

UEA
UNIVERSIDADE
DO ESTADO DO
AMAZONAS



**ESCOLA DE
DIREITO**

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS



EQUIDADE:

**REVISTA ELETRÔNICA DE DIREITO DA
UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS**

UEA
EDIÇÕES

**editora
UEA**

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS

Roberto Cidade
Governador Interino

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO
AMAZONAS**

Prof. Dr. André Luiz Nunes Zogahib
Reitor

Profa. Dra. Kátia do Nascimento Couceiro
Vice-Reitor

Prof. Dr. Fábio Carmo Plácido Santos
Pró-Reitor de Ensino de Graduação

Prof. Dr. Monica Dias de Araújo
Pró-Reitora de interiorização

Prof^ª. Dr. Roberto Sanches Mubarak Sobrinho
Pró-Reitor de pesquisa e pós-graduação

Prof^ª. Dra. Samantha Coelho Pinheiro
Pró-Reitora de Planejamento

Prof. Dr. Valber Barbosa Martins
**Pró-Reitor de Extensão e Assuntos
Comunitários**

Prof. Dr. Nilson José de Oliveira Junior
Pró-Reitor de Administração

Prof^ª. Dra. Isolda Prado
Diretora da Editora UEA

Prof^ª. Dra. Glaucia Maria de Araújo Ribeiro
**Coordenação do Programa de
Pós-Graduação *Stricto sensu* em Direito
Ambiental**

**EQUIDADE:
REVISTA ELETRÔNICA DE DIREITO DA
UNIVERSIDADE DO ESTADO DO
AMAZONAS**

Prof. Dr. Ricardo Tavares, UEA
Coordenação do curso de Direito

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar, UEA
Prof^ª. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira -
UEA

Prof. Dr. Ricardo Tavares, UEA
Editores Chefe

Prof^ª. Msc. Monique de Souza Arruda
Prof. Esp. Átila de Oliveira Souto
Editores Assistentes

Prof. Dr. Celso Antonio Pacheco Fiorillo, PUCSP
Prof^ª. Dr. Danielle de Ouro Mamed, UFMS
Prof. Dr. Antonio Carlos Morato, USP
Prof^ª. Dra. Tereza Cristina S. B. Thibau, UFMG
Prof. Dr. Sandro Nahmias Melo, UEA
Prof. Dr. Cássio André Borges dos Santos, UEA
Conselho Editorial

Prof^ª. Dr. Lidiane Nascimento Leão, UFOPA
Prof. Msc. Assis da Costa Oliveira, UFPA
Prof. Dr. Nirson da Silva Medieros Neto, UFOPA
Prof^ª Ma. Roberta Priscila de Araújo Lima
Esp. Glenda Martins Monteconrado
Bruna Maria da Silva Mota
Comitê Científico

Prof. Dr. Daniel Gaio - UFMG
Prof. Dr. Paulo Victor Vieira da Rocha, UEA
Prof. Dr. Alcian Pereira de Souza, UEA
Prof. Dr. Erivaldo Cavalcanti e Silva Filho, UEA
Prof^ª. Msc. Monique de Souza Arruda
Prof. Esp. Átila de Oliveira Souto
Prof^ª. Dra. Adriana Almeida Lima
Prof. Dr. Ygor Felipe Távora da Silva
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Avaliadores

Prof. Dr. Denison Melo de Aguiar
Primeira revisão e Revisão Final

Equidade: Revista Eletrônica de Direito da UEA

Vol. 14. Nº 3, Julho-Dezembro/2026

ISSN: 2675-5394

Artigo Científico

Os artigos publicados, bem como as opiniões neles emitidas são de inteira responsabilidade de seus autores.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade do Amazonas

R454

Equidade: Revista Eletrônica de Direito da Universidade do Estado do Amazonas/ Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas. Vol. 14. Nº 3. (2026). Manaus: Curso de Direito, 2026.

Semestral

1. Direito – Periódicos. I. Título

CDU 349.6

**TRABALHO INVISÍVEL E ECONOMIA DA SOBREVIVÊNCIA: ESTIVADORES E
PRECARIZAÇÃO LABORAL NO PORTO DE MANAUS**

*INVISIBLE WORK AND SURVIVAL ECONOMY: DOCK WORKERS AND LABOR
PRECARIOUSNESS IN THE PORT OF MANAUS*

Henry Gondim de Souza¹
Fernanda Monteiro de Salles²

RESUMO

Este artigo analisa a função estratégica dos estivadores no Porto de Manaus, destacando sua relevância econômica e social para o abastecimento do interior amazônico e evidenciando a precarização das relações de trabalho nesse contexto. A pesquisa, de natureza qualitativa, fundamenta-se em revisão bibliográfica e análise documental, com foco nas transformações históricas da atividade portuária desde o ciclo da borracha até os impactos da Zona Franca de Manaus. Argumenta-se que, embora os estivadores desempenhem um papel indispensável na logística regional, enfrentam violações sistemáticas de direitos trabalhistas, marcadas por informalidade, ausência de proteção social e negligência do Estado. Com base em marcos legais como a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT), o estudo propõe a necessidade de políticas públicas estruturantes que promovam a formalização, a segurança laboral e o reconhecimento da categoria como agente central no desenvolvimento amazônico.

Palavras-chave: estivadores; trabalho informal; direito do trabalho; Porto de Manaus; Amazônia.

ABSTRACT

This article analyzes the strategic role of dockworkers in the Port of Manaus, highlighting their economic and social importance for the supply of goods to the Amazon hinterland, while exposing the precariousness of labor relations in this context. This qualitative study is based on bibliographic review and documentary analysis, focusing on the historical transformations of port activity from the rubber boom to the effects of the Manaus Free Trade Zone. Although dockworkers play an essential role in regional logistics, they face systematic violations of labor rights, marked by informality, lack of social protection, and state neglect. Based on legal frameworks such as the Brazilian Consolidation of Labor Laws (CLT) and International Labour Organization (ILO) standards, the study argues for the urgent implementation of public policies

¹Professor de Geografia e Mestre em Ciências Humanas e Bacharelado em Direito

²Discente no Centro Universitário Luterano de Manaus -ULBRA <https://lattes.cnpq.br/8954117125659759>

aimed at formalization, workplace safety, and the recognition of dockworkers as key agents in Amazonian development.

Keywords: *dockworkers; informal labor; labor law; Port of Manaus; Amazon region.*

INTRODUÇÃO

No coração da Amazônia, o transporte fluvial nos portos dos municípios do estado em especial o de Manaus sempre exerceram papel estratégico na circulação de mercadorias e na articulação territorial da região. Desde o apogeu do ciclo da borracha, entre o final do século XIX e o início do século XX, os estivadores ocupam posição de importância no escoamento da produção e no abastecimento da capital e do interior. No entanto, a trajetória deste trabalho é marcada por uma profunda ausência de reconhecimento institucional e jurídico, evidenciada já naquele período, quando não havia qualquer proteção legal ao trabalho portuário.

A legislação trabalhista no Brasil era praticamente inexistente até a década de 1930, e os trabalhadores do cais manauara, oriundos em sua maioria das camadas inferiores — indígenas, caboclos e migrantes nordestinos —, eram submetidos a longas jornadas, baixos salários, riscos constantes à saúde, a acidentes e ausência de direitos sociais. Essa precarização, longe de ser superada, se atualiza ao longo do tempo: nem a promulgação da CLT em 1943, nem a Constituição de 1988, tampouco as convenções da OIT, foram plenamente capazes de efetivar a proteção laboral dessa categoria tão participativa na realidade Amazônica.

O presente artigo propõe uma análise crítica e histórica da condição dos estivadores, partindo de sua atuação no período da borracha até a contemporaneidade. O objetivo é compreender como a informalidade, a precarização e a invisibilidade social, presentes ainda hoje nos portos de Manaus, são resultado de processos históricos de exclusão jurídica, reforçados pela seletividade institucional do Estado brasileiro nas regiões periféricas.

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e interdisciplinar, fundamentada em revisão bibliográfica, análise documental e na técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2016), articulando contribuições do Direito do Trabalho, da Antropologia Jurídica, da Geografia Crítica e da História Social do Trabalho. Busca-se, assim, contribuir para o debate sobre a efetividade dos direitos fundamentais sociais na Amazônia, com foco na valorização e formalização da atividade portuária como vetor de justiça social.

1 ESTIVADORES E O TRABALHO INVISIBILIZADO NA HISTÓRIA DA AMAZÔNIA (1890–2024)

A história do trabalho portuário na Amazônia está profundamente entrelaçada a construção da identidade social e aos ciclos econômicos que moldaram a região desde o final do século XIX. Durante o período da borracha (1879–1912), a cidade de Manaus consolidou-se como entreposto comercial de relevância internacional, atraindo capitais, migrantes e infraestrutura moderna. Nesse contexto, os portos da capital amazônica se tornaram espaços de intensa atividade econômica e relação social, sustentada, sobretudo, pelo trabalho manual e físico dos estivadores — trabalhadores encarregados do carregamento e descarregamento de mercadorias em embarcações fluviais.

Esses trabalhadores, embora essenciais à logística regional, atuavam em um vazio normativo absoluto, visto que o Brasil ainda não dispunha de uma legislação trabalhista formal. O trabalho era regido por acordos verbais, relações de mando local, exploração patronal e ausência total de proteção jurídica. O Código Comercial do Império (1850) pouco dizia sobre o trabalho portuário, e apenas em meados da década de 1930, com a ascensão do Estado Novo, o país começaria a esboçar normas regulatórias para o trabalho urbano. Assim, ao longo da Primeira República, os estivadores atuaram em condições de extrema precariedade, caracterizadas por longas jornadas, riscos à integridade física, baixos salários e inexistência de qualquer mecanismo de proteção previdenciária ou assistencial (FERREIRA, 2016).

O padrão de exploração estabelecido nesse período perpetuou-se mesmo após a criação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1943. Embora a CLT tenha representado um marco jurídico na história dos direitos sociais no Brasil, ela foi concebida com foco em setores urbanos industriais formais, localizados principalmente no Sudeste. A realidade amazônica, marcada por relações de trabalho periféricas, fluviais e sazonais, não foi contemplada de forma efetiva pela estrutura celetista. Como observa Fernandes (1975), a modernização brasileira foi marcada por uma “revolução conservadora”, que formalizou direitos para alguns setores enquanto mantinha intocada a exploração dos grupos mais vulneráveis.

A criação da Zona Franca de Manaus (ZFM) em 1967, sob o regime militar, reconfigurou a estrutura econômica da região, promovendo a industrialização e o incremento do fluxo logístico no porto de Manaus. Contudo, essa modernização econômica não se traduziu em democratização das relações de trabalho portuário. O aumento da demanda por mão de obra nos portos não foi acompanhado por políticas públicas de regulação, formação técnica ou

segurança ocupacional voltadas à categoria. Como resultado, a informalidade e a rotatividade tornaram-se a norma entre os estivadores, inserindo-os em uma lógica de “economia da sobrevivência” (MARTINS, 2020), na qual a subsistência diária depende da disponibilidade aleatória de carga e da tolerância das empresas operadoras.

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 7º, estendeu os direitos sociais aos trabalhadores avulsos, prevendo garantias como salário mínimo, jornada limitada, adicional de insalubridade e proteção contra despedida arbitrária. Posteriormente, a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) e as Convenções da OIT nº 137 e nº 155, ratificadas pelo Brasil, reforçaram a exigência de intermediação organizada da mão de obra e garantias de saúde e segurança no trabalho portuário. No entanto, a persistência de omissões estruturais — como a ausência de um OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obras - funcional em Manaus, a fragilidade da atuação sindical e a inoperância fiscalizadora — mantiveram os estivadores alijados dos direitos conquistados em outras partes do país.

A análise do recorte temporal entre 1890 e 2024 permite observar uma continuidade histórica da marginalização dos estivadores enquanto sujeitos de direito. Desde a ausência de proteção no período da borracha, passando pela ineficácia das políticas celetistas e pela seletividade da Zona Franca, até os dias atuais, o que se observa é uma categoria laboral estrategicamente importante e central na economia da região, mas politicamente invisibilizada. Essa trajetória revela a existência de um paradoxo estrutural dualista: o Estado reconhece formalmente os estivadores como sujeitos de direitos, por outro lado falha sistematicamente em garantir os meios institucionais e políticos para a efetivação dos direitos desses trabalhadores.

Como afirma Boaventura de Sousa Santos (2007), a luta por direitos nas periferias do sistema exige não apenas o reconhecimento jurídico-formal, mas também o enfrentamento das desigualdades cognitivas, territoriais e institucionais. O caso específico dos estivadores de Manaus mostra que a precarização não decorre da ausência de normas, mas da seletividade do Estado e da reprodução histórica de relações coloniais de trabalho em contextos contemporâneos.

Dessa forma, compreender a trajetória histórica dos estivadores é essencial para fundamentar a crítica ao sistema jurídico-trabalhista brasileiro, que ainda hoje naturaliza a desigualdade ao não adaptar suas estruturas às especificidades regionais e culturais da Amazônia. A superação desse modelo exige, portanto, uma reconstrução das formas de proteção

social que articule o direito à dignidade, o reconhecimento da diversidade territorial e o compromisso com a justiça distributiva no mundo do trabalho.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A Economia Portuária e os Estivadores no Período da Borracha

O ciclo da borracha, que teve seu apogeu entre o final do século XIX e início do século XX, foi um marco decisivo para o desenvolvimento econômico e social da Amazônia. Durante esse período, Manaus dilacerada. Os estivadores, nesse contexto, eram a principal mão de obra na logística de mercadorias e no transporte fluvial. Eles eram responsáveis pelo carregamento e descarregamento de cargas nos navios que navegavam pelos rios Amazonas e Solimões, garantindo o fluxo contínuo de mercadorias e o abastecimento das cidades do interior. No entanto, suas condições de trabalho eram extremamente precárias. Submetidos a longas jornadas de trabalho em ambientes insalubres, esses profissionais enfrentavam riscos constantes à saúde e à segurança, sem qualquer tipo de proteção legal ou sindical (Costa, 2018).

Além disso, a exploração do trabalho no período da borracha estava profundamente ligada às desigualdades sociais e econômicas da época. Muitos estivadores eram recrutados entre as populações locais, incluindo as minorias sociais que migraram para a região, buscando melhores oportunidades na chamada *Paris dos trópicos*. Contudo, a realidade era marcada por baixos salários, informalidade e ausência de direitos trabalhistas, características que se perpetuam. Esse legado histórico reflete a centralidade do trabalho portuário na economia regional e também evidencia as raízes da precarização laboral que persiste até os dias atuais. A herança do período da borracha ajuda a compreender por que os estivadores continuam sendo uma categoria vulnerável, apesar de sua importância estratégica-econômica para o abastecimento não só da capital manauara, mas também para as cidades do interior da Amazônia.

2.1.1 Condições de Trabalho no Ciclo da Borracha: Violência, Dívida e Servidão na Amazônia

Durante o período áureo da borracha (1879–1912), a Amazônia experimentou um surto de crescimento econômico impulsionado pela demanda internacional por látex, sobretudo pelos Estados Unidos e Europa. Manaus e Belém floresceram como centros urbanos cosmopolitas, enquanto o interior amazônico tornou-se palco de uma das formas mais brutais de exploração

do trabalho na história brasileira. Apesar da aparência de modernidade urbana nas capitais, as relações de trabalho nos seringais e nas zonas portuárias eram marcadas por condições análogas à escravidão, mesmo após a abolição formal em 1888.

A principal forma de recrutamento e controle da mão de obra era o sistema de aviamento, em que trabalhadores — especialmente migrantes nordestinos, indígenas e caboclos — recebiam adiantamentos de mercadorias e créditos dos patrões ou comerciantes, ficando presos a dívidas impagáveis. Como observa Weinstein (1993), esse sistema institucionalizava uma lógica de servidão por dívida, onde o seringueiro ou estivador trabalhava continuamente para saldar débitos que se renovavam com os altos preços praticados nos barracões. A violência física e simbólica era parte do cotidiano, com relatos de castigos, cárcere privado e impedimento de fuga.

No contexto portuário, especialmente em Manaus, os estivadores, muitos deles recrutados entre os mesmos contingentes sociais que abasteciam os seringais, também viviam em situação de vulnerabilidade extrema. Sem proteção legal, submetidos a jornadas exaustivas, mal remunerados e sujeitos ao autoritarismo dos chamados "patrões de cais", esses trabalhadores sustentavam o fluxo de exportações que enriquecia a elite local. A cidade modernizava-se com bondes elétricos, teatros e palácios, mas a base econômica dessa opulência repousava sobre o trabalho desprotegido e invisibilizado de milhares de homens submetidos à exploração sistemática.

Além disso, as relações de trabalho no ciclo da borracha eram racializadas e hierarquizadas, reforçando o controle das elites comerciais sobre populações racializadas e empobrecidas. Segundo Dean (1989), a "ordem econômica da borracha" manteve padrões coloniais de dominação, apropriando-se do território e da força de trabalho por meio da violência econômica e do isolamento geográfico. Nos portos, essas lógicas também se refletiam: os trabalhadores estavam sujeitos a um regime de mando patriarcal e patrimonialista, sem direito à organização sindical ou reivindicação coletiva.

Dessa forma, compreender o legado do ciclo da borracha não é apenas revisitar um período de glória econômica, mas reconhecer os fundamentos de uma estrutura de desigualdade e informalidade laboral que se perpetuou nas décadas seguintes. O ethos de exploração e a negligência estatal que caracterizaram o período continuam a moldar as condições dos estivadores até a contemporaneidade, revelando uma longa duração da precarização no mundo do trabalho amazônico.

2.2 A Chegada da Zona Franca de Manaus e o Papel dos Estivadores

A criação do projeto Zona Franca de Manaus em 1957 com o nome de Porto Livre, já dava indícios da forma de organização estrutural para qual a cidade caminhava. Com a criação da Zona Franca de Manaus (ZFM) em 1967 representou um marco decisivo para a economia regional, transformando Manaus em um polo industrial e comercial de relevância nacional e internacional. A política de incentivos fiscais atraiu empresas de diversos setores, desde eletrônicos até cosméticos, consolidando a cidade como um importante centro de produção e distribuição de mercadorias. No entanto, esse desenvolvimento também redefiniu o papel dos portos e dos estivadores na logística regional.

Com o aumento do fluxo de mercadorias, os portos de Manaus tornaram-se ainda mais estratégicos para garantir o abastecimento do interior do Amazonas. Os estivadores passaram a desempenhar um papel crucial no carregamento e descarregamento de cargas que alimentavam tanto o mercado local quanto as comunidades ribeirinhas e cidades do interior. Segundo Almeida (2019), a demanda por mão de obra nos portos cresceu significativamente com a expansão da Zona Franca de Manaus (ZFM), mas as condições de trabalho permaneceram precárias, sem acompanhamento proporcional de políticas públicas para regulamentar e proteger esses profissionais.

2.3 A Realidade Cotidiana dos Estivadores: Trabalho Hercúleo e Informalidade

A atividade dos estivadores no Porto de Manaus reflete um cenário de esforço físico extenuante e condições laborais precárias e exaustiva, evidenciando uma forma de exploração do trabalho que remonta às estruturas produtivas arcaicas do capitalismo periférico. Como já observava Karl Marx (1867), no *O Capital*, “o operário se torna tanto mais barato quanto mais mercadorias produz”, e essa lógica se aplica aos estivadores, cuja força de trabalho é constantemente pressionada pela demanda portuária e pela informalidade.

O trabalho do estivador é um verdadeiro balé de resistência e destreza, homens musculosos e suados carregam nas costas e na cabeça cargas pesadas considerada para muitos sobre humana, como sacas de farinha, açúcar, jerimum (abóbora), macaxeira (aipim), hortaliças e frutas. Esse trabalho árduo ocorre independentemente das condições climáticas ou do horário, sem garantias trabalhistas adequadas, o que remete à ideia de “trabalho degradante” de Friedrich Engels (1845) em *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. Engels já denunciava que

a ausência de regulação e proteção aos trabalhadores os condena a um ciclo de miséria e exploração, algo que se perpetua nos portos da Amazônia.

Além do esforço físico sobre-humano, os estivadores enfrentam a informalidade estrutural. Pierre Bourdieu (1993), ao discutir a precarização do trabalho em *Miséria do Mundo*, aponta que a economia informal não é um resquício do passado, mas sim uma forma de dominação moderna, um campo de disputa, onde os trabalhadores vivem sob a incerteza constante de sua própria subsistência. No caso dos estivadores, a falta de vínculo empregatício e de direitos trabalhistas os coloca em uma situação de vulnerabilidade social, onde o sustento diário depende da oferta imprevisível de serviços e da constância da sua saúde.

Para Lefebvre (1974), em *A Produção do Espaço*, também contribui para essa análise ao destacar que o espaço urbano, incluindo os portos, não é neutro, mas sim um reflexo das relações de poder e produção. O porto de Manaus, enquanto espaço de circulação de mercadorias, reflete não apenas a dinâmica comercial, mas também a precarização da força de trabalho e a marginalização de seus operários e ausência de fiscalização efetiva.

Dessa forma, o cotidiano dos estivadores manauaras revela não apenas um esforço físico monumental, mas também um retrato da informalidade estrutural e das contradições do capitalismo em espaços periféricos. Como alertava **Florestan Fernandes (1972)**, no Brasil, “a modernização se faz sem mudanças estruturais profundas, perpetuando desigualdades e explorando formas arcaicas de trabalho dentro da economia moderna”. O cenário dos estivadores reforça essa tese, mostrando que, apesar da modernização do setor logístico, as condições de trabalho continuam marcadas pela precariedade e pela informalidade e pela forma primitiva de trabalho.

3 O TRANSPORTE DE CARGA PARA O INTERIOR DO AMAZONAS: INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E O PAPEL DOS ESTIVADORES

O transporte de carga para o interior do Amazonas é um dos grandes gargalos logísticos da região, marcado pela dependência em sua maior parte pelas hidrovias e pela precariedade da infraestrutura portuária em diversas cidades ribeirinhas, é deficitária. Com uma geografia dominada por rios caudalosos e extensas áreas de floresta, o modal fluvial se impõe como a principal via de escoamento de mercadorias, abastecendo comunidades isoladas e cidades interioranas que dependem desse fluxo para sua subsistência e desenvolvimento econômico.

A estrutura portuária no interior do Amazonas é uma realidade persistente, no entanto, é bastante deficitária. Muitos portos são improvisados, formados por trapiches de madeira ou flutuantes que não oferecem segurança adequada para a movimentação de cargas. Nos períodos de cheia, esses portos podem se tornar inacessíveis devido à força das águas, enquanto na seca, a formação de bancos de areia e a redução dos níveis dos rios dificultam a navegação e o desembarque de mercadorias. Além disso, a falta de equipamentos adequados, como rampas, guindastes e armazéns estruturados, compromete a eficiência do transporte e eleva os custos logísticos.

Nesse contexto, os estivadores desempenham um papel crucial na dinâmica portuária dos municípios do interior do estado. Responsáveis pelo carregamento e descarregamento das embarcações, esses trabalhadores garantem o fluxo contínuo das mercadorias, conectando os municípios, produtores, comerciantes e consumidores. Mesmo diante de condições precárias de trabalho, os estivadores são fundamentais para o funcionamento da cadeia logística regional, em sua grande maioria atuam sem os equipamentos adequados de segurança e expostos a constantes riscos de acidentes devido à ausência de normas de segurança eficazes.

Além do aspecto operacional, a participação dos estivadores no interior do Amazonas tem também uma relevância socioeconômica. Muitos desses trabalhadores devido ao grau de escolaridade e facilidade para o trabalho têm como única fonte de renda a atividade portuária, sendo essa uma ocupação fundamental para a manutenção da economia local. A informalidade, no entanto, ainda é uma realidade predominante não só na Amazônia, mas também no Brasil, deixando grande parte da mão de obra sem garantias trabalhistas e previdenciárias.

Diante dessa realidade, investir na ampliação e na adequação dos portos no interior do Amazonas se torna essencial para o desenvolvimento regional. Medidas como a construção de terminais hidroviários modernos, a capacitação de trabalhadores portuários e a regulamentação do transporte fluvial podem contribuir para a melhoria da logística e para a valorização dos estivadores. Essas ações não apenas asseguram um abastecimento mais eficiente e seguro para as populações ribeirinhas e urbanas da região, mas também promovem melhores condições de trabalho e dignidade humana para aqueles que sustentam a economia fluvial amazônica com sua força e dedicação.

3.1 Marco Jurídico-Trabalhista dos Estivadores: Proteção Legal e Lacunas na Aplicação

A atividade dos estivadores no Brasil possui um arcabouço jurídico específico que reconhece sua relevância e busca assegurar condições mínimas de dignidade laboral. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em seu art. 248, trata da regulamentação das atividades nos portos organizados, definindo que os trabalhadores avulsos, como os estivadores, devem ser contratados por meio de órgãos gestores de mão de obra (OGMOs), que têm a função de intermediar e organizar a escala de trabalho de forma equitativa.³

Além disso, a Lei nº 12.815/2013 – conhecida como Lei dos Portos – representa o principal instrumento normativo da atividade portuária no Brasil. Em seu art. 40, essa lei estabelece que o trabalho portuário deve ser exercido com observância dos princípios da segurança, eficiência, valorização profissional e respeito aos direitos sociais dos trabalhadores.² ⁴Essa legislação também prevê, em seu art. 45, a obrigatoriedade de cursos de qualificação e reciclagem como condição para o exercício regular da atividade portuária.³

A Constituição Federal de 1988 também assegura proteção ampla aos trabalhadores, inclusive os avulsos. O art. 7º, caput, e seus incisos, garante o direito ao salário mínimo, jornada limitada, adicional de insalubridade, proteção contra acidentes de trabalho e acesso à previdência.⁴ No entanto, tais direitos são frequentemente negados aos estivadores em razão da informalidade e em alguns casos a falta de conhecimento que predominam pela pouca escolaridade dos trabalhadores presentes no cotidiano portuário da Amazônia.

A situação observada em Manaus também viola compromissos internacionais assumidos pelo Brasil. A Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo país, estabelece critérios para a organização do trabalho portuário com vistas a evitar a informalidade e a rotatividade excessiva.⁵ Já a Convenção nº 155 da OIT dispõe sobre a segurança e saúde dos trabalhadores, recomendando a adoção de políticas nacionais que assegurem ambientes de trabalho seguros, especialmente em atividades de alto risco como a movimentação de cargas pesadas.⁶

1. Brasil, *Consolidação das Leis do Trabalho* (Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943), art. 248.

2. Brasil, *Lei nº 12.815*, de 5 de junho de 2013, art. 40.

3. *Ibid.*, art. 45.

4. Brasil, *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*, art. 7º.

5. Organização Internacional do Trabalho (OIT), *Convenção nº 137 sobre o Trabalho Portuário*, 1973.

6. Organização Internacional do Trabalho (OIT), *Convenção nº 155 sobre Segurança e Saúde dos Trabalhadores*, 1981.

A análise da legislação evidencia, portanto, um paradoxo normativo: embora existam instrumentos jurídicos presentes suficientes para proteger os estivadores, há uma profunda ineficiência na aplicação prática desses direitos, especialmente em regiões periféricas como a Amazônia. A ausência do OGMO operando de forma eficaz em Manaus, aliada à fragilidade sindical e à omissão dos órgãos fiscalizadores, como o Ministério do Trabalho e o INSS, contribui para a perpetuação de relações laborais precárias, desprovidas de segurança jurídica.

Diante desse quadro, torna-se imprescindível a adoção de políticas públicas integradas, voltadas à efetivação dos direitos trabalhistas previstos na CLT, na Constituição e nas convenções internacionais. Isso envolve desde o fortalecimento institucional dos órgãos de intermediação de mão de obra até o fomento a processos de formalização e sindicalização da categoria, com vistas à promoção de justiça social e dignidade no trabalho portuário.

3.2 Direitos Trabalhistas e a Situação dos Estivadores em Manaus

A regulamentação dos direitos dos estivadores no Brasil está formalmente prevista na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), especialmente no Título III e em dispositivos específicos para trabalhadores portuários. Adicionalmente, a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) define normas claras sobre a contratação, qualificação, segurança e intermediação do trabalho portuário avulso. Em termos constitucionais, o art. 7º da Constituição Federal de 1988 assegura um conjunto de direitos fundamentais aos trabalhadores urbanos e rurais, extensíveis aos trabalhadores avulsos, como: proteção contra despedida arbitrária, seguro-desemprego, fundo de garantia do tempo de serviço (FGTS), salário mínimo, jornada limitada, adicional de insalubridade, aposentadoria, e redução dos riscos inerentes ao trabalho, mediante normas de saúde, higiene e segurança.

Contudo, a realidade vivenciada pelos estivadores no Porto de Manaus revela uma ruptura estrutural entre o direito formal e sua efetivação prática. Conforme aponta Silva (2017), aproximadamente 70% dos estivadores atuam de forma informal, sem vínculo empregatício, o que os exclui do acesso à seguridade social e aos mecanismos protetivos estabelecidos em lei. Essa informalidade estrutural os afasta de benefícios como aposentadoria, assistência médica, auxílio-doença, pensão por morte e seguro-desemprego, gerando um ciclo de vulnerabilidade e desproteção.

Outro aspecto crítico refere-se à segurança no ambiente laboral. A ausência sistemática do uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), como luvas, botas e cintos de segurança,

expõe os trabalhadores a elevados riscos ergonômicos e acidentes graves, infringindo os preceitos da Norma Regulamentadora nº 29 (NR-29), específica para segurança e saúde no trabalho portuário. Ferreira (2016) destaca que a maioria dos estivadores em Manaus opera em condições precárias, sem acesso a treinamento contínuo, nem medidas preventivas adequadas de saúde ocupacional.

Adicionalmente, a debilidade da representação sindical no setor portuário amazonense compromete o direito à negociação coletiva e à participação ativa dos trabalhadores na formulação de condições dignas de trabalho, conforme prevê o art. 8º da Constituição Federal e os tratados internacionais como a Convenção nº 98 da OIT sobre o direito de sindicalização e negociação coletiva.

A combinação desses fatores – informalidade, insegurança, ausência de fiscalização e representação sindical fragilizada – reforça o quadro de precarização da força de trabalho portuária, mesmo diante de sua importância estratégica para a economia da região. Essa situação exige a atuação efetiva do Estado como garantidor de direitos fundamentais, por meio da implementação de políticas públicas que promovam:

- A formalização dos vínculos trabalhistas, via fortalecimento do OGMO e incentivos à regularização;
- A fiscalização ativa por parte do Ministério do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho;
- A garantia de acesso aos direitos previdenciários e assistenciais;
- A oferta de programas de qualificação profissional, saúde ocupacional e promoção da segurança no trabalho;
- O reconhecimento jurídico-político da categoria como agente essencial da logística e do abastecimento amazônico.

A superação da precarização dos estivadores em Manaus depende, portanto, não apenas da existência de normas protetivas, mas da vontade política e institucional de aplicá-las de modo equânime, garantindo a dignidade da pessoa humana como fundamento do trabalho no Brasil.

4 ESTIVADORES, DIREITOS HUMANOS E A ECONOMIA DA SOBREVIVÊNCIA

A situação laboral dos estivadores no Porto de Manaus desafia não apenas a ordem jurídica nacional, mas também os princípios fundamentais dos direitos humanos, especialmente

no que tange à dignidade, à justiça social e ao direito a condições mínimas de existência. Ainda que a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), em seu artigo 23, assegure a toda pessoa “o direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego”, os estivadores vivem uma realidade de ganhos irregulares, intermitentes e frequentemente insuficientes para suprir suas necessidades básicas.

Pesquisas empíricas e relatos sindicais revelam que muitos desses trabalhadores recebem valores diários inferiores ao salário mínimo vigente, com remunerações que oscilam de acordo com a sazonalidade da demanda portuária. Essa instabilidade os posiciona em uma zona de economia de subsistência, que os impede de planejar o futuro, acessar crédito, garantir moradia digna ou suprir necessidades básicas como alimentação, saúde e educação. Tais condições violam o artigo 7º, inciso IV da Constituição Federal, que estabelece o direito a “remuneração mínima, fixada em lei, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas”.

Sob a ótica internacional, o Brasil é signatário do Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), que no art. 7º exige que os Estados garantam salários equitativos e uma existência digna para os trabalhadores. O não cumprimento desses compromissos, sobretudo em regiões periféricas como a Amazônia, revela uma desigualdade estrutural, marcada por omissão estatal e vulnerabilidade socioeconômica persistente.

Autores como Boaventura de Sousa Santos (2010) enfatizam que os direitos humanos não podem ser vistos apenas como instrumentos jurídicos, mas como expressões da luta dos grupos subalternizados por reconhecimento e redistribuição. No caso dos estivadores, a luta por um trabalho digno é, também, uma luta por cidadania plena. O que se observa, no entanto, é uma lógica de necropolítica do trabalho, conforme analisa Achille Mbembe (2018), onde a vida laboral desses sujeitos se torna descartável, administrada por fluxos econômicos que pouco se importam com o sofrimento dos corpos que sustentam as mercadorias.

Além disso, ao viverem à margem da seguridade social, esses trabalhadores são alijados de direitos fundamentais como o direito à saúde, à previdência, ao repouso remunerado e à proteção familiar, violando também os princípios da dignidade da pessoa humana e da erradicação da pobreza, pilares constitucionais da República Federativa do Brasil (CF, art. 1º, inciso III, e art. 3º, incisos III e IV).

Dessa forma, a baixa remuneração dos estivadores não pode ser tratada como mero dado econômico, mas sim como expressão de uma violação sistemática dos direitos humanos no mundo do trabalho, especialmente em contextos marcados por desigualdade racial, regional

e histórica, como é o caso da Amazônia. É urgente, portanto, reconhecer que o direito ao trabalho decente passa também por garantir renda digna, estabilidade e proteção social efetiva, sob pena de perpetuar formas contemporâneas de exclusão e servidão invisibilizadas nos discursos de progresso e desenvolvimento regional.

5 METODOLOGIA

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa, de natureza exploratória e descritiva, voltada à análise da condição sociojurídica dos estivadores que atuam nos portos da cidade de Manaus. Fundamenta-se em dois procedimentos metodológicos complementares: a revisão bibliográfica e a análise documental.

A revisão bibliográfica contempla autores clássicos e contemporâneos que discutem a precarização do trabalho, a marginalização das classes operárias e a produção do espaço urbano, tais como Marx (2013), Engels (2008), Bourdieu (1993), Lefebvre (2006) e Florestan Fernandes (1975), além de autores que problematizam a economia regional amazônica e o papel histórico dos estivadores na logística fluvial. A análise documental incluiu dispositivos legais como a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), normas de segurança do trabalho (NRs), além de convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e relatórios institucionais sobre o setor portuário.

Para o tratamento e interpretação do material empírico e teórico, foi utilizada a técnica de **Análise de Conteúdo**, conforme sistematizada por **Laurence Bardin (2016)**. Essa técnica permite identificar núcleos de sentido e categorias temáticas recorrentes no corpus documental e bibliográfico, possibilitando uma abordagem interpretativa estruturada. Foram definidas, a priori, quatro categorias analíticas: (i) informalidade e precarização; (ii) invisibilidade social; (iii) ausência de proteção estatal; e (iv) impacto econômico dos estivadores.

A escolha dessa metodologia se justifica pela necessidade de compreender os sentidos atribuídos à experiência laboral dos estivadores, em sua interface com o ordenamento jurídico, a estrutura econômica e os processos históricos que moldam a dinâmica portuária na Amazônia. Essa abordagem permite, assim, articular criticamente teoria e realidade, revelando contradições estruturais e apontando caminhos possíveis para a construção de políticas públicas voltadas à valorização e proteção dessa categoria.

6 DISCUSSÃO E RESULTADOS

A análise da situação dos estivadores nos portos de Manaus revela uma realidade complexa, marcada por contradições estruturais entre a centralidade econômica da atividade portuária e a marginalização dos trabalhadores que a sustentam. A seguir, os resultados são discutidos à luz das categorias analíticas estabelecidas.

6.1 Informalidade e Precarização como Padrão Estrutural

A informalidade é o traço mais evidente da condição laboral dos estivadores. A despeito da existência de marcos legais como a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) e as convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a prática cotidiana revela uma ampla desconexão entre norma e realidade. Cerca de 70% dos estivadores atuam sem vínculo empregatício formal, conforme apontam dados de Silva (2017), sendo remunerados por diária, sem acesso a benefícios previdenciários, seguro-desemprego ou aposentadoria.

Essa precarização se manifesta não apenas pela ausência de registro, mas também pelas condições degradantes do ambiente de trabalho: longas jornadas, esforço físico extremo, ausência de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) e exposição contínua a riscos ergonômicos e acidentes. A lógica da rotatividade, da sobrecarga e da desproteção reitera o que Bourdieu (1993) denominou como “precariedade estrutural”, na qual os trabalhadores vivem sob constante incerteza, sobrevivendo entre a necessidade e a desassistência.

6.2 Invisibilidade Social e Jurídica da Categoria

Embora sejam responsáveis por uma das etapas mais críticas da cadeia logística regional, os estivadores permanecem social e institucionalmente invisíveis. A ausência de reconhecimento como categoria estratégica — tanto nas políticas públicas quanto nos discursos institucionais — contribui para a perpetuação de um ciclo de invisibilidade e marginalização. Como observa Lefebvre (2006), o espaço urbano — incluindo o espaço portuário — reproduz relações de poder: no caso de Manaus, os portos evidenciam uma modernização logística dissociada de transformações sociais efetivas.

A debilidade das entidades sindicais e a baixa representatividade institucional dos estivadores também agravam esse quadro. Sem canais efetivos de negociação coletiva ou participação política, a categoria encontra-se fragmentada e desprovida de mecanismos de

defesa dos seus direitos, contrariando o que estabelece o art. 8º da Constituição Federal e a Convenção nº 98 da OIT.

6.3 Ausência de Proteção Estatal e Eficácia Normativa Reduzida

O marco legal que regula o trabalho portuário é extenso, mas sua aplicação concreta na Amazônia é limitada. A CLT, a Lei dos Portos e as convenções internacionais garantem, em tese, condições dignas de trabalho, qualificação continuada e intermediação justa por meio de órgãos como os OGMOs. No entanto, em Manaus, observa-se a ausência de um OGMO funcional, a fiscalização limitada por parte do Ministério do Trabalho e uma atuação ainda tímida do Ministério Público do Trabalho.

Essa lacuna institucional reforça a lógica da “desigualdade legal” — um termo cunhado por autores como Florestan Fernandes (1975) para indicar a existência de direitos no papel que não se materializam na vida prática de trabalhadores historicamente marginalizados. A ineficiência da proteção estatal, portanto, não é apenas omissão administrativa: ela representa a manutenção ativa de uma economia paralela à margem do Estado de Direito.

6.4 Estivadores e Sustentação da Economia Amazônica

Paradoxalmente, esses trabalhadores invisibilizados são pilares centrais da economia regional. O abastecimento de dezenas de municípios do interior do Amazonas depende diretamente da atuação dos estivadores nos portos de Manaus. Além de sua importância logística, a atividade gera emprego e renda para famílias ribeirinhas, constituindo, muitas vezes, a única forma de inserção econômica possível para grupos socialmente vulneráveis.

Mesmo assim, como mostra o relatório do Banco Mundial (2021), a ausência de infraestrutura portuária adequada, associada à informalidade e à falta de investimentos em qualificação profissional, compromete a eficiência logística e amplia as desigualdades regionais. A economia que repousa “sobre os ombros” dos estivadores se sustenta à custa da exploração física e do abandono institucional.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da condição sociojurídica dos estivadores que atuam nos portos de Manaus revela um cenário de contradições profundas: de um lado, a centralidade desses trabalhadores na logística regional e na sustentação da economia amazônica; de outro, a precarização

estrutural, a informalidade crônica e a ausência de efetividade dos direitos garantidos em lei. A partir da pergunta norteadora — por que a proteção jurídica existente não se efetiva para essa categoria, mesmo diante de sua relevância estratégica? — o estudo demonstrou que a resposta passa pela compreensão das dinâmicas territoriais, históricas e institucionais que moldam o mundo do trabalho na Amazônia.

Constatou-se que a legislação trabalhista brasileira, embora contemple dispositivos específicos voltados aos trabalhadores portuários avulsos (como os previstos na CLT, na Lei dos Portos e nas convenções da OIT), não encontra aplicação eficaz no contexto amazônico. A fragilidade da atuação do Estado — evidenciada pela ausência de órgãos como o OGMO, pela fiscalização ineficaz e pela omissão dos entes federativos — contribui para a reprodução de relações de trabalho degradantes e informais. Essa desconexão entre direito posto e direito praticado revela o que Florestan Fernandes denominava “modernização conservadora”: um desenvolvimento econômico que não rompe com as estruturas de exclusão social.

Além disso, a precarização dos estivadores não é apenas uma questão trabalhista, mas também uma violação sistemática dos direitos humanos, como demonstrado nas análises à luz do PIDESC, da Declaração Universal dos Direitos Humanos e da Constituição Federal de 1988. A informalidade, a insegurança e a baixa remuneração posicionam esses trabalhadores em uma zona de economia de sobrevivência, alijando-os da cidadania plena.

Diante desse cenário, este estudo propõe como caminhos para a reversão do quadro de vulnerabilidade:

- A efetiva implantação e funcionamento do OGMO em Manaus, garantindo a intermediação justa da mão de obra e a regularização das escalas de trabalho;
- A atuação integrada do Ministério do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho, com foco na fiscalização ativa e em programas de formalização;
- A criação de programas de qualificação continuada e saúde ocupacional, adaptados às especificidades da atividade portuária amazônica;
- A valorização sindical e a promoção da negociação coletiva, como formas de fortalecer o protagonismo da categoria;
- A inserção dos estivadores nas políticas públicas de desenvolvimento regional, reconhecendo-os como agentes estratégicos do abastecimento amazônico.

Conclui-se que a superação da informalidade e da precarização dos estivadores exige mais do que a aplicação mecânica da norma: requer uma mudança de paradigma, na qual o trabalho seja reconhecido em sua dimensão humana, territorial e política. Somente com o compromisso efetivo do Estado, da sociedade e das instituições jurídicas será possível garantir que os ombros que sustentam a economia amazônica também sustentem vidas dignas e direitos respeitados.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, J. **Desenvolvimento Regional e Trabalho na Amazônia: O Caso da Zona Franca de Manaus** . Rio de Janeiro: Editora FGV, 2019.

BOURDIEU, Pierre. **Miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1993.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Normas Regulamentadoras sobre Saúde e Segurança no Trabalho** . Brasília: MTb, 2022.

COSTA, R. **Trabalho e Exploração na Amazônia: O Legado do Ciclo da Borracha** . Manaus: Editora Universitária, 2018.

DEAN, Warren. **A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história e ecologia**. São Paulo: Nobel, 1989.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2008.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

FERREIRA, A. **História Social do Trabalho na Amazônia** . Belém: Paka-Tatu, 2016.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. São Paulo: Editora Ática, 2006.

Equidade: Revista Eletrônica de Direito da UEA

Vol. 14. Nº 3, Julho-Dezembro/2026

ISSN: 2675-5394

Artigo Científico

LOPES, José Rivair. **Trabalho e servidão na Amazônia: o aviamento no ciclo da borracha.** Belém: EDUFPA, 2007.

MARTINS, L. **Infraestrutura Portuária e Desigualdades Sociais na Amazônia Contemporânea** Manaus: Editora Universitária, 2020.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política – Livro I.** Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

OLIVEIRA, L. **Trabalho e Desenvolvimento Regional na Amazônia** . Belém: Editora Universitária, 2019.

PEREIRA, J. **História do Trabalho Portuário na Amazônia.** Manaus: Editora Regional, 2020.

SANTOS, R. **Economia do Trabalho e Desigualdade** . São Paulo: Atlas, 2015.

SILVA, M. **Trabalho Informal e Precarização** . Rio de Janeiro: FGV, 2017.

SOUZA, R. **Logística e Economia Regional na Era da Zona Franca de Manaus** . São Paulo

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência.** São Paulo: Edusp, 1993.

WORLD BANK. **Logistics Performance Index: Connecting to Compete** . Washington, DC: World Bank Publications, 2021.