



## Artigo Original

# Levantamento da situação socioeconômica dos trabalhadores Aquaviários do município de Coari - AM

*Survey of the socio-economic situation of waterway workers of the municipality of Coari - AM*

**Marcelo Lasmar dos Santos<sup>1</sup>**

**John Barreto Ramires<sup>1</sup>**

**Aelivone da Silva Guimarães<sup>1</sup>**

**Rosana Veronique Bacelar Barbosa<sup>1</sup>**

**Tânia Valéria de Oliveira Custódio<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Universidade Federal do Amazonas

**RESUMO** – A Amazônia é caracterizada por possuir uma grande malha fluvial por onde é realizado o transporte de cargas e de passageiros através das embarcações. O objetivo deste trabalho foi de elaborar o perfil sócio-econômico dos trabalhadores aquaviários de Coari-AM. Trata-se de um estudo quantitativo e qualitativo. A coleta de dados foi realizada no período de agosto de 2007 a junho de 2008 através da aplicação de um questionário semi estruturado. O presente projeto de pesquisa foi aprovado pelo comitê de ética em pesquisa da Universidade Federal do Amazonas, protocolo nº 064/07. Fez parte do estudo um total de 194 trabalhadores aquaviários sendo 152 do sexo masculino e 42 do sexo feminino. A maioria dos trabalhadores apresentou idade entre 18 e 27 anos (n=66), solteiros (n=110). Quanto a carga horária de trabalho 81 indivíduos trabalham até 16 horas por dia o que corresponde a uma carga horária de trabalho exaustiva e dependendo da sua função na embarcação riscos ao seu estado geral de saúde. Sendo assim esta pesquisa mostrou que o aquaviário trabalha em uma carga exaustiva, muitas vezes ultrapassando 16h/d, são jovens e de pouca escolaridade, fato este que reflete aos salários baixos, vale ressaltar que para estes o trabalho é uma realidade informal. O que chamou a atenção foi o fato de em sua maioria serem solteiros, situação devida a instabilidade de seus horários e curto tempo que passam em terra.

**Palavras-Chave:** Saúde do Trabalhador; Categoria de Trabalhadores; Perfil de Saúde.

**ABSTRACT** – The Amazon region is characterized by having a large fluvial network where cargo and passengers are transported by boat. The aim of this study was to describe the socio-economic profile of the waterway workers of Coari-AM. This was a quantitative and qualitative study. Data collection was conducted from August 2007 to June 2008 by applying a semi-structured questionnaire. The research project was approved by the research ethics committee of the Federal University of Amazonas, Protocol nº 064/07. The sample was composed of a total of 194 waterway workers, 152 male and 42 female. Most of the workers were between 18 and 27 years of age (n=66), single (n=110). Regarding workload, 81 individuals worked up to 16 hours per day which corresponds to an exhaustive workload and, depending on their role on the vessel, risks to their general health. Therefore this research showed that the waterway worker has an exhaustive workload, often surpassing 16h/d, and is young and poorly educated, a fact that is reflected in the low wages. It is noteworthy that this employment is offered on an informal basis. Something that drew attention was the fact that the majority were unmarried, a situation resulting from the instability of their schedules and the short amount of time they spend on land.

**Keywords:** Occupational Health; Occupational Groups; Health Profile.

## 1. INTRODUÇÃO

A Amazônia possui o maior conjunto de rios do mundo<sup>1</sup>. Sua bacia hidrográfica possui 6,5 milhões de km<sup>2</sup> que são as “estradas líquidas ou estradas naturais” que o homem usa para se locomover dentro desta região, onde a maioria das cidades fica às margens dos rios e lagos. Por eles navegam embarcações dos mais variados tipos, prestando serviço de transportes de carga, descarga e de pessoas para as mais distantes regiões do imenso território<sup>1-2</sup>.

A Amazônia brasileira é um dos espaços mais valorizados do planeta<sup>1</sup>. Sua importância nos cenários nacional e internacional associa-se a múltiplos agentes políticos, uns mais antigos, outros de origem mais recente, que regionalmente produzem tensões, impasses com graves repercussões sobre a saúde de

**Autor correspondente**

**Marcelo Lasmar dos Santos**

Instituto de Saúde e Biotecnologia

Universidade Federal do Amazonas

CEP 69460-000 – Coari, AM – Brasil

Email: [marcelo\\_lasmar@hotmail.com](mailto:marcelo_lasmar@hotmail.com)

Artigo recebido em 30/10/2010

Aprovado em 22/11/2010

suas populações<sup>2</sup>. Dentre esses múltiplos agentes políticos, encontra-se o trabalho, pois interliga o trabalhador com o meio-ambiente em que vive, interferindo em sua saúde e nas dimensões da política, da sociedade e da cultura do mesmo e de sua família<sup>2-3</sup>. Este fato garante ao trabalho, e a tudo o que está a ele imbricado, uma posição de destaque nas discussões de todas as esferas administrativas, principalmente dentro da cidade de Coari, município do interior do Estado do Amazonas que fica a 368 km da Capital Manaus e que se tornou pólo atrativo para o trabalho em função da descoberta de petróleo em suas terras, onde o transporte fluvial é a principal forma de locomoção<sup>4</sup>.

Coari, pelo fato de estar inserida no espaço amazônico, também utiliza como principal meio de transporte as embarcações fluviais. Nessas embarcações existem trabalhadores que se destacam pelo fato de serem os principais responsáveis por todo o trabalho e, desta forma, trabalham para o trabalho e transporte (de cargas e passageiros) acontecer de maneira segura, tanto para as pessoas que necessitam deste meio pra realizarem suas viagens, quanto para as indústrias e comércios que necessitam deste meio para a locomoção de suas mercadorias para outros municípios e estados da região amazônica, como é o caso do petróleo e seus derivados<sup>1,2,5</sup>.

Com isso, os trabalhadores aquaviários formam uma das principais figuras do meio amazônico, responsáveis pelo andamento do trabalho nas embarcações, no entanto sobre este trabalhador há uma escassez de dados, informações, escritos e fontes que permitam conhecer este universo laboral e um melhor entendimento sobre esta categoria de trabalhadores<sup>1,5</sup>.

Se no Estado não existem informações mais apuradas sobre estes trabalhadores, dirá no município de Coari, lócus de nossa pesquisa. Não é encontrado nenhum estudo ou pesquisa realizada antes sobre este tema, sendo assim é que esta pesquisa vem agora tratar sobre o estado social e econômico deste trabalhador, visando obter e elaborar um melhor conhecimento sobre seu modo de vida, sua família e suas remunerações e, principalmente, sobre seu trabalho<sup>1</sup>.

O presente artigo tem como objetivo elaborar o perfil socioeconômico dos trabalhadores aquaviários do município de Coari – AM, assim como suas percepções sobre o processo de trabalho.

## 2. METODOLOGIA

A metodologia desta pesquisa foi embasada pela linhagem quantitativa e qualitativa, pois envolveu o levantamento de dados sobre o estado social e econômico dos trabalhadores aquaviários do município de Coari – AM<sup>6</sup>. A mesma faz parte do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC – da Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Saúde e Biotecnologia – ISB campus Coari-AM.

A pesquisa envolveu todas as embarcações do município de Coari – AM, onde inicialmente foi realizado um levantamento do número total de trabalhadores aquaviários das embarcações que aportavam no município. Este levantamento foi inicialmente realizado na representação da Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias no município, bem como consultados dados da Capitania dos Portos da região.

Foi também consultada a respectiva prefeitura do município, mais especificamente a Secretaria de Obras, onde foi obtido o mapa completo da cidade, dessa forma facilitando o conhecimento específico sobre a real área de localização do porto do município de Coari.

A coleta de dados foi realizada no período de agosto de 2007 a junho de 2008 através da aplicação de um questionário semi - estruturado. A aplicação do questionário foi realizada na própria embarcação, no momento em que as mesmas encontravam-se aportadas no cais do porto aquaviário da cidade. Neste questionário que, como recomenda Costa<sup>4</sup>, não foi extenso, mas cobriram os aspectos mais importantes dessa população, como por exemplo, as questões pertinentes ao estado social e econômico desses trabalhadores como: renda, sexo, idade, estado civil, remunerações, carga horária de trabalho, escolaridade, filhos, dentre outras informações necessárias para que dessa forma pudéssemos traçar o perfil social e econômico deste trabalhador<sup>4</sup>.

Após obtenção dos dados, obtidos através da aplicação de questionário socioeconômico, foi então possível elaborar tabelas com valores absolutos da população em estudo. Os dados foram registrados em tabelas no programa Microsoft Excel 2007, com o qual foram trabalhados e organizados conforme mostra mais adiante os resultados deste trabalho.

Foram incluídos na pesquisa todos os aquaviários que trabalhavam nas embarcações devidamente registradas na Capitania dos Portos que aportam no porto da cidade de Coari-Am, independente de sexo, idade e outras variáveis.

O referido projeto de pesquisa foi aprovado pelo comitê de ética em pesquisa da Universidade Federal do Amazonas, protocolo nº 064/07.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O trabalhador aquaviário é de importância principal para todo o transporte fluvial, pois o meio amazônico depende das embarcações para servir como seu principal meio de transporte em função da imensa malha fluvial<sup>1-5</sup>. Sobre este trabalhador não é encontrado na literatura científica nenhum estudo dessa forma, podemos afirmar que muitas situações cotidianas da realidade amazônica precisam ser “descobertas” pelo olhar das ciências humanas e da saúde<sup>6-7</sup>. Partindo deste princípio se torna essencial mostrar a real situação deste trabalhador e como este adquire sua característica de trabalhador através do perfil agora elaborado.

Após análise dos dados, referente à população estudada, foi encontrado um total de 194 trabalhadores aquaviários divididos em 17 embarcações. Entre esses prevalece a maioria pertencentes à faixa etária entre 18 e 27 anos de idade (n=66), seguido das faixas entre 28 e 37 (n=42) e 38 e 47 (n=44). No total formam uma faixa variante de idade entre 18 e 70 anos (Tabela 01). Outras características relativas a esta classe de trabalhadores é que a maioria é pertencente ao sexo masculino (n=152) e apresentando-se em menor predominância o sexo feminino (n=42) (Tabela 01). Esses números estão relacionados geralmente ao tipo de atividade que o trabalhador ocupa na embarcação, a maioria dos trabalhos realizados nas embarcações é braçal e de grande intensidade como, por exemplo, o carregamento de mercadorias para dentro das embarcações e até mesmo para fora delas sendo assim, os indivíduos do sexo masculino acabam sendo prevalecidos pela característica e tipo de trabalho a ser realizado<sup>8-9</sup>.

(...) minha família precisava de ajuda porque meu pai trabalhava mais não conseguia muito dinheiro pra casa por que ele trabalhava na roça ai meu patrão me ofereceu esse emprego aqui aí vim pra cá trabalhar, parei de estudar mais ainda sou muito novo agora que tenho vinte anos acho que nesse ano que vem vou parar de trabalhar pra mim poder estudar de novo.(Sujeito 24)

(...) comecei a trabalhar aqui quando eu tinha quinze anos, porque meu pai sempre trabalhou em barco, quando ele se separou da minha mãe fiquei com ele ai ele me trouxe pra cá comecei varrendo e passando pano no barco, agora sou purazeiro já faz uns quatro anos.(Sujeito 01)

(...) meu amigo hoje eu já tenho quarenta de três anos mais trabalhei desde cedo em barco. Meu pai sempre foi dono de barco comecei acompanhando ele no trabalho, depois mandei fazer um barco pra mim trabalhar por conta própria. (Sujeito 14)

Outra característica importante, que faz parte do perfil social desta população, é seu estado civil. Mais da metade desses trabalhadores declararam seu estado civil como solteiro (n=110), outra parcela declarou-se como casado (n=65). O grande índice de trabalhadores solteiros, segundo eles próprios, está atribuído ao próprio trabalho, pois as embarcações passam a maior parte do tempo em curso fluvial, sendo que a maioria das viagens na região levam dias de navegação, dessa forma se torna difícil os relacionamentos duradouros<sup>10-11</sup>.

(...) é meu amigo, família é coisa que não é pra mim, minha família é esse barco. Desde que comecei a trabalhar aqui meu divertimento é estar aqui trabalhando com meus companheiros, mesmo quando tenho folgas fico no barco porque sempre a gente fica em uma cidade que não conhecemos muito então a gente fica aqui mesmo.” (Sujeito 03).

(...) tenho 55 anos, nunca tive filhos e nem cheguei a me casar, tive muitos relacionamentos mais nenhum deles durou muito porque passo muito tempo aqui nesse barco trabalhando, acho que ainda vou casar mais acho que vai dar certo com uma companheira que trabalhe como eu, em um barco por que se não for assim não dá. (Sujeito 08).

**Tabela 01** – perfil social referente a idade, sexo e estado civil dos trabalhadores aquaviários.

CARACTERÍSTICA	n=194	%
<b>IDADE (em anos)</b>		
18 - 27	66	34%
28 - 37	42	22%
38 - 47	44	23%
48 - 57	33	17%
58 - 67	6	3%
Acima de 68	3	1%
<b>SEXO</b>		
Homens	152	78%
Mulheres	42	22%
<b>ESTADO CIVIL</b>		
Solteiros	110	57%
Casados	65	34%
Divorciados	5	2%
Viúvos	3	1%
Outros	11	6%

Podemos, dessa forma, inferir que seu ambiente de trabalho (as embarcações) ocupa grande parte do seu tempo, diminuindo o tempo para o ambiente familiar<sup>9-11</sup>. Este fato ocorre por que na

maioria dos casos não há respeito dos padrões referente à carga horária que este indivíduo se submete a trabalhar por baixos salários. Podemos ainda afirmar que, através dos dados colhidos, a carga horária de trabalho está acima do que recomenda pela Delegacia Regional do Trabalho que é de no máximo 40 horas semanais sendo assim, desrespeitada em 59% da população estudada sem gerar hora-extra remunerada<sup>1-8</sup>.

Uma importante característica do trabalhador aquaviário é o fato de estar sempre no trabalho, pois a maioria desses trabalhadores passa a maior parte de todo seu dia no trabalho, não tendo hora para começar e nem para terminar (tabela 02)<sup>4,8-9</sup>. Durante o percurso das viagens, as embarcações realizam escalas em várias comunidades ribeirinhas do município além das cidades vizinhas, sendo que essas escalas geralmente acontecem em horários, na maioria das vezes, imprevisíveis. Em muitos casos esta atividade acontece durante a madrugada, o que obriga os trabalhadores a realizarem o trabalho de retirada de mercadorias para fora da embarcação em qualquer horário da madrugada<sup>2,4,12</sup>. Os trabalhadores que executam este tipo de atividade se autodenominam de “purãozeiros”, pois trabalham retirando as mercadorias dos porões das embarcações.

(...) pra mim uma das coisas mais difícil e que eu não gosto de fazer é trabalhar durante a madrugada, quando a gente precisa se levantar no meio da noite pra carregar mercadorias da região (banana, pupunha, cacau...), porque quando amanhece a gente fica muito cansado pra trabalhar durante o dia e isso atrapalha na nossa saúde. (Sujeito 20)

(...) o trabalho aqui é bem pesado, trabalho de manhã, tarde e noite agora acho que por fazer tanto trabalho acho que eu e meus companheiros a gente merecia pelo menos ganhar um ganho (salários) melhor. Até por que a gente deixa de estudar pra se dedicar pro trabalho, eu mesmo, parei de estudar na quarta série só pra me dedicar pro trabalho pra poder sustentar minha família'. (Sujeito 12)

Esses trabalhadores são também caracterizados por terem uma remuneração baixa quando comparado a sua carga horária diária de trabalho<sup>13</sup> (tabela 02).

**Tabela 02** – Variáveis referente a carga horária laboral, renda, escolaridade e trabalho formal dos aquaviários de Coari-AM.

VARIÁVEIS	n=194	%
<b>CARGA HORÁRIA LABORAL DIÁRIA</b>		
Menos de 8 horas	30	15%
8 horas	51	26%
12 horas	7	4%
16 horas	81	42%
mais de 16 horas	25	13%
<b>RENDA MENSAL</b>		
Menos de um Salário Mínimo	32	16%
Um salário mínimo	78	40%
De 2 à 3 salários	56	30%
De 4 à 5 salários	18	9%
Acima de 5 salários	10	5%
<b>ESCOLARIDADE</b>		
Ensino Fundamental Incompleto	105	54%
Ensino Fundamental Completo	28	14%
Ensino Médio Incompleto	21	11%
Ensino Médio Completo	28	14%
Ensino Superior Incompleto	1	1%
Ensino Superior Completo	1	1%
Sem Escolaridade	10	5%
<b>TRABALHO FORMAL</b>		
Sim	65	33%
Não	129	67%

Essas remunerações baixas são seguidas geralmente de uma baixa qualidade de vida. Vale ressaltar que esses salários também estão bem abaixo do estabelecido pelo Ministério do Trabalho e Emprego, lembrando Karl Marx (1971), sendo sujeito da mais valia do detentor dos meios de produção, pois o extra que este recebe não equivale ao valor real de sua mão-de-obra empregada<sup>13-14</sup>. Este cotidiano de trabalho persistente faz com que ele desenvolva uma total dedicação ao seu trabalho, pois apesar de trabalhar quase todos os dias da semana a maioria deles, em suas folgas, acabam permanecendo na própria embarcação.

Atualmente, o conhecimento pode ser considerado um dos maiores geradores de riqueza<sup>3</sup>, pois a partir de um nível de instrução mais elevado as oportunidades de emprego aumentam significativamente, este fato se deve a necessidade cada vez maior de mão-de-obra especializada exigida pelo mercado de trabalho<sup>1,3</sup>. Sendo assim, torna-se importante analisar a situação do conhecimento relevando o nível de escolaridade desses trabalhadores, pois a partir de um elevado nível de conhecimento as chances de uma melhoria no que se refere à renda pode proporcionar para o trabalhador em questão um maior bem-estar humano e social, pois a partir de um maior grau de instrução é possível também pensar numa melhoria em outros aspectos, como por exemplo, sua percepção em relação ao seu

estado geral de saúde, bem como seu posicionamento em relação ao meio social em que estes estão inseridos<sup>15</sup>. Porém, a população aqui estudada apresenta um índice de escolaridade considerado muito baixo, o que possivelmente reflete nos salários baixos recebidos por eles (tabela 02). Não se pode deixar de comentar a influência que esses fatores atribuem quando pensamos na saúde desses trabalhadores, pois tais fatores apresentam uma dimensão individual e coletiva, não sendo acarretados apenas pelo fator biológico, mas também apresentam relação com fatores socioeconômicos, culturais, ambientais (principalmente do trabalho) e subjetivos, tornando-se assim indispensável o conhecimento do perfil social e econômico para possíveis intervenções sobre a saúde deste indivíduo<sup>3,15-16</sup>.

Outro aspecto relevante dessa população é a questão referente ao trabalho formal e informal (tabela 02). A maioria dessa população não possui carteira de trabalho assinada, ou seja, a informalidade é uma realidade no universo dos trabalhadores aquaviários, fato este que pode estar relacionado com as baixas remunerações e a exploração por parte dos patrões referente a carga horária de trabalho<sup>11</sup>.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados apresentados neste trabalho podemos verificar que o trabalho aquaviário é caracterizado pela predominância do sexo masculino, sendo representado pela maioria dos trabalhadores. Estes indivíduos trabalham várias horas durante todo o dia, apresentam uma faixa etária considerada jovem e com pouca escolaridade. Este trabalhador é agente principal no transporte fluvial, mas seu reconhecimento é bastante limitado, até mesmo pelos seus próprios patrões que, na maioria das vezes, acabam por explorarem estes, atribuindo-lhes assim remunerações consideradas baixas principalmente pelo fato de alguns desses trabalharem mais de 16 horas por dia e o trabalho informal ainda ser uma realidade para esta população.

#### Agradecimentos

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM), pela Bolsa de Iniciação Científica.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Vicentin G, Minayo CG. Saúde, ambiente e desenvolvimento econômico na Amazônia. *Ciênc Saúde Coletiva* 2003; 8(4): 1069-1085.
2. Araújo AV. Introdução à Sociologia da Amazônia. Manaus: Editoras Valer e EDUA; 2003.

3. Prata PR. Desenvolvimento econômico, desigualdade e saúde. *Cad Saúde Pública* 1994; 10(3): 387-391.
4. Costa MCC. Sociologia: introdução à ciência da sociedade. São Paulo: Moderna; 2005.
5. Pereira AS, Fabre NN. Uso e gestão do território em áreas de livre acesso no Amazonas, Brasil. *Acta Amazônica* 2009; 39(3): 561-572.
6. Lakatos EM. Fundamentos de Metodologia Científica. São Paulo: Atlas; 2005.
7. Martini JG. O papel social da pesquisa em enfermagem. *Rev Bras Enf* 2009; 62(3): 340-342.
8. Barbosa ML. A sociologia das Profissões: Em Torno da Legitimidade de um objeto. *Bol Informativo Biblio Cien Soc* 1993; 36: 3-30.
9. Gomes R. A construção social da masculinidade. *Cad Saúde Pública* 2006; 22(5): 1118-1118.
10. Goularti Filho A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Econ Soc.* 2007; 16(3): 455-489.
11. Batich M. Previdência do trabalhador: uma trajetória inesperada. *São Paulo Perspec* 2004; 18(3): 33-40.
12. Parra A. Mercado de trabajo, salud laboral e inmigración. *Anales Sis San Navarra* 2006; 29(1): 77-95.
13. Bahia L. A janela demográfica, crescimento econômico e as políticas de saúde e proteção social. *Ciênc saúde coletiva* 2008; 13(4): 1112-1114.
14. Marx K. O Capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; 1987.
15. Steiner JE. Conhecimento: gargalos para um Brasil no futuro. *Estud Avançados* 2006; 20(56): 75-90.
16. Carvalho EC, Bachion MM, Dalri MCB, et al. Obstáculos para a implementação do processo de enfermagem no Brasil. *Rev Enferm UFPE* 2007; 2(3): 210-15.