouco humanizado e improvisado. É um vaivém de gente e de carros em todas as direções do Distrito do Cacau Pirêra e expõe a ênfase no aspecto qualitativo das condições de vida representando a degradação, a deterioração dos bens naturais comuns e dos serviços públicos básicos. É nessa paisagem em contraste que se consegue perceber a dimensão que o rio representa a todos que o conhecem, possibilitando uma harmonia e paz de espírito nas pessoas, apesar da árdua luta que o trabalhador amazônida enfrenta em seu cotidiano.

Palavras-chave: Política pública, trabalho e precarização.

Introdução

O porto do Cacau Pirêra representa a principal entrada e saída de mercadorias do Distrito do Cacau Pirêra para a cidade de Manaus. Interconectado por meio da rodovia Manoel Urbano (AM-070) com outros municípios como Iranduba, Manacapuru, Novo Ayrão, e comunidades adjacentes como a do Lago do Januari e Lago do Acajatuba, entre outros.. O Distrito do Cacau Pirêra possui uma paisagem predominada pelas casas flutuantes, pelos barcos e pelo porto (imagem 01).

Dessa forma, o Distrito do Cacau Pirêra guarda peculiaridades típicas de cidades ribeirinhas, pois a improvisação do lugar, onde atracam os barcos e embarcam as pessoas, dá a quem chega e parte a impressão de que tudo está inacabado e precocemente deteriorado, mas, em verdade, faz parte do modo de vida ribeirinho e de sua subsistência.

¹ Pesquisa realizada no período de 2009 a 2011 no porto do São Raimundo e de Cacau-Pirêra.

² Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia/UFAM. E-mail raquel_rocha7@hotmail.com

³ Mestre em Ciências do Ambiente/UFAM. E-mail: jeffgil@hotmail.com

⁴ Orientadora da pesquisa e Profª Drª. da Universidade Federal do Amazonas – UFAM.



Imagem 01: Casas flutuantes no período da cheia no Distrito do Cacau Pirêra à beira rio. Acervo da autora/2010.

O Distrito do Cacau Pirêra já foi considerado território da cidade de Manaus, e do município de Manacapuru. Atualmente pertence ao município de Iranduba. Conta com uma população aproximada de 10 mil moradores, vivendo em quatro bairros – Nova Veneza, Cidade Nova, Cascavel e Centro. O Distrito surgiu como uma colônia agrícola federal em meados de 1946, porém não recebeu uma infraestrutura que o desenvolvesse e, mesmo sua criação sendo anterior ao município de Iranduba (1963), talvez por causa das grandes cheias que geralmente alagam parte do distrito, ele não se tornou a sede do município. (TORRES, 2009).

No Distrito do Cacau Pirêra, o porto tem uma importância fundamental, pois é mais que um ponto de chegada e saída de pessoas e cargas. Apesar da precariedade, é um território de múltiplas atividades comerciais, de sobrevivência para seus inúmeros trabalhadores. Portanto, a vida comercial/econômica gira em torno do movimento do porto, das balsas (desativadas em 2011) e dos barcos que trazem os possíveis compradores dos produtos que são oferecidos pelos vendedores ambulantes que ficam à beira rio do Distrito. As balsas que chegam ao porto do Cacau Pirêra estão sempre lotadas (Imagem 02). Viajantes que se deslocam para o Distrito e adjacências. Muitos são moradores locais. Outros têm como destino sítios, chácaras; visitam parentes ou simplesmente, vão em busca de lazer, principalmente, no período das festas regionais como as famosas cirandas de Manacapuru.



Imagem 02: Balsa lotada de passageiros e veículos no Porto do Cacau-Pirêra no período de cheia do rio Negro. Acervo da autora/ 2010.

Como as demais beira-rios do Amazonas, o distrito do Cacau-Pirêra possui uma entrada/saída principal de barcos e balsas muito utilizada para atracação, denominadas de porto. Porém, o que vemos são somente rampas improvisadas à margem do rio, servindo de atracação para as balsas que chegam da cidade de Manaus. A única evidência pública de que ali é um porto é a inserção de uma placa escrita “Porto Cacau Pirêra”, conforme a imagem 03.



Imagem 03: Identificação oficial do porto de Cacau Pirêra
Fonte: Acervo da autora, 2010.

A infraestrutura está apenas na placa, marcando a improvisação do lugar, uma vez que se evidencia total descaso por parte do poder público em um local importante para o desenvolvimento regional, pois, como toda cidade da região amazônica é fácil perceber que a mesma tem uma vocação natural na utilização dos rios como meio de transporte.

O porto é um lugar desprovido de políticas públicas e um retrato fiel da situação em que são submetidas seus trabalhadores, homens, mulheres, idosos e até mesmo crianças são vistas vendendo sua força de trabalho num ambiente pouco humanizado e improvisado pelo próprios autores. É um vaivém de gente e de carros em todas as direções do Distrito do Cacau Pirêra e expõe a ênfase no aspecto qualitativo das condições de vida

representando a degradação, a deterioração dos bens naturais comuns e dos serviços públicos básicos.

A ausência de uma infraestrutura portuária para o embarque e desembarque, é visível (Imagem 4), são carros, motos e pessoas que ao mesmo tempo embarcam e desembarcam no meio da rua. Crianças, vendedores, entre outros completam o cenário do lugar. Tal movimentação intensificada durante o dia nos permite afirmar a falta de políticas públicas urbano-fluviais. A situação se agrava no período das chuvas, onde a lama e as poças d'águas se tornam um desafio aos passageiros que transitam nesse espaço.

Nesse sentido, podemos fazer uma analogia entre o porto do Cacau Pirêra atualmente e o porto da escadaria de Manaus na década de 60, conforme a citação de Oliveira (2003:147):

A improvisação do local onde paravam os barcos dava a quem chegava a impressão de que na cidade nada era perene, tudo era temporário, a movimentar-se, desordenadamente articulado. [...] A primeira impressão que se tinha da cidade, vendo-a por meio do porto, é de que tudo parecia ter a marca do fugaz, insistindo por permanecer inacabado, transitório e incompleto numa inconstância tumultuária.



Imagem 4: Movimento do desembarque da balsa e dos barcos no porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora, 2010.

No porto do Cacau Pirêra, a improvisação parece não ceder lugar à modernização. A imagem das pessoas e veículos entrando e saindo das balsas é intensa. É um vai e vem de gente e de carros em todas as direções do Distrito. Há um embaralhamento de passageiros, veículos, carrinhos de pipoca, de frutas, carrinhos de mão cheios de peixes, ambulantes, motoboys, ônibus, barcos (Imagem 05). A vida em Cacau Pirêra gira em torno do porto.



Imagem 05: Aglomerado de transeuntes, veículos e vendedores ambulantes no porto de Cacau Pirêra. Acervo da autora/2010.

Ali atracam as balsas, os barcos de diversos tipos, principalmente, os barcos das associações ATMF e COTPAFIM (Imagem 6). Percebe-se também, o movimento de veículos e de pessoas num intenso vaivém, e especialmente, os vários tipos de trabalho. Ao desembarcar da balsa, nota-se o movimento incessante dos vendedores de peixes, de frutas, de legumes, além de barracas de moto-táxi, vendedores de merendas, de churrasco, entre outros, conforme observado na imagem 07; A impressão que temos é que há uma desordem no local, mas tudo ali é naturalmente organizado.



Imagem 6: Barco Tiatro (ATMF) e lancha Jiboia (COTPAFIM) ancorados no porto de Cacau Pirêra. Acervo da autora/2010.



Imagem 7: Território do porto do Cacau Pirêra, intensa atividade comercial. Acervo da autora: maio/2010.

Os vendedores de frutas, de verduras e legumes com suas barracas montadas estrategicamente em frente às balsas (imagem 7). Já os vendedores de peixes se posicionam ao lado da rampa que dá acesso às balsas (imagem 8). O mostruário dos seus produtos são carrinhos de mão que estão sempre cheios de várias espécies de peixes.



Imagem 8: Vendedores de peixes ao lado do ancoradouro das balsas no porto de Cacau Pirêra, improviso de carrinhos de mão para mostrar seu produto. Acervo da autora/2010.

A porta de entrada do porto do Cacau Pirêra é a feira do produtor João Luiz Hartz (imagens 9 e 10), cheia de boxes de frutas regionais, folhas e plantas medicinais, peixes, verduras, açougues e uma infinidade de produtos e vendedores que movimentam o comércio local. “É um verdadeiro pulsar de intercâmbios humanos” (OLIVEIRA, 2003:148); onde os produtos são oferecidos no “grito”. Os boxes são improvisados com bancas de madeira, onde expõem peixes, frutas, legumes. Barracas de café da manhã, onde o cheiro de café confunde-se com outros cheiros de inúmeros produtos regionais e onde a circulação humana é intensa.



Imagem 9: Feira do produtor João Luiz Hartz, cartão de entrada do porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: maio/2010



Imagem 10: Feira do Produtor Joao Luiz Hartz, intenso movimento comercial. Acervo da autora/2011.

As balsas que chegam ao porto do Cacau Pirêra atracam em duas rampas que se estão também em situação precária no que diz respeito ao estado de conservação. Outro problema sério enfrentado no porto do Cacau é o acúmulo de lixo à beira-rio e a presença de animais como cachorros e gatos que vasculham os resíduos em busca de alimentos. O Art. 225 da Constituição Federal de 1988 estabelece que: “Todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo para as presentes e futuras gerações”. Entretanto, a falta de efetividade dessas leis por meio de políticas ambientais ocasiona situações como mostra a imagem abaixo.



Imagem 11: Lixo e animais à beira-rio do porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: julho/2009.

A degradação do meio ambiente do porto do Cacau Pirêra não é exclusividade desse lugar. Observa-se uma ausência de políticas públicas como nos demais portos à beira rio; onde o lixo, os vendedores de peixe, frutas e legumes regionais, ambulantes, taxistas, carregadores de bagagens, pessoas e veículos constituem a paisagem urbana-fluvial. Lefebvre

(2001:116) assevera que o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência do direito à vida urbana. É necessário, então, que o Estado ofereça maior dignidade para seus cidadãos por meio de políticas includentes.

As políticas públicas voltadas para o saneamento básico são insuficientes, escassas e têm causado a diminuição na quantidade de investimentos governamentais. Elas são fundamentais para suportar o número de residentes urbanos e para evitar que a população adquira doenças graves e contagiosas, superlotando os hospitais e causando prejuízos aos cofres públicos. Essa situação leva a uma conclusão simples: o serviço de infraestrutura é uma peça indispensável para a melhoria da qualidade de vida da população, que, em busca de alternativas para sua sobrevivência, procura os lugares menos atrativos e mais oportunos para reprodução da vida.

Como argumenta Lefebvre (2001, p. 53), essa parcela da população é fruto de resultado das relações de classe e de propriedade na cidade. O próprio conceito de saneamento mostra a importância deste para a manutenção da saúde pública quando se afirma que é:

O conjunto de ações socioeconômicas que têm por objetivo alcançar salubridade ambiental, por meio de abastecimento de água potável, coleta e disposição sanitária de resíduos sólidos, líquidos e gasosos, promoção da disciplina sanitária de uso do solo, drenagem urbana, controle de doenças transmissíveis e demais serviços e obras especializadas, com a finalidade de proteger e de melhorar as condições de vida urbana e rural (BRASIL, 2004, p. 14).

Nesse sentido, as situações não deixam dúvidas de que o ambiente necessita de medidas urgentes. Os problemas ambientais encontrados no porto do Cacau Pirêra, revelam ações antrópicas que são próprias de um determinado estilo de desenvolvimento adotado por governantes e são problemas provenientes de um desenvolvimento desigual que causa rupturas nas sociedades humanas e se torna nocivo para os sistemas naturais.

Apesar da travessia do rio Negro ser feita através do porto do São Raimundo até o porto do Cacau Pirêra, as intervenções urbanas que aconteceram no primeiro, não incluíram o segundo porto. Portanto, há um profundo descaso por parte do poder público em relação ao porto do Cacau Pirêra, no sentido de que até hoje, não elaborou/implantou uma política pública urbana-portuária condigna de seus usuários, que considere o elemento humano e o ambiente.

O fragmentado mundo do trabalho no outro lado: O porto do Cacau Pirêra antes e depois da desativação das balsas.

O Distrito do Cacau Pirêra apresenta uma realidade quase idêntica a de muitos trabalhadores das margens do porto do São Raimundo. Há inúmeros vendedores ambulantes dos mais variados produtos. No porto do Cacau Pirêra se encontram uma multiplicidade de trabalho, entre as várias atividades desenvolvidas estão os carregadores/transportadores de bagagens, como mostra a imagem 12. São jovens e adolescentes que se apresentam para transportar as bagagens dos passageiros que vêm das balsas ou dos barcos. Eles carregam todo tipo de objetos, desde produtos eletroeletrônicos até animais, que são trazidos por comerciantes ou pessoas que atravessam o rio com destino a comunidades adjacentes.



Imagem 12: Carregadores de bagagens no porto do Cacau Pirêra. Acervo da autora: junho/2010.

No entorno se misturam os vendedores de peixe que colocam sua pesca dentro de carrinhos de mão. Há os vendedores de frutas e legumes, os moto-taxistas, entre outros. A confusão se mistura com as bancas de guloseimas e todo tipo de material que se possa imaginar, caracterizando a precariedade do comércio informal. Sem esquecer a questão do lixo e dos animais, já citado anteriormente.



Imagem 13: O movimentado comércio no porto do Cacau Pirêra.
Fonte: Acervo da autora, 2010.

A partir do mês de agosto começa o período de seca amazônica, onde não é possível todo o movimento de embarque e desembarque das balsas em Cacau Pirêra, as balsas são deslocadas para um lugar chamado ponta do Brito. Tal deslocamento é necessário, uma vez que é impossível a navegação das balsas, pois com a vazante dos rios, correm o risco de encalharem nos bancos de areia que se formam durante esse período. A ponta do Brito foi escolhida, porque fica no município de Iranduba fazendo conexão tanto com o Cacau Pirêra quanto com cidades adjacentes por meio da rodovia Manoel Urbano.



Imagem 14: Movimento do desembarque da balsa na Ponta do Brito. Acervo da autora, 2010.

A ponta do Brito apresenta os mesmos problemas caracterizados no porto do Cacau Pirêra. As balsas, também atracam em rampas improvisadas, há muita poeira, conforme observado na imagem 14, podendo causar problemas respiratórios para as pessoas que se encontram no local. O calor é intenso e, como percebido na imagem 15, não há locais cobertos onde as pessoas possam descansar e esperar a chegada ou a saída das balsas. Esse lugar também expressa a desorganização e a falta de políticas públicas.



Imagem 15: O descaso do poder público para com os passageiros que enfrentam o sol e a poeira à espera da balsa na Ponta do Brito. Fonte: Acervo da autora, 2010.

O interessante notado em relação aos vendedores ambulantes e aos motoristas de taxi marítimo-frete é que eles também se deslocam com suas bancas e seus barcos para a ponta do Brito durante o período da seca. E a improvisação é geral. Tanto dos vendedores ambulantes que fazem suas bancas de madeira para expor seus produtos em meio à poeira (imagem 16). Quanto aos motoristas de táxi marítimo-frete, eles mesmos fizeram um ponto de atracação improvisado com tábuas e boias de pneus, onde esperam os passageiros para a travessia (Imagem 17)



Imagem 16: Vendedores ambulantes na ponta do Brito. Precarização num ambiente improvisado durante o período da seca do rio Negro. Acervo da autora/2010.



Imagem 17: Ponto de atracação improvisado pelos motoristas de taxi marítimo-frete no período da seca na ponta do Brito. Acervo da autora, 2011.

A partir do mês de outubro, quando a seca amazônica está consolidada, e a entrada para a ponta do Brito não é mais possível por causa do rasante dos rios, contrastando com o tamanho da balsa, as balsas e os barcos passam a ancorar na ponta do Pepeta⁵. Localizado na ilha do Camaleão, no município de Iranduba, onde um lado da ponte sobre o rio Negro⁶ foi

⁵ Local onde funcionava a Cerâmica Marajó, administrada por Ricardo Silva, o Pepeta, famoso atacante do Nacional dos anos 70 e que gerou o nome da Ponta do Pepeta.

⁶ A ponte sobre o rio Negro começou a ser construída em 2007 entre a área conhecida como Ponta do Ouvidor, no bairro da Compensa em Manaus, e a Ponta do Pepeta, na ilha do Camaleão em Iranduba e faz parte de um projeto do Governo do Estado financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES, sob a

construída. Lá, também o improviso e a precarização do trabalho é visível. O movimento dos trabalhadores segue a travessia das balsas com a intenção de vender seus produtos e/ou oferecer seus serviços (motoristas de taxi marítimo-frete).



Imagem 18: Vendedores ambulantes durante o período de seca na ponta do Pepeta. Acervo da autora/2011.



Imagem 19: Motoristas de táxi marítimo-frete durante o período de seca na ponta do Pepeta. Acervo da autora/2011.

E assim, como na ponta do Brito, o que impera na ponta do Pepeta, também é a poeira, o barro, o lixo e a precarização do trabalhador ambulante. As bancas de madeira improvisadas, expõem frutas e verduras ao sol e à poeira. Alguns armam suas barracas literalmente debaixo da ponte, como mostram as imagens abaixo.

responsabilidade de um consórcio composto pelas empresas paulistas Camargo Corrêa e Construbase Arquitetura & Engenharia Ltda. A obra que teve um orçamento inicial de 580 milhões de reais, será finalizada com cerca de 1 bilhão de reais; a extensão da ponte chega a 3,6 quilômetros e vinte metros de largura, com inauguração prevista para dezembro de 2009, só em 02 de junho de 2011 foi colocada a última aduela de sustentação, a previsão agora é para outubro desse ano.



Imagem 20: Bancas de frutas e verduras expostas ao sol e à poeira na ponta do Pepeta. Acervo da autora, 2011.



Imagem 21: Vendedores ambulantes que armaram barracas em baixo da ponte sobre o rio Negro. Acervo da autora, 2011.

Após a inauguração da ponte sobre o rio Negro em outubro de 2011 e a desativação das balsas da travessia Manaus-Cacau Pirêra, a realidade dos trabalhadores ambulantes e dos motoristas de táxi marítimo-frete mudou. No porto do São Raimundo, os vendedores ambulantes deslocaram-se de lá, em busca de outro território de trabalho, principalmente próximos à “cabeça” da ponte.

Já para os vendedores ambulantes do porto do Cacau Pirêra houve uma melhora considerável. Eles foram contemplados pela Prefeitura do Iranduba com barracas personalizadas e dispostas lado a lado (imagem 22). Os vendedores sentem-se mais seguros em relação ao trabalho, haja vista que antes disso ocorrer, a insegurança em relação ao trabalho tomava conta. Pensava-se que o movimento de fregueses ia diminuir bastante, afinal, era a balsa que trazia os clientes. Porém, para a surpresa desses trabalhadores, houve um aumento pela procura do lugar. Como disse uma vendedora: *“agora vocês vêm aqui, antes só desciam da balsa agoniados, passava direto, mal olhava pra gente, agora não, agora aqui*

virou ponto turístico. As pessoas vêm de carro, param e compram” (fala de uma vendedora de frutas do porto do Cacau Pirêra)



Imagem 22: Vendedores de frutas no porto de Cacau Pirêra dispostos em barracas cedidas pela Prefeitura do Iraduba. Acervo da autora, novembro/2011.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

À beira-rio da cidade de Manaus sempre foi palco de atividades laborais dos mais variados segmentos da sociedade, uma vez que oportuniza condições de circularidade de pessoas e facilita a entrada e saída de mercadorias. São várias entradas, saídas numa extensão de 43 Km que se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara. Dessa forma, o trabalho na travessia do rio Negro, mas especificadamente no porto de Cacau Pirêra, vislumbra um olhar sobre a informalidade, a precarização e o descaso público sobre esse lugar que produz e deixa florescer uma informalidade que avilta um homem e sua dignidade.

Se na capital do Amazonas acontece a degradação do trabalhador, do outro lado, em Cacau Pirêra temos uma forma mais densa de exploração desses trabalhadores, pois o porto do Cacau Pirêra é um lugar desprovido de políticas públicas e um retrato fiel da situação em que são submetidas seus trabalhadores, homens, mulheres, idosos e até mesmo crianças são vistas vendendo sua força de trabalho num ambiente pouco humanizado e improvisado pelo próprios autores. É um vaivém de gente e de carros em todas as direções do Distrito do Cacau Pirêra e expõe a ênfase no aspecto qualitativo das condições de vida representando a degradação, a deterioração dos bens naturais comuns e dos serviços públicos básicos.

O lugar onde se localiza o porto possui paisagens que se contrastam, de um lado, uma paisagem deslumbrante e única – do rio Negro; do outro, casebres mal conservados, de

madeira que se fixam no entorno. Tal aspecto é objeto de muita preocupação e demonstra a negligência do poder público para uma parcela da população desfavorecida e carente de políticas públicas eficientes.

Afirmam Scherer e Oliveira (2009:220), que na Amazônia os rios servem “de estradas e caminhos para a ocupação dos territórios e de novas formas de irradiação de modo de vida; por eles chegam novas relações sociais e novas sociabilidades na região”. Nesse lugar, trocas de mercadorias acontecem, e mostra uma realidade vista à beira-rio do porto do Cacau Pirêra, caminhões, passageiros, ambulantes e lixo compõe a paisagem do lugar. Aí se realizam diversas trocas e há um denso vaivém que dita à dinâmica do lugar.

A informalidade traz em seu bojo, a precariedade, a exploração de trabalhadores que enfrentam sol, chuva, calor, frio, medo de serem assaltados, de não conseguirem vender seus produtos, de não pagarem suas contas, enfim, de não proporcionar a subsistência de suas famílias. Os trabalhadores do porto do Cacau Pirêra à beira-rio, onde estão inseridos nos limites da precarização e da informalidade, como os vendedores ambulantes, motoristas de táxi marítimo, entre outros, que trabalham várias horas por dia, sob as intempéries do tempo.

Vimos que muitos desses trabalhadores que estão à beira rio foram “empurrados” pela falta de inserção no trabalho formal, pelo desemprego, pela falta de qualificação profissional e encontraram na informalidade a forma de sustento para suas famílias, mesmo sob forma precária, sob sol e chuva, enfrentando a seca e a vazante, “descendo e subindo” o porto conforme o movimento do rio.

O cotidiano desse trabalhador o faz exercer longas jornadas de trabalho todos os dias, sem direito à folga ou ao lazer, e como alternativa a essa forma degradante, há o surgimento de associações que possibilitam alternativas e estratégias para a continuidade do trabalho. Nesse sentido é necessário que situe o ser humano como centro do processo de desenvolvimento que deverá, necessariamente, considerar o crescimento econômico como um meio e não como um fim, terá que proteger as oportunidades de vida das gerações atuais e futuras, e terá, finalmente, que respeitar a integridade dos sistemas naturais que possibilitem a existência de vida nesse lugar (GUIMARÃES 2001:18), pois a sustentabilidade do desenvolvimento exige a democratização do Estado e não o seu abandono. Incluir os atores sociais nas decisões políticas que diariamente (sobre)vive nesse território é fundamental para se obter o êxito.

Leff (2001:179) expõe que a ênfase no aspecto qualitativo das condições de vida representa a degradação, a deterioração dos bens naturais comuns e dos serviços públicos básicos, e parece que a cidade, mais que o mundo urbano, tem sido palco desse processo de deteriorização das condições de vida e do ambiente. Ainda segundo o autor, há um desafio em curso, promover incentivo ao desenvolvimento da responsabilidade individual como condição necessária ao agir coletivo. Dessa maneira, abre-se um debate “pela democratização do conhecimento e do direito ao conhecimento, que permite uma participação informada da sociedade”.

Nesse sentido, o meio ambiente, em particular o rio, representa práticas cotidianas densas, tanto de significados quanto de trabalho, determinando, muitas vezes, a dinâmica da cidade e demarcando o fragmentado mundo do trabalho à beira-rio. Assim, por meio dessa percepção é possível inferir que o rio é parte constitutiva da dinâmica da cidade, e ao mesmo tempo, um dos elementos que tece e demarca suas territorialidades (TRINDADE JUNIOR e TAVARES, 2008), comprovada pelas moradias que circundam o lugar.

É nessa paisagem em contraste que se consegue perceber a dimensão que o rio representa a todos que o conhecem, possibilitando uma harmonia e paz de espírito nas pessoas, apesar da árdua luta que o trabalhador amazônida enfrenta em seu cotidiano. Durante a pesquisa, o olhar de encantamento e de emoção dos trabalhadores do porto ao falar sobre o rio nos faz reafirmar a importância que ele tem para aqueles que estão ali todos os dias, configurando-se como campo de lutas, por meio do qual os indivíduos disputam interesses e preocupações.

Durante o processo de pesquisa nessa paisagem foi possível observar o desenvolvimento de uma rede de relações entre grupos sociais que envolvem desde o comerciante varejista local até os grupos dos vendedores ambulantes e/ou outros comerciantes que têm seu local de negócio dentro da balsa, como é o caso dos donos das lanchonetes que pagam o aluguel do local. E nesse sentido, o transporte fluvial é essencial para a continuidade do negócio.

O denso movimento de pessoas nessas regiões não serve apenas para a venda de produtos regionais, mas também para as práticas sociais, pois, nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações, vivências, as quais contribuem fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades, responsáveis pelo conhecimento mútuo entre esses agentes a

partir e por meio da organização espacial desses lugares (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 157).

Apesar de a paisagem do rio Negro ser admirada e contemplada pela sua beleza e pelo seu mistério, o território do porto do Cacau Pirêra manifesta outra beleza pouco detectada – o trabalho à beira-rio, notadamente o dos vendedores ambulantes e o motoristas de táxi marítimo-frete, objetos do nosso estudo. Eles representam o vaivém cotidiano de muitas pessoas que enfrentam o desemprego, a precarização e a informalidade para dar continuidade às suas obrigações na cidade de Manaus ou em outro lugar. É dele e por meio dele há possibilidade de chegar ao destino para visitar os parentes e amigos, fechar um negócio ou até mesmo ir a passeio.

Esses trabalhadores são as engrenagens que movimentam e faz girar o trabalho de todos que passam no lugar, por isso merecem uma atenção especial dos governantes, pois dele dependem tanto simbolicamente, quanto economicamente uma categoria invisível de trabalhadores e pessoas que ali circulam continuamente, esquecidos históricos, mas que permanecem e insistem nessa luta de sobrevivência.

Referências

BRASIL. FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE (FUNASA). **Manual de saneamento**. 3.^a ed. – Brasília: Fundação Nacional de Saúde, 2004.

SCHERER, Elenise. OLIVEIRA, José Aldemir de (orgs). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente**. Manaus: Edua, 2009.

GUIMARÃES, Roberto P. **A ética da sustentabilidade e a formulação de políticas de desenvolvimento**. In VIANA, Gilney; SILVA, Mariana e DINIZ, Nilo (orgs) O desafio da sustentabilidade. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2001.

LEFEBVRE, Henri.. **O direito à Cidade**. 4 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFF, Enrique. **Epistemologia ambiental**. São Paulo: Cortez, 2001.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus: Editora Valer. Governo do Estado. Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

TORRES, Iraíldes Caldas ; PEREIRA, Hamida Assunção . **A vida à beira da cidade: história e etnografia do Cacau Pirêra-Iranduba/AM**. Somanlu (UFAM), 2009.

TRINDADE JR. Sant-Clair e SILVA, Marcos Alexandre P. (orgs). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005.

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