

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS
DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA**

MARCELO SOUZA PEREIRA

**NAVEGAR É PRECISO
A LÓGICA E A SIMBÓLICA DOS USOS SOCIOAMBIENTAIS DO RIO**

Orientador: Prof. Doutor Antônio Carlos Witkoski

MANAUS

2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS
DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA

MARCELO SOUZA PEREIRA

NAVEGAR É PRECISO
A LÓGICA E A SIMBÓLICA DOS USOS SOCIOAMBIENTAIS DO RIO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia (PPG/CASA), do Centro de Ciências do Ambiente (CCA) da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), para obtenção do título de Doutor.

Orientador: Prof. Doutor Antônio Carlos Witkoski

MANAUS

2015

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

P436n Pereira, Marcelo Souza
Navegar é preciso : A lógica e a simbólica dos usos sociais do rio
/ Marcelo Souza Pereira. 2015
564 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Antônio Carlos Witkoski
Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na
Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Navegar. 2. Socioambiental. 3. Rio. 4. Trabalho. 5. Ambiente. I.
Witkoski, Antônio Carlos II. Universidade Federal do Amazonas III.
Titulo

MARCELO SOUZA PEREIRA

NAVEGAR É PRECISO
A LÓGICA E A SIMBÓLICA DOS USOS SOCIOAMBIENTAIS DO RIO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia (PPG/CASA), do Centro de Ciências do Ambiente (CCA) da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), para obtenção do título de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Carlos Witkoski

APROVADO EM: 24 de julho de 2015.

Prof. Doutor Antônio Carlos Witkoski – Presidente
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Prof. Doutor José Ricardo Batista Nogueira
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Prof. Doutor Neliton Marques da Silva
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Prof. Doutor Pedro Henrique Coelho Raposo
Universidade do Estado do Amazonas (Campus Tabatinga-AM) – UEA

Prof. Doutor José Camilo Ramos de Souza
Universidade do Estado do Amazonas (Campus Parintins-AM) – UEA

Prof. Doutor Salomão Franco Neves
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, *Manoel Lívio Pereira* e *Maria do Rosário Souza Pereira* (*in memoriam*), sujeitos da minha história que se entrelaçam com as inspirações desse estudo por regarem a mente do pesquisador, quando ainda criança, com suas histórias de vida do percurso vencido, entre as rodovias e hidrovias amazônicas, para chegar a Manaus e, enfim, constituir nossa família: ele, um camponês retirante que saiu de Mato Grosso aos 16 anos e encontrou a frente de obras da BR-230 (Transamazônica) em 1970, se juntando aos operários daquela empreitada até chegar ao município de Novo Aripuanã-AM, de onde, pelo rio Madeira, alcançou Manaus; ela, filha do Soldado da Borracha Raimundo Arigó, criança trabalhadora do seringal e da roça, às margens do rio Aripuanã (Novo Aripuanã-AM), que foi enviada para Manaus, em fins da década de 1960, com a promessa dos patrões de que iria para a escola – virou serva, carvoeira e nunca teve a oportunidade de estudar. Estes heróis de minha existência, sem serem letrados, emanaram o conhecimento que surge da experiência, ensinando, principalmente, princípios de vida. Homem e mulher simples do interior, sem recursos financeiros, abdicaram da vida e dos sonhos para dar aos filhos o que não puderam ter na infância: a oportunidade de sentar num banco de escola. Coincidentemente, eles deixaram este mundo em momentos cruciais da efetivação do sonho que sonharam pra mim: ele, quando eu ainda cursava o mestrado; ela, há pouco mais de três meses, enquanto eu ainda redigia as linhas finais deste estudo – mas ela, antes de partir, não deixou de me pedir que concluísse a tese de doutorado. Quando minhas forças psicológicas pediam para eu parar, ela foi o combustível que me restou para chegar ao fim. Assim, redigir essa dedicatória tornou-se tão difícil quanto construir a tese – Obrigado mãe, obrigado pai, sempre estarão vivos enquanto eu puder celebrar vossas memórias.

A minha esposa *Cleice Jeane*, companheira, amiga e confidente, a quem recorro nos momentos difíceis: que sofreu o que sofri; que chorou as minhas lágrimas; que me amparou, à sua maneira, nos momentos de solidão do artesanato da tese; que compreendeu as ausências do esposo quando se fez necessário o retiro, por semanas, para a pesquisa de campo; aquela que suportou o stress e o devaneio do pesquisador; enfim, à quem confio a minha vida há 10 anos.

Aos meus filhos, ainda no ventre materno, que nos últimos meses pediram permissão para nos trazer alegria e esperança, mudando a forma de compreensão do amor.

As minhas irmãs – *Márcia*, *Maria Laíze*, *Maria*, *Marizete* e *Marinete* – e sobrinhos – *Mayara*, *Mayenne*, *Maria Eduarda*, *Marcelo Emanuel*, *Márcio Richard* e *Maria Clara* –, residentes do complexo “Vila da dona Rosa”, que cada um (a), à sua maneira, contribuíram para que eu pudesse ter tempo para escrever esta obra, buscando não me tirar de meu recinto acadêmico doméstico mesmo quando muito precisaram da minha presença.

Ao meu tio, *Pe. Inácio Raposo da Silva CSsR.*, um maranhense de Manaus que, ao lado de meus pais, vislumbrou caminhos possíveis para o jovem que sonhava ser padre ou, não mais que, um operário do Polo Industrial de Manaus. Pensando estratégias de futuro, além de ser meu orientador vocacional e amigo, dedicou boa parte de seu tempo, quando ainda era seminarista, entre a filosofia e a teologia, para lecionar disciplinas de reforço que serviram como preparatório para o vestibular da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), cuja meta foi alcançada no ano de 2001, quando fui aprovado no curso de ciências econômicas. Ao comemorarmos a aprovação ele dizia: “não pare na graduação, faça especialização, mestrado e, quem sabe, doutorado”. Enfim, cumprimos o estabelecido – sou doutor – e agora resta-me cumprir o passo seguinte: manter-me doutor.

Como diz o poeta Raul da Silva Seixas: “Sonho que se sonha só é só um sonho que se sonha só, mas sonho que se sonha junto é realidade”. Por isso, por todos e por tudo o que me proporcionaram, dedico mais essa etapa da vida.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente dou graças à *Deus* que, com seu dom supremo de criador misericordioso, nos permitiu chegar até aqui;

Entre as pessoas que tenho a agradecer, meu orientador *Antônio Carlos Witkoski* não poderia deixar de ser o primeiro. Os quatro anos de trabalho intensos nos deram a oportunidade de transformar a relação aluno-orientador – verdadeiros desconhecidos um para o outro – em amizade. Como orientador, foi rígido para atender as exigências da construção teórica e não foram poucas as vezes que proferiu a seguinte frase: “Convença-me!”. Nesse processo, evoluímos em direção à novas epistemologias – avançamos para águas profundas. Como amigo, inúmeras vezes teve a sensibilidade para deixar o papel de orientador e dar lugar ao conselheiro, agindo como que um pai no aconselhamento do filho, para, enfim, pôr novamente sobre meu comando o timão da embarcação chamada tese. Os abraços fraternos, que encerram cada correspondência em seus e-mail, aos poucos se transformaram em abraços paternos. Pela sapiência de Antônio, o espírito do jovem pesquisador, um neoliberal para muitos (o que não sou), provou do empirismo sociológico das águas amazônicas na perseguição de seu objeto de pesquisa. Enfim, obrigado por transformar minha aventura, nos dias nublados sobre as águas turvas do rio Solimões-Amazonas e as tormentas do caminho, em um belo dia de sol sobre águas cristalinas de um saber que se abre ao novo;

A professora Dra. *Therezinha Fraxe* (Teca), quem inicialmente me ajudou, com açúcar e afeto, a desconstruir o *homo-economicus* que existia em mim, mostrando-me formas alternativas para a compreensão das novas realidades amazônicas a partir dos lugares de várzea e de sua sociologia ambiental;

Ao professor Dr. *Henrique Pereira*, sempre atento às minhas demandas e que ajudou a chegar aqui na medida em que abriu tantas portas quanto pôde, como coordenador do PPG/CASA, junto às instituições de interesse desse estudo, além de apontar dados preciosos na legislação ambiental para que eu pudesse compreender a complexidade das hidrovias. Obrigado!;

Ao professor *Neliton Silva*, o homem que nos ensinou a “salvar a pele”, contribuindo de forma sabia nas estratégias de construção da tese;

A *Hamida Pinheiro* e *Jocilene Cruz*, que nos momentos de angústias e neuroses da tese compartilhamos as inquietações. Resumindo em uma frase: Amigas pra toda a vida!

A *Charlene Silva*, que me apresentou o campo de pesquisa do belo e saudoso município de Parintins-AM, lugar das belas lembranças da tese, onde deixei um pouco de mim e trouxe um pouco de lá para sempre querer voltar;

Aos colegas de doutorado *Rute Lopes*, *Beatriz Furtado*, *Samia Miguez*, *Tháisa Camargo*, *Eronildo Bezerra*, *Paula Quintão* e *Suzy Simonetti*, que me enriqueceram como pesquisador por meio de diversas discussões sobre o ambiente e a sustentabilidade amazônica;

Tenho muito a agradecer ao Professor Dr. *José Camilo Ramos de Souza*, que abriu as portas de sua própria casa e o seu *locus* de pesquisa, em Itaboraí do Meio, para um desconhecido. Confiou na pessoa, nos objetivos e nas intenções da pesquisa, dando-me suporte em todas as dimensões: acompanhou-me na primeira visita em Menino Deus (Parintins-AM); disponibilizou sua casa para ser a minha base de pesquisa em Parintins-AM; pôs sua família à minha disposição; nas horas vagas ensinou-me lições sustentáveis, como a compostagem orgânica; apresentou críticas às minhas impressões teóricas; e, inclusive, confiou-me as chaves de seu fusca, um patrimônio geracional, que ele próprio transformou em biblioteca – o “fuscateca”. Aliás, este é o momento de agradecer também a *Joana* e ao *Pedro Paulo*, o Pêpe (ou PP), irmã e cunhado do professor Camilo, respectivamente, que na ausência do amigo me levaram para conhecer a Ilha Tupinambarana. Pêpe foi, na verdade, o grande companheiro da pesquisa

de campo naquela localidade, pois foi o meu barqueiro e não me deixou navegar solitário. Obrigado, nobres amigos!

Ao amigo *Carlos Silva*, o popular Tijolo, que auxiliou a mim e a todos os discentes da turma de doutorado de 2011 dirigindo-nos para um bom relacionamento junto ao programa, sempre disponível a nos receber com seu registro marcante: o sorriso;

A *Maíra Gomes* e *Fernanda Mendes*, secretárias do PPG/CASA, que, sem sombra de dúvidas, contribuíram para que as tarefas burocráticas não atingissem o prosseguimento da pesquisa.

Ao presidente da comunidade Nossa Senhora Aparecida Esperança I (Coari-AM), *Otávio Bezerra*, que demonstrou confiança na pessoa do pesquisador e abriu a porta de sua casa e da comunidade para as pesquisas de campo. Quando, por algum impedimento, não pôde se fazer presente durante as visitas, delegou as funções de guia aos filhos adolescentes, que se tornaram acompanhantes prestativos e tornaram a vida menos solitária nessa fase da pesquisa.

Ao grande líder comunitário *Sebastião Mendonça*, da comunidade Nossa Senhora das Graças (Manacapuru-AM), que com a sabedoria do homem simples do interior ensinou-me a ver no rio um *amigão* que tudo dá às populações. Pela experiência de vida, tem as palavras apropriadas para descrever a realidade de vida daqueles que vivem na (à) margem dos rios, nas várzeas do rio Solimões-Amazonas. Estendo meus agradecimentos à suas filhas – *Gisele* e *Geise* –, ao seu neto – *Weverton* – e à sua esposa – dona *Fátima*, a *Fatinha* –, que foram a extensão da minha família enquanto estive com eles, pessoas que me apresentaram a solidariedade do mundo rural amazônico e me proporcionaram o conforto de um lar para a pesquisa na Costa do Pesqueiro.

A Professora *Vânia Matos* – fundadora, líder comunitária e gestora da escola Tiradentes, em Parintins-AM –, que mesmo sem me conhecer confiou nas intenções do presente estudo e abriu as portas da intimidade comunitária para que eu pudesse conhecer a realidade de vida da várzea do baixo Amazonas¹, bem como compreender a identidade das populações com a natureza fluvial que as circundam.

Aos chefes de família e parceiros da circulação nas comunidades: 1) Nossa Senhora Aparecida (Coari-AM) – *Josimar*, *Raimundo* (Ivo), *Maria Devanir*, *Vandernilson*, *Atacílio*, *Derval*, *Pastor Antônio* e *Raimundo* (Peroba); 2) Nossa Senhora das Graças (Manacapuru-AM) – *Dalvanete*, *Jaime*, *Maria Madalena*, *Antônio Ailton*, *Hozemir*, *Manoel*, *Roselma*, *José Vitor*, *Antônio José* e *Aldair*; e 3) Menino Deus (Parintins) – *Neuza*, *João Castro*, *João Bentes*, *Elizeth*, *Raimundo*, *Maria Terezinha*, *João de Deus*, *Deodoro* e *Raimundo*. Esse sujeitos deram vida ao trabalho com seus depoimentos sobre o modo de vida varzeano e a apropriação do rio a partir da navegação.

Aos proprietários de embarcação do transporte regional de recreios: *Leomar* e *Railgila Torres* (Navio Motor Leão de Judá); *Bruna Nunes* (Navio Motor A. Nunes II); *Alessandra Pontes* (Barco Motor Príncipe do Amazonas); *Amilcar Bentes* (Navio Motor Parintins); *Alcilene Monteiro* (Navio Motor M. Monteiro), que apresentaram-me a tradição fluvial amazonenses emanada das famílias antigas que prestam serviços de transporte na bacia amazônica, apontando todas as dificuldades para se manter sobre as águas;

Aos comandantes de recreio: *Mário Monteiro*, *José Jairo Lopes*, *Lauro Conceição*, *Roberto Brandão* e *Bertoldo Neto*, sujeitos conhecedores do rio que nos apontaram os segredos da navegação a partir dos mapas mentais que constroem no cotidiano das águas;

Aos passageiros dos recreios: *Valdivino Araújo*, *Antônia Silva*, *Delcilane Medeiros*, *Edson Corrêa*, *Rita Souza*, *Maria Mosanda*, *Ademar Silva*, *Alderí Silva*, *Terezinha Santos*, *Maria Naíde*, *Sebastião Rendeiro*, *Flávio Assis*, *Raimundo Soares*, *Raimundo Andrade*, *Líbia Saraíva*, *Dislei Viana*, *Virginor*

¹ Consideramos a região investigada como baixo Amazonas por nos referirmos apenas ao estado do Amazonas. Se considerássemos toda a extensão do rio Amazonas até sua foz, a nomenclatura usual da classificação seria médio Amazonas.

Navegante, Aldenor Navegante, Reginaldo Oliveira, Antônio Souza, José Maria Xavier, Renato Oliveira e Luzenildo da Silva, que trouxeram a nós, em seus depoimentos, as impressões e sentimentos de quem viaja de barco, aliando o prazer e a necessidade do transporte;

Aos proprietários que representam o transporte interior de cargas: *Alcy Hage* (Amazonav), *Juarez Prates* (Comércio e Navegação Prates) e *Claudio Miromiro Carvalho* (Dodó Carvalho); e aos comandantes dos empurradores que fazem o transporte de balsas pelos rios da região: *Raimundo Nonato* e *Carlos Jones*, sujeitos que por operarem a navegação comercial nos rios do estado do Amazonas, conhecendo-a como poucos, nos apresentaram as vantagens e os problemas da navegação na atualidade;

Aos diretores das empresas mercantes que fazem a cabotagem da Costa brasileira até Manaus: *Otávio Cabral* (Aliança Navegação e Logística), *Mônica Lima* (Log-In) e *Roberto Rodrigues e Alexandre* (Mercosul-Line); e os Comandantes de navio mercante: *Capitão Cruz* (Aliança Navegação e Logística) e *Joel Silva* (Maestra Logística), sujeitos que indicaram a nós as vantagens comparativas e ambientais do transporte aquaviário de longo curso;

Aos práticos da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (PROA): *Coelho, Bezerra, Gilberto, Benedito, Miranda* e o funcionário do serviço administrativo *José Augusto*, profissionais capacitados para operar grandes embarcações e que, como homens da região, nos ajudaram a compreender os conflitos entre a grande navegação e a pequena embarcação das comunidades de várzea;

A Associação dos Armadores e Transportadores do Transporte de Carga e passageiros do Estado do Amazonas (ATRAC) e ao Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (SINDARMA), nas pessoas de *Alcilene Monteiro* e *Claudio Miromiro Carvalho*, que deram as anuências para a realização da pesquisa junto aos filiados de suas respectivas categorias;

Aos povos dos rios, das margens e de dentro dos barcos (e também dos escritórios), por seus conhecimentos externados em depoimentos, me permitiram seguir pistas promissoras que deram origem às reflexões aqui contidas;

A tese de doutorado é uma produção coletiva e começa a ser gestada psicologicamente antes mesmo de sermos aceitos para a academia, nas relações que construímos durante a vida acadêmica e fora dela: muitas pessoas contribuem diretamente com a pesquisa, fornecendo informações para o estudo; outros muitos sujeitos, alimentam a tese com o incentivo proferido e, neste momento final, gostaria de agradecer aos meus amigos de infância/juventude – *Rafael e Inglece, Cleber e Celeste* – pessoas de minha história;

Ao casal, *Érico e Bianca Parente*: primos, afilhados, padrinhos e, mais que amigos, que me incentivaram durante todo o percurso da tese;

Aos amigos, padrinhos e afilhados, *Gustavo, Gabriel e Débora Pereira* (minha tradutora), que embora longe, sempre me deram forças nos momentos difíceis e partilharam alegrias.

A minha Cunhada *Grazielle Santos* e *Marla Leal*, que sempre torceram por mim e em minhas ausências fizeram-se presentes em meu lar, auxiliando minha esposa no que ela precisou;

A minha sogra *Antônia Santos*, que com fé fervorosa externava suas orações. Esteve em contato por todos os dias, durante os últimos quatro anos, ligando de Goiânia-Go para saber sobre meu estado de saúde e sobre a tese;

Aos meus tios maternos (*Raimunda, Francisco e Fátima*) e paternos (*Aparecida, Isabel e Antoniel*), que em suas simplicidades ajudaram com a magia de suas orações, sempre presentes durante os 4 anos de construção deste estudo.

A amiga *Yone Lacorte*, pessoa a quem confiei as angústias do trabalho e compartilhei todas as alegrias – acadêmicas e pessoais –, quem muitas vezes pegou em meu braço e pediu para que eu não desistisse. Regou-me com carinho e orações, prevendo o sucesso e a relevância da pesquisa, foi também quem leu

e criticou muitos trechos da obra que ora apresento, mas, acima de tudo, deu-me o carinho maternal de quem só quer o bem.

Aos amigos de trabalho na SUFRAMA – *Edjane Santos, Francisco Joanes (Paiva), Lena Lúcia, Bernadete Pertoti, Cleide Menescal, Eliseu Lopes, Edisley Cabral, Rachel Oliva, Adriana Loureiro, e Lucas Cardoso* – muitos nem estão mais na repartição, mas todos, indiscutivelmente, sempre torceram e apoiaram o sonho do jovem pesquisador, mantendo um ambiente favorável para minhas reflexões, além de emitir votos de sucesso que me encorajaram para prosseguir a empreitada;

A *Ana Maria Souza*, Coordenadora da COGEC (SUFRAMA), que me auxiliou nos dados necessários à compreensão do Polo Naval, cuja explicação didática me permitiu vislumbrar novos horizontes para o transporte fluvial na Amazônia;

A *Anderson Belchior*, auditor da SUFRAMA, que sempre encorajou o prosseguimento e término da tese com palavras de incentivo e valorização do economista que sou;

Ao professor *Luiz Roberto*, da Faculdade de Estudos Sociais da UFAM, quem abriu as portas para minha vida acadêmica ao me orientar no Mestrado em Desenvolvimento Regional na Amazônia, sem o qual não teria condições de avançar à novas epistemologias no doutorado.

Aos amigos da ONG Transformação, que participo e ajudei a fundar, pela força emocional que transmitiram desde que nos reunimos novamente no ano de 2014, amigos da minha infância que fizeram da vontade de mudar a realidade do Bairro da Redenção, em Manaus-AM, uma filosofia de vida. Em especial a: *Cláudia e Paulo, Moizés e Vanda, Rogério e Gisele, Afrânio e Homezinda, Gianna, Dorival Leão* e sua linda família que me sinto parte. Enfim, somos muitos;

Aos cunhados Thales, Alexandre, Robson e Jonas, que sempre estão acompanhando meu crescimento profissional, ao meu lado no ambiente familiar;

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), meu órgão empregador, nas pessoas dos Superintendentes *Thomaz Nogueira e Gustavo Igrejas* e dos Superintendentes de Administração *Plínio Silva e Arnóbio Mota* – que compreenderam a relevância do estudo e sua relação com o planejamento estratégico desta autarquia, liberando-me conforme os preceitos legais para ir ao campo de pesquisa;

A *Universidade Federal do Amazonas (UFAM)* e a todo o corpo docente do *Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia (PPG/CASA)*, que confiaram que a proposta apresentada poderia resultar em contribuições importantes para o socioambiente amazônico. Essa instituição é responsável por toda minha formação acadêmica;

A *Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM)* pelo auxílio financeiro durante os últimos 3 anos de pesquisa, recursos que ajudaram sobremaneira este pesquisador no alcance das localidades rurais distantes da calha central do rio Solimões-Amazonas.

Aos membros da banca avaliadora deste estudo, que contribuíram ao final do esforço com suas valiosas intervenções.

No final, a tarefa foi árdua, mas agradável e clarificadora.

[...] as perspectivas do desenvolvimento sustentável não devem limitar-se a estabelecer um corpo de normas que controlem as tendências dos padrões de produção e consumo e a degradação entrópica, mas, sim, orientar a construção de um paradigma de desenvolvimento sustentável a partir de processos ecotecnológicos baseados no potencial produtivo dos sistemas vivos e da organização cultural.

Leff (2006, p. 188).

RESUMO

Investiga os usos socioambientais do rio, a partir da navegação, traduzindo as representações sociais dos sujeitos investigados, que apresentam a lógica e a simbólica intrínseca no processo de apropriação do rio, na calha central do rio Solimões-Amazonas, especificamente no trecho compreendido entre os municípios de Coari-AM e Parintins-AM, numa distância fluvial de 890 km. Participaram da pesquisa os sujeitos singulares da geografia humana na Amazônia: chefes de família das Unidades de Produção Familiar de Várzea (UPFV) das comunidades Nossa Senhora Aparecida Esperança I (Coari-AM), Nossa Senhora das Graças (Manacapuru-AM) e Menino Deus (Parintins-AM); os camponeses proprietários de pequenas embarcações (os parceiros da UPFV); comandantes, proprietários e passageiros das embarcações do transporte regional de recreio; e, subsidiariamente, os representantes da navegação interior e marítima. Trabalho, espaço, lugar, tempo, ambiente, estabelecidos e *outsiders* foram algumas das categorias acionadas para compreender o cotidiano de vida sobre as águas e as diversas formas de apropriação do rio pelos homens que se relacionam socialmente no ambiente fluvial. Foi adotada a perspectiva qualitativa devido à complexidade do universo socioambiental e a diversidade de saberes que emana dos homens simples que navegam para atender suas necessidades existenciais. A pesquisa qualitativa permite entender os indivíduos em seus próprios termos. Para a coleta de dados, foram adotados o roteiro de entrevista semiestruturado e a observação participante, além das anotações do diário de campo. Navegar é uma condição de vida para as populações amazônicas, pois este é o espaço mais enervado pela bacia amazônica, e a arte de navegar foi culturalmente transmitida ao longo dos séculos pelos povos tradicionais que habitam as várzeas amazônicas. O período em que mais o transporte fluvial foi privilegiado foi durante a economia da borracha, entre 1870 e 1945, quando o Estado financiou as infraestruturas fluviais necessárias ao escoamento da produção gumífera, garantindo incentivos às empresas de navegação para a prestação dos serviços. A apropriação do rio, pela navegação, é realizada a partir das diversas atividades cotidianas: trabalhar, estudar, lazer, emergências, comércio, viajar, etc. Entretanto, navegar também é uma atividade mediada pelas representações sociais que revela a magia da natureza que inspira a vida dos navegantes, condição válida para quem aprecia o rio ou para quem não consegue viver longe dele. Contudo, a navegação também pode ser uma atividade com poder degradador devido proporcionar ao homem o acesso aos mais distantes lugares. Segundo os depoimentos coletados, os principais problemas causados pela navegação são: o lixo produzido no interior das embarcações, os dejetos depositados diretamente no rio, a contaminação da água por óleo, a poluição do ar, o desrespeito aos povos varzeanos devido aos banheiros causados pelas embarcações de grande porte e, principalmente, a derrubada das margens. As embarcações, conforme a potência de seus propulsores, causam danos à vida das populações que habitam as margens do rio e derrubam as instáveis margens do rio, acelerando o processo das terras caídas. Os processos de degradação do rio, segundo as narrativas, reduzem os estoques de peixes e dificultam a vida dos camponeses amazônicos. A identidade dos sujeitos da pesquisa com o rio é revelado a partir da experiência do lugar, os navegantes conseguem traduzir os mínimos sinais emitidos pelo rio e refletir essa percepção em uma navegação segura. Contudo, esse conhecimento ao longo das últimas décadas, segundo os comandantes mais experientes, vêm se perdendo por conta de os novos comandantes concentrarem seus esforços apenas nas tecnologias de navegação que tem surgido com a modernidade. A navegação é o veículo da fluidez, nela vão pessoas, mas também chegam aos diversos lugares as informações que interferem no desenvolvimento social das comunidades. A embarcação fluvial é um veículo que proporciona desenvolvimento às cidades do interior, como constatado nos depoimentos coletados, pois quando é inaugurada uma rota de recreio para uma cidade do interior, logo aquele lugar prova de progresso econômico e social, pois o caboclo pode até não ter riquezas materiais, mas tem terra para plantar e tirar seu sustento com seu trabalho. O estudo concluiu que existe um grande desafio para o planejamento logístico do estado do Amazonas: valorizar o transporte fluvial não apenas pelos ganhos econômicos que ele pode proporcionar, mas transformando-o em atividade estratégica para o desenvolvimento socioambiental amazônico. Assim, propõe-se voltar as atenções para a tradição fluvial amazônica, há décadas secundarizada, com um novo olhar e uma nova racionalidade voltada à valorização do ambiente – homens e natureza.

Palavras-chave: Navegar. Socioambiental. Rio. Trabalho. Ambiente.

ABSTRACT

Investigates the socioenvironmental utility of the River through the navigation, by translating the investigated people social representations, which present the logic and the intrinsic symbology in the process of the river appropriation, in the central gutter Solimões-Amazonas river, specifically in the passage between the municipalities of Coari-AM and Parintins-AM, in a linear distance of 890 km. Participated in the research people from human geography of the Amazon: Head of family of the productions units of várzea, from the communities of Nossa Senhora Aparecida Esperança I (Coari-AM), Nossa Senhora das Graças (Manacapuru-AM) and Menino Deus (Parintins-AM); the peasants owners of small boats (UPFV partners); boat commanders, boat owners and the passengers of the regional transport; and, under subsidy, the representatives of the maritime and inland waterway. Place, space, time, work and established were the theoretical categories used to understand the daily life on water and the various forms of appropriation of the river by the men who are socially in the river environment. The qualitative perspective was adopted due to the socialenvironmental universe complexity and to the diversity of knowledge that comes from the simple men who sails to meet their existential needs. The qualitative research allows the understanding of the men in their own terms. For data collection, it was used the semi-structured interview script, the participant observation and the notes of the daily research diary notes. Navigate is a life condition for the population of the State of Amazon, because this is the most unnerved space by the Amazon basin, and the art of sailing was culturally transmitted over the centuries by traditional people that inhabited the Amazonian floodplains. The river transport was more privileged during the economy of rubber, between 1870 and 1945, When the State financed the infrastructure necessary to the river gumífera production, promising incentives for the companies to provide navigation services. The appropriation of the River, by the navigation, is made from the various daily life activities: work, study, leisure, emergencies, trade, travel, etc. However, it is also a symbolic activity that reveals the magic of nature that inspires the lives of navigators, good condition for those who enjoy the river or for those who can not live away from him. In spite of that, the navigation is also an activity with a demote power because it provides the man access to the hinterland part of the river, to until the most distant places of the extensive Amazon basin. According to the testimonies collected, the main problems caused by navigation are: the waste produced within the regional boats, the waste dumped directly into the river, water contamination by oil, air pollution, disrespect to the floodplain population due to the waves caused by large boats and, mainly, the overthrow of the river banks. The vessels, depending of the power of its propellant, can cause damage to the life of the population that inhabit the banks of the river and in addition to that can destroy the river banks, accelerating the process of the fallen lands. The process of the river degradation, according to the declarants, reduce fish stocks and complicate the lives of the Amazonian countryman. The men's from the research identify with the river is revealed from the experience with the place, the sailors can translate the minimum signals emitted by the river and reflect that perception in a safe sailing. Nevertheless, this knowledge over the past few decades, according to the most experienced commanders, have been losing up as the young commanders focus their efforts only on new technologies. Navigation is the vehicle of fluidity, the boat transport people, but also takes to the various places, the information that interfere in the social development of the communities. The regional boat is a vehicle that provides development to the hinterland cities, as noted in statements collected, because when a regional boat route for an inner city begins, soon that place start a economic and social progress, because the natives may not have material wealth, but they have land to grow and make their living with their work. The study concluded that there is a big challenge for the logistical planning of the State of Amazonas: enhance the river transportation not only for their economic gains, but to transform it into a strategic activity for the Amazon social economy and the social environment. Thus, it is proposed to pay more attention to the Amazonian River tradition, forgotten for many decades, with a new look and a new rationality focused on valorization of the environment – people and nature.

Keywords: Navigation. The social environment. River. Work. Environment.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do campo de pesquisa, Amazonas	32
Figura 2 – Placas tectônicas Sulamericana e Nazca	40
Figura 3 – Formação geológica da bacia amazônica	41
Figura 4 – Paleocurso do rio Solimões entre Coari e Anori (AM)	42
Figura 5 – Estreito de Bering	46
Figura 6 – Migração asiática pelo contorno do litoral pacífico das Américas	49
Figura 7 – Omágua empunhando armas, propulsor de flechas e clava de madeira	56
Figura 8 – Área ocupada pelos Solimões entre o século XVI e XVIII	57
Figura 9 – Número de canoas de regatão registradas no Amazonas, 1845-1871	67
Figura 10 – Exportação da Província do Amazonas, 1864	75
Figura 11 – Área de incidência da <i>hevea brasiliensis</i>	76
Figura 12 – População do Amazonas, 1831-1900	81
Figura 13 – População de Manaus, 1856-1900	82
Figura 14 – Movimento do Porto de Manaus em anos selecionados, 1864-1902	85
Figura 15 – Arrecadação da Província do Amazonas, 1853-1899	89
Figura 16 – Organograma do aviamento na economia da borracha	93
Figura 17 – Mal-das-folhas (<i>Dothidella ulei</i>)	105
Figura 18.a – Chefe de família comandando embarcação no transporte de sua família pelas águas do rio Amazonas. Parintins-AM	131
Figura 18.b – Parceiros chegando de uma pescaria no rio Solimões, Coari-AM	131
Figura 19 – Chefes de família nas UPFV, quanto ao gênero (Coari, Manacapuru e Parintins/Am)	142
Figura 20 – As mudanças na comunidade ao longo dos últimos anos	150

Figura 21 – Lazer no almoço com vizinhos e familiares à beira do igarapé	165
Figura 22 – Camponês calafetando canoa	168
Figura 23 – Enseada da Costa de Santa Rosa, Coari-AM, entre a comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I e o lago de Coari	178
Figura 24 – Obstáculos naturais que descem o rio Solimões-Amazonas durante a enchente	191
Figura 25 – Batelão sendo operado por um camponês amazônico, Parintins-AM	197
Figura 26 – Camponês amazônico indo para o trabalho na roça de mandioca em terra firme, Coari/AM	201
Figura 27 – Hortas suspensas (canteiro/balcão/barcume) mantidas pelos camponeses da UPFV	205
Figura 28 – Porto nas UPFV	207
Figura 29 – Gado na cheia e confinamento na “maromba”	210
Figura 30 – Os pequenos camponeses no cotidiano das águas de trabalho da pesca	214
Figura 31 – Varzeanos “colhendo” o pescado capturado pela rede (com e sem o auxílio da canoa)	215
Figura 32 – Alunos a caminho da escola	237
Figura 33 – Distância percorrida com embarcação particular (Coari, Manacapuru e Parintins/AM)	250
Figura 34 – O caboclo apresentando o rabeta tirado das águas para mover as engrenagens na casa de farinha	251
Figura 35 – O que a comunidade mais necessita	260
Figura 36 – A relação da atividade de navegar na opinião dos camponeses amazônicos (Coari, Manacapuru e Parintins/Am)	262
Figura 37 – Barco Regional, tipo utilizado pelos parceiros da UPFV, rebocando canoas	281
Figura 38.a – Canoão rabetão no rio Solimões	296
Figura 38.b – Barco regional, com motor de centro MWM, atracado no rio Amazonas .	296
Figura 39 – Evolução da embarcação, sem <i>flap</i> e com <i>flap</i>	306

Figura 40 – Percursos das embarcações de recreio registradas pela ANTAQ	308
Figura 41 – Região hidrográfica amazônica	310
Figura 42 – Os produtos transportados no porão da embarcação	312
Figura 43 – Vendedor ambulante dos rios	315
Figura 44 – Embarcação regional de recreio, em destaque disco de Plimsoll	316
Figura 45 – Embarcações no furo do Paracuúba, ligação do rio Negro ao Solimões	349
Figura 46 – Limite autorizado para as redes	357
Figura 47 – Classificação das mudanças no ambiente	376
Figura 48 – Notícia do naufrágio do Motor Dominique	379
Figura 49 – Cartaz de programa de preservação dos rios amazônicos, anexada em embarcação regional de recreio	380
Figura 50 – A navegação e/ou a embarcação causam danos a natureza?	386
Figura 51 – Hidrovia do rio Madeira e Rodovia BR-319	403
Figura 52 – Navios mercantes na baía do rio Negro, nas proximidades do encontro das águas (Manaus-AM)	415
Figura 53 – Parâmetros de eficiência energética, consumo de combustível e emissão por modal	417
Figura 54 – Consumo de energia fóssil por setor	418
Figura 55 – Matriz de transporte realizado e otimizado (2000 e 2015)	419
Figura 56 – Matriz de transporte do Brasil	420
Figura 57 – Participação dos modais no mundo	421
Figura 58 – As principais malhas de transportes do Brasil	422
Figura 59 – Trilhos de ponte ferroviária adaptada aos caminhões	426
Figura 60 – O presidente Juscelino Kubitschek em visita aos trabalhos de destocamento da Rodovia BR-310, fev./1959	428

Figura 61 – A extração de espécies amazônicas pelos homens que ficaram à margem da estrada	432
Figura 62 – Fenômeno <i>espinha de peixe</i> , característico da região do <i>Arco do Desmatamento</i>	433
Figura 63 – Porque aprova o projeto rodoviário?	439
Figura 64 – Porque não aprova o projeto rodoviário?	440
Figura 65 – Representação do <i>puzzle</i> do transporte intermodal	445
Figura 66 – Sistema de transporte: 1) Roll on – Roll off; 2) Ro-ro Caboclo	447
Figura 67 – Alcance do Sistema de Transporte ro-ro caboclo, a partir das rodovias	448
Figura 68 – Faturamento das empresas vinculadas à SUFRAMA – Polo Naval	451
Figura 69 – Estaleiros da orla de Manaus	452
Figura 70 – Voadeira solar	454

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quantidade de filhos nas UPFV	134
Quadro 2 – Com quem aprendeu a profissão	138
Quadro 3 – Acordos e parcerias para a produção na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)	139
Quadro 4 – As ações tomadas pelas famílias na UPFV para conservar as margens do rio	159
Quadro 5 – As motivações das justificativas apresentadas para o rio (não) desaparecer ou (não) ficar raso	162
Quadro 6 – As motivações das justificativas apresentadas para o rio (não) desaparecer ou (não) ficar raso	163
Quadro 7 – Tipos de embarcações utilizadas nas UPFV	194
Quadro 8 – Ocupação dos chefes de família nas UPFV (Presente e Passado)	217
Quadro 9 – Embarcações que atendem à comercialização na impossibilidade do uso do transporte particular na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)	231

Quadro 10 – Vida material e simbólica pela navegação (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)	263
Quadro 11 – Transporte de passageiros e cargas pelos barcos recreio (Amazônia e Amazonas 2011/2012)	307
Quadro 12 – População do Amazonas (2000 e 2014)	308
Quadro 13 – Os responsáveis por cuidar da natureza	366
Quadro 14 – Os rios amazonenses estão bem cuidados?	369
Quadro 15 – Causas apontadas para afirmar que o rio não está bem cuidado	372
Quadro 16 - Mudanças ocorridas na natureza ao longo dos últimos anos	377
Quadro 17 – Mudanças ocorridas no transporte ao longo dos últimos anos	382
Quadro 18 – Os canos causados pela apropriação do rio, a partir da embarcação	388
Quadro 19 – Cenário extremo, se o rio desaparecesse, o que seria da sua vida?	392
Quadro 20 – Rios navegáveis comercialmente no estado do Amazonas	398
Quadro 21 – População que habita os municípios das hidrovias oficiais no estado do Amazonas	410
Quadro 22 – Trocaria o rio pela estrada?	439
Quadro 23 – Opiniões sobre o projeto rodoviário	441

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Subvenção, do governo brasileiro, à navegação a vapor	90
Tabela 2 – Participação percentual do total da exportação brasileira dos principais produtos cíclicos em alguns decênios típicos no período 1820-1930	102
Tabela 3 – Arrecadação do Estado do Amazonas no comércio de borracha, 1910 e 1913	110
Tabela 4 – Regiões hidrográficas do Brasil	399

LISTA DE BOX

Box 1 – A várzea e seus preceitos legais	126
Box 2 – A vida pretérita na várzea amazônica	143
Box 3 – Tempo e calendário hidrológico	147
Box 4 – Nathan, o amazonense que inventou o rabeta	170
Box 5 – Breve histórico do transporte nas águas Amazônicas	247
Box 6 – A crise da agricultura de várzea	276
Box 7 – Alcides Pontes, um estabelecido do baixo Amazonas	325
Box 8 – Socorro nos rios: a decisão do comandante	342
Box 9 – Amazonas, pátria d'água não devastada	363
Box 10 – Botafogo, lugar mítico do passado e temido pelos navegantes do rio Solimões	378
Box 11 – Panair do Brasil e seus hidroaviões na Amazônia	384
Box 12 – Tecnologias e linguagens da navegação	396
Box 13 – Preceitos legais do Licenciamento Ambiental das vias navegáveis	401
Box 14 – Tragédia dos comuns e tirania das pequenas decisões, uma analogia à disponibilidade futura das hidrovias no Amazonas	408
Box 15 – Um exemplo da vantagem ambiental da hidrovia	418

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	23
CAPÍTULO 1 – A TRADIÇÃO FLUVIAL AMAZONENSE NO ÂMBITO DA ECONOMIA DA BORRACHA	38
1.1 Origens e características da bacia amazônica	39
1.2 A origem do homem amazônico	45
1.3 Vida pretérita da tradição fluvial amazonense	51
1.3.1 Os povos indígenas	52
1.3.1.1 A nação Omágua	55
1.3.1.2 A tribo belicosa dos Solimões	57
1.3.2 As particularidades da navegação amazonense	59
1.3.3 O comércio fluvial dos regatões	64
1.3.4 A navegação do rio Solimões-Amazonas e a abertura à livre navegação	68
1.4 A economia da borracha e suas redes de dependências	72
1.4.1 A borracha amazônica	75
1.4.2 O povoamento pela borracha	79
1.4.3 A infraestrutura fluvial viabilizada pela borracha	82
1.4.4 As finanças sustentadas pela borracha	88
1.4.5 Aviamento e as redes de dependência	91
1.4.6 O regime do barracão e a reprodução do aviamento	95
1.5 A borracha na economia nacional: o impacto amazônico na civilização brasileira	100

1.6 Na depressão, do vapor ao recreio	106
1.6.1 O contexto da crise	107
1.6.2 A necessidade de se adequar	112
1.6.3 No esforço de guerra o renascimento da economia da borracha	114
CAPÍTULO 2 – TRABALHO, NAVEGAÇÃO E VIDA CAMPONESA	122
2.1 A Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV)	125
2.2 O rio na vida dos camponeses amazônicos	143
2.3 A arte cabocla de navegar: a liberdade pelo rabeta	168
2.4 A navegação, o trabalho e a transformação dos lugares na UPFV	192
2.4.1 Navegação nas águas de trabalho: a pesca	212
2.4.1.1 A patronagem nos rios	223
2.4.2 Comercialização e a reprodução social dos varzeanos	227
2.4.3 Navegação e trabalho social	234
2.5 A fluidez sobre as águas	239
2.6 Navegar é preciso: produção e reprodução social material e simbólica da vida	253
2.6.1 O dilema: estrada e/ou rio?	257
2.6.2 A vida material e simbólica sobre as águas	261
CAPÍTULO 3 – OS AGENTES DA CIRCULAÇÃO NAS “ESTRADAS QUE ANDAM”	265
3.1 Metamorfoses da configuração comercial nos rios: os agentes da comercialização ..	266
3.2 Os parceiros da circulação na Unidade de Produção Familiar de Várzea	279
3.2.1 Caracterizando as embarcações dos parceiros da circulação nas UPFV	294

3.3 Origens e destinos, pessoas e mercadorias: O barco regional de recreio nas águas amazonenses	303
3.3.1 Os “estabelecidos” do rio: as famílias tradicionais no transporte de recreio	322
3.3.2 O saber que vem da água: os comandantes de recreio	337
3.3.3 Navegar é condição de vida: os passageiros de barco recreio	350
3.4 Os agentes da circulação e as questões socioambientais	365
CAPÍTULO 4 – ENTRE O PASSADO E O FUTURO, A EMERGÊNCIA DA CIVILIZAÇÃO DA EMBACAÇÃO FLUVIAL	395
4.1 Hidrovia: vantagens comparativas, competitivas e socioambientais	397
4.2 A irracionalidade estradeira: rodoviarismo impensado e os caminhos que não andam	423
4.3 Por uma nova racionalidade para a navegação amazonense	442
4.3.1 A solução intermodal do ro-ro caboclo	443
4.3.2 O Arranjo Produtivo Local: Polo Naval	450
4.3.3 O transporte fluvial e a questão do combustível	454
4.3.4 Questões a serem aprofundadas	456
CONCLUSÃO	460
REFERÊNCIAS	469
APÊNDICES	497
ANEXOS	500

INTRODUÇÃO

Navigare necesse, vivere non est necesse!
Pompeu¹

A frase proferida por Pompeu – e eternizada nos escritos do historiador grego Plutarco – inspirou Pessoa (2004) em seu célebre poema “Navegar é preciso”. Se de um lado, Pompeu revela a necessidade da navegação para o abastecimento da cidade de Roma, não importando as consequências do perigo exposto à tripulação, do outro lado, Pessoa enaltece a arte de criar como essência anímica da vida. Os objetivos expostos por esses personagens exprimem um pouco do que será apresentado neste estudo: a navegação como atividade necessária à manutenção da vida em meio à imensa rede hidrográfica da bacia amazônica, onde o homem teve que se utilizar de suas capacidades – físicas e mentais – para criar um modo de vida inovador visando atender às necessidades criadas, coletivamente, no cotidiano.

A Amazônia é, além de um ambiente físico marcado por sua biodiversidade, um ambiente humano com história social ligada à apropriação da natureza natural a partir de saberes tradicionais desenvolvidos pela diversidade social do lugar. As experiências que os povos amazônicos acumularam ao longo de séculos, ligada à apropriação das florestas e do rio, chegaram aos nossos dias por meio de processos de difusão cultural e, assim, a Amazônia tornou-se um espaço de multiplicidade socioeconômica, política, cultural e ambiental. Para viver nessa porção da Terra, os homens precisaram se adaptar ao ambiente de águas, apropriando-se dos componentes naturais para prover o sustento da vida, e a navegação foi, portanto, uma dessas estratégias adaptativas.

O estado do Amazonas é a maior unidade da federação brasileira, condição singular que sozinha já significaria um grande desafio para o deslocamento humano. Mas, além de sua magnitude territorial, o Amazonas também é o espaço da Terra mais enervado por rios, por abranger a maior parcela da bacia amazônica brasileira. A baixa integração por terra fez com que no Amazonas, e em quase toda a Amazônia Ocidental, o rio e a embarcação se tornassem os principais instrumentos de comunicação física. A utilização do barco se tornou uma condição imperativa num território onde as distâncias são medidas em dias de viagem.

¹ Pompeu foi um general romano que viveu de 106 a 48 a.C. Por volta de 70 a.C., ele foi enviado à Sicília para escoltar uma frota de navios que levava provisões para Roma em um momento de instabilidade marcada por rebeliões de escravos, fome, guerras e ataques de piratas. Quando os navios estavam prontos para partir, da Sicília para Roma, o comandante da frota detectou uma tempestade que estava por vir, sugerindo que a partida fosse adiada. Nesse momento Pompeu discordou de forma veemente e disse: *Navigare necesse, vivere non est necesse!* Por sua bravura, Pompeu foi visto como herói pelas camadas mais populares de Roma, recebendo o apoio para compor o primeiro triunvirato ao lado de Crasso e Júlio César (BELLE, 2004).

Diversos estudos que trataram a navegação, como atividade condicional para a vida na Amazônia, utilizaram em grande escala o viés da apropriação econômica dos rios. Mas, em nosso estudo o grande desafio foi fugir dessa unanimidade para compreender a economia como uma ciência social aplicada e, portanto, sujeitas às leis sociais que regem a vida coletiva. Entendendo desta forma, a navegação torna-se uma atividade muito mais social que econômica e assim pudemos ensaiar, da forma mais completa quanto conseguimos, a compreensão da complexidade hidroviária do estado do Amazonas, atentando, primordialmente, para as questões socioambientais.

Mas é válido salientar que há tempos a questão ambiental deixou de ser um problema das ciências naturais para compor um eixo variado de discussões envolvendo economia, política, cultura e, principalmente, as questões sociais. Segundo Leff (2007), isso ocorre porque está em curso uma mudança de paradigma, onde as ciências naturais passaram a internalizar os conhecimentos produzidos pelas ciências sociais ao passo que as ciências sociais também se apropriaram do conhecimento constituído pelas ciências naturais, nascendo assim um saber capaz de captar as relações de interdependência dos processos de diversas ordens que determinam o modo de vida das sociedades. O fato é que o ambiente se desnaturalizou para se socializar cada vez mais.

Utilizando-se das inspirações de Mandel (1978), entendemos que o conhecimento não é um fenômeno separado da vida e dos interesses dos homens, mas uma arma para a conservação da espécie, que permitiu ao homem dominar as forças da natureza, mas também um meio para dirimir os conflitos que passaram a existir a partir das diversas racionalidades humanas. Então, o conhecimento nasce da prática social e o homem tem a função de aperfeiçoar essa prática. A relação histórica de apropriação da natureza pelo homem, buscando a satisfação de suas necessidades materiais e simbólicas, culminou no desenvolvimento de forças produtivas que garantiram o manejo adequado dos recursos naturais disponíveis para a extração dos seus meios de vida, o que não seria possível sem a magnífica capacidade humana em se adaptar aos diversos ecossistemas.

Por isso, em nossas análises, tivemos o cuidado de não confundir questões como: o ambiente amazônico (a sociobiodiversidade) e natureza natural amazônica (a biodiversidade); ou a clara distinção entre conservação (a apropriação racional da natureza, pelo ser humano, de forma a garantir a reprodução dos recursos naturais) e preservação (a intocabilidade da natureza com fins de se evitar a perda de biodiversidade), pois se assim não o fizéssemos correríamos sérios riscos de defender a exclusão do homem amazônico de seu contexto de vida. Em nosso estudo, portanto, consideramos a hipótese de conservação, pois acreditamos que a vida humana

neste espaço de terras, florestas e águas sempre esteve associada à natureza natural, uma condição milenar de utilização da natureza pelos sujeitos amazônicos sempre harmoniosa até a chegada dos novos sujeitos externos. Mas, é evidente, que existem situações onde realmente o homem deve se retirar do espaço da fauna e da flora para que os recursos naturais tenham capacidade de suporte para se reproduzir. Então, afastamos qualquer possibilidade que preveja o cenário da simplória apropriação econômica da natureza, sem alternativas de outras racionalidades.

Buscando tornar a vida dos que vivem sobre os caminhos de água compreensível, conforme preceitua Gondim (1999), buscamos não nos prender às impressões já definidas em outros estudos – como a certeza posta por algumas ciências de que as comunidades e/ou os municípios do interior do estado do Amazonas vivem isolados (sem contatos) em uma região, muitas vezes, inóspita de rios e florestas homogêneos –, isto é, buscamos vencer as falsas evidências que se mostraram como desafios para a construção de nosso procedimento científico. Conforme alerta Quivy & Van Campenhoudt (1992), rompemos com *pré-conceitos, pré-noções e unanimidades* para apresentar à academia, por nosso estudo, a vida dos homens que habitam e/ou trafegam pelo *mundo de águas* que é a Amazônia: a vida dos navegantes profissionais e a vida dos que navegam por necessidade.

No mundo de águas, e o mundo é diverso, descortinamos o espaço erroneamente adjetivado de homogêneo para descobrir a multiplicidade de saberes que nasce daqueles que experienciam o lugar – seja no rio, no barco ou na beira do rio. Assim, o senso comum – a partir das experiências e da observação do mundo daqueles que vivenciam a realidade das águas amazônicas, conhecimento por muito tempo rechaçado pelos cientistas –, tornou-se para nós uma espécie de *ouro de ofir*, material puro, raro e repleto de significados e significâncias que passamos a lapidar conforme os objetivos de nossa pesquisa. Diante desta ruptura, lançamos um olhar crítico sobre a realidade social dos rios e das várzeas para demonstrar que o ambiente em que vive esta sociedade, construída em meio à riquíssima fauna e flora, é um espaço que é apropriado de diversas maneiras para atender às necessidades humanas.

Buscando trilhar os melhores caminhos, ou melhor, singrar as melhores águas, exploramos as alternativas viáveis ao alcance da pesquisa, acreditando que, de acordo com Oliveira (1998), o método assinala um percurso escolhido entre outros possíveis, o que pressupõe que não existe um único método porque os caminhos são variados, exigindo do pesquisador um planejamento que garanta a construção do caminho mais consistente para a pesquisa. Desta forma, adotamos a perspectiva qualitativa por expor, segundo Chizzotti (2003), a complexidade da vida humana, evidenciando os significados ignorados da vida social e

abrigando correntes de pesquisa muito diferentes que se opõem ao positivismo do método de investigação experimental que impõe um padrão único de pesquisa para todas as ciências. A pesquisa qualitativa, arraigada nos pressupostos dialéticos, possibilitou à nossa investigação valorizar a contradição dinâmica do fato observado e a atividade criadora do sujeito que observa, bem como as oposições entre o todo e a parte e os vínculos do saber e do agir com a vida social dos homens, a relação intrinsecamente dinâmica entre sujeito e objeto.

Entretanto, um avanço epistemológico na prática da pesquisa qualitativa, exposto por Geertz (1978), foi aplicado para nossa reflexão de campo, trata-se da reversão da investigação de *sujeito-objeto* para *sujeito-sujeito*, ou seja, deixamos de lado os resultados e a autoridade dos textos antropológicos, fruto da simplória observação, propondo um novo diálogo entre a antiga relação de pesquisador (sujeito) e pesquisados (objetos), para uma nova perspectiva onde ambos foram sujeitos da pesquisa (sujeito-sujeito), mas, tomando o devido cuidado para, de acordo com Da Matta (1978), transformar “o familiar em exótico” e “o exótico em familiar”. Por meio deste exercício intelectual e emocional, que o campo proporcionou, e diante do universo socioambiental que nos cercou, aproximamo-nos do outro para conhecer seus pontos de vista sem julgá-los pelos valores de pesquisador. E foi assim, que a nossa narrativa alternou os depoimentos dos sujeitos, a história passada, nossas impressões e a teoria.

Apoiados em Goldenberg (2004), compreendemos que a utilização de dados qualitativos nos permite descrições mais detalhadas de situações e ajuda a entender os indivíduos em seus próprios termos. Para tanto, como os dados não são padronizáveis, como os dados quantitativos, foi necessário um exercício criativo que envolveu flexibilidade, quando da coleta de dados, e muita atenção na análise das informações. Nas palavras de Goldemberg (op. cit.), “[...] como não existem regras precisas e passos a serem seguidos, o bom resultado da pesquisa depende da sensibilidade, intuição e experiência do pesquisador” (p. 53).

Decidimos utilizar na pesquisa de campo, como instrumento de coleta, o roteiro de entrevista semiestruturado, o que nos permitiu retirar dos depoimentos – que foram gravados com autorização expressa no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)², disponibilizado no Apêndice 1 – informações e elementos de reflexão muito ricos, que exprimiram as percepções, as interpretações e as experiências dos depoentes sobre a importância do rio e da navegação para a manutenção do modo de vida amazônico, suas

² Salientamos que alguns depoentes não autorizaram suas identificações na reprodução de alguns trechos das entrevistas, principalmente quando as falas registradas tratavam de denúncias ou informações que pudessem constrangê-los futuramente. Desta forma, ao longo de todo o trabalho, tomamos o devido cuidado para não identificar os sujeitos que solicitaram tal tratamento.

impressões sobre os problemas ambientais causados pela ação antrópica da navegação ao longo das últimas décadas – tanto ao rio, quanto para as comunidades do caminho –, bem como a identificação das diversas atividades do cotidiano. Thiollent (1980) ratifica nossa escolha ao asseverar que quando o assunto de pesquisa é muito aberto, ou seja, quando depende sobremaneira da opinião dos depoentes – que foi o caso de nossa pesquisa –, é necessário que se adote um roteiro de entrevista, elegendo sujeitos privilegiados para esclarecer ou aprofundar certas respostas e certos quadros de referências de respostas.

Realizamos ainda, durante a pesquisa de campo, a observação participante, pois nossa estada *in loco* – nas comunidades, nas embarcações e em empresas ligadas ao transporte fluvial – possibilitou a interação com os sujeitos da pesquisa por meio de reuniões programadas, onde as principais impressões foram registradas em nosso diário de campo. Durante as entrevistas, os participantes ficaram livres para abordar quaisquer assuntos que considerassem relevantes em seus depoimentos.

As informações coletadas trouxeram do passado muitos acontecimentos esquecidos pela história oficial, mas foram aproveitados em nosso estudo para identificar as mudanças no ambiente fluvial ao longo das últimas décadas. A este respeito, Bosi (2003) destaca que os depoimentos revelam a experiência vivida ao mesmo tempo em que revelam visões de mundo diferentes – representações sociais distintas – entre os sujeitos que compartilham a mesma época. Assim, os registros orais foram vias privilegiadas para articularmos a história com a vida cotidiana nos rios, permitindo a relação do corpo presente com o passado ao mesmo tempo em que interferiu no curso atual das representações sociais apresentadas. É importante deixar claro que os depoimentos orais exigem um esforço de sistematização e coordenadas interpretativas, e isso conseguimos por meio do referencial teórico que se tornaram a base estruturante da escrita deste estudo.

Nesta pesquisa, extraímos diversas *representações sociais* que os sujeitos investigados construíram em suas relações comunitárias. A representação social, segundo Jodelet (2001) é uma forma de saber prático – construído a partir da experiência – ligando um sujeito a um objeto – nesse caso, os usos socioambientais do rio –, cuja dinâmica consiste na simbolização e na interpretação por parte do sujeito, em relação ao objeto, remetendo-o à processos cognitivos e psíquicos no sentido de dar significados ao objeto a partir dos processos sociais cujo sujeito está inserido, implicando considerar os contextos e condições em que foi produzida. Tal procedimento de intervenção permitiu-nos utilizar, além do roteiro de entrevista, metodologias variadas, tais como: técnicas de associação de palavras, observação participante,

análise documental etc., tocando em domínios e assuntos diversos, o que reforça o caráter interdisciplinar da pesquisa.

Antes de partirmos ao campo, mergulhamos nas águas da pesquisa sabendo que adentraríamos em território de magnitude imensurável: era necessário definir estratégias e escolher onde, como, quando e a quem procurar – os sujeitos e o *locus* estruturante da pesquisa – em meio à variedade de ambientes aquáticos e de tipos sociais que se apropriam da natureza, pela navegação, para produzir vida material e simbólica. Desta forma, partimos para estudos exploratórios durante o primeiro semestre do ano de 2012, pois era necessário conhecer a realidade de vida dos diversos sujeitos que possivelmente interessariam para o estudo. A calha central do rio Solimões-Amazonas foi o lugar da convergência dos sujeitos que nos interessavam, por isso partimos para a estrada fluvial em busca de conhecimento, entre os municípios de Tefé-AM e Parintins-AM, numa distância equivalente a 950 km por via fluvial. Encantamo-nos com as belezas amazônicas e com a diversidade de tipos sociais que vivem no rio (e do rio), sujeitos potenciais a serem ouvidos em entrevistas futuras, quando da efetiva realização da pesquisa de campo.

Definimos viajar em períodos distintos – entre a enchente/cheia e a vazante/seca – por acreditarmos que a vida nos rios depende de atividades sazonais ligadas à navegação. Nossa decisão logrou êxito, pois conseguimos justamente identificar que os trabalhadores do rio se envolvem em diversas atividades que dependem de cada período do regime das águas. Foram inúmeros os sujeitos identificados durante as viagens exploratórias programadas: as famílias que moram nas várzeas; os condutores de canoa propulsadas pelo rabeta e/ou botes equipados com motor de popa nas proximidades das feiras das cidades³; os diversos agentes de comercialização, desde a pequena embarcação de marreteiros até a embarcação do transporte regional de recreio; os empresários do rio – donos de tabernas flutuantes, de fábricas de gelo e de pontões (postos de combustível); os patrões da pesca; os pescadores artesanais em suas canoas ou aqueles embarcados em barcos de pesca; os proprietários de estaleiros e seus funcionários; o Estado, representado por instituições de fiscalização e administração dos rios – Marinha, Ibama, Polícia Federal, Anvisa, polícias militar e civil, Antaq, Ahimoc etc.; as empresas de navegação interior (proprietárias de balsas e empurradores); as empresas de

³ Esses sujeitos gradativamente substituíram os catraieiros que no passado prestavam serviços nas proximidades dos centros urbanos, transportando mercadorias e passageiros, em embarcações de pequeno porte movidas a vela e/ou a remo. O catraieiro, como tipo social dos rios amazonenses, foi extinto em virtude da propulsão a óleo das embarcações. Em Manaus, particularmente, eles ocupavam as margens dos igarapés de Educandos e do São Raimundo.

transporte marítimo (que administram os navios mercantes e petroleiros); os práticos dos serviços de praticagem oficiais, reconhecidos pelo Estado brasileiro; etc.

Passada a fase exploratória da pesquisa, apoiamo-nos nos estudos da Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Estado do Amazonas (SEPLAN), que indicava que no ano de 2010 os cinco principais municípios amazonenses, em termos de Produto Interno Bruto (PIB), eram: Manaus, Coari, Itacoatiara, Manacapuru e Parintins⁴. Ademais, esses municípios reuniam naquele ano o equivalente a 62% dos habitantes amazonenses – ressalvadas as devidas proporções do fato de Manaus abrigar mais de 50% do contingente populacional. Os números do PIB e da população nos indicavam que estes municípios agrupavam em torno de si uma intensa dinâmica socioeconômica, o que também provavelmente significaria intensa relação socioambiental pela densidade demográfica existente nas várzeas por que passamos.

Como o estudo se propôs discutir os usos socioambientais do rio, a partir da navegação, definimos pela escolha dos municípios de: 1 *Coari*, no médio Solimões, e *Parintins*, no baixo Amazonas, por possuírem uma distância média simétrica de Manaus, por via fluvial, de cerca de 420 km fluviais para oeste e leste, pelos rios Solimões e Amazonas, respectivamente, além de o transporte fluvial nesses trechos ser intenso por conta dos intercâmbios comerciais de Manaus com a plataforma petrolífera da Petrobras (pelo rio Solimões) e com os municípios de Belém-PA e Santarém-PA (pelo rio Amazonas); e 2 *Manacapuru*, no baixo Solimões, por possuir intenso intercâmbio comercial com Manaus, por via fluvial e pela via rodoviária intensificada a partir da inauguração da Ponte Rio Negro no ano de 2012 (Anexo A).

Quando se faz um trabalho de tamanha envergadura os problemas são sentidos imediatamente, quando das escolhas, pois diante da variedade de sujeitos encontrados sentimo-nos tentados a abraçar todos. Contudo, para não tornarmos o estudo generalista demais, ao ponto de não conseguirmos abarcar a complexidade das relações objetivadas, traçamos metas e um cronograma de trabalhos, decidindo por apenas três grupos de sujeitos, os quais consideramos estruturantes para a compreensão da vida nos rios para os fins de nossa pesquisa, são eles:

1 A *Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV)*, representada em nosso estudo pelos *chefes de família* que cotidianamente realizam seus trabalhos na várzea com o auxílio

⁴ Maiores detalhes consultar: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2003_2007/tab01.pdf.

quase que exclusivo de mão de obra familiar. O (a) chefe de família é o representante do grupo familiar, detém o poder decisório e nele reúne as qualidades de ordenador da unidade de produção. A UPFV quase sempre é representada por uma família nuclear (pai, mãe e filhos), mas em alguns casos é formada por famílias extensas distintas (pai, mãe, filhos solteiros e as famílias dos filhos já casados ou de irmãos do pai e da mãe), mas pertencentes a um mesmo tronco familiar. Normalmente encontramos mulheres no comando familiar apenas quando o marido está ausente: por passar muitos dias fora por conta do emprego (na cidade ou em barcos de pesca) ou por serem separadas e/ou viúvas. Esses sujeitos possuem uma compreensão singular da divisão social do trabalho e utilizam a navegação como um suporte de vida. É um grupo dependente de outros sujeitos para comercializar seus produtos e/ou ir até a cidade próxima adquirir os mantimentos que não produz, apesar de em muitas ocasiões se arriscarem na comercialização;

2 Os *Parceiros da Circulação na UPVF*, representados pelos compadres e comunitários amigos dos chefes de família, possuidores de embarcações de pequeno porte que auxiliam as UPFV no deslocamento da produção e de comunitários até as sedes dos municípios. A navegação praticada por esse sujeito abrange apenas pequenos percursos, subindo e descendo o rio, e é considerada uma navegação mais solidária que comercial, pois podem ou não receber alguma ajuda financeira pelos serviços prestados, principalmente quando se trata do transporte emergencial de enfermos e acidentados ou das caronas solicitadas pelos comunitários, quando recebem apenas ajuda para o combustível;

3 O *barco regional de recreio* ou simplesmente *barco recreio*, representado na pesquisa de campo pelos proprietários de embarcações (o empreendedor), pelos comandantes (o conhecedor dos rios) e pelos passageiros (o demandante dos serviços), sujeitos que optam pelo transporte fluvial por critérios, por vezes, econômicos ou simplesmente pelo prazer em viajar de barco.

Esses grupos de sujeitos estão diretamente ligados às tradições e costumes locais e vivem em constante movimento, entre a comunidade e a sede municipal e entre o município e Manaus, visando atender necessidades diversas: comercialização, lazer, emergências médicas etc. Contudo, para eleger cada sujeito a ser entrevistado, definimos outros critérios:

1 Para a escolha das *comunidades* a serem investigadas, ponderamos: a) a existência de produção interna – voltada ao consumo – com comercialização de excedentes; b) a existência de algum nível de organização institucional, tais como estarem reunidos em cooperativa, associação, colônia etc.; e c) a comunidade não ser alcançada por rodovias, dependendo

exclusivamente dos rios para a realização dos intercâmbios comerciais que ajudam na manutenção do grupo familiar – a venda da produção e a compra dos mantimentos (o rancho). Assim, após os estudos exploratórios, definimos pela escolha das seguintes comunidades, também dispostas na figura 1, onde foram realizadas *21 entrevistas*:

1.1 Comunidade *Nossa Senhora Aparecida Esperança I*, em Coari-AM, disposta na margem direita do rio Solimões, na localidade chamada Costa de Santa Rosa, distante 11 km da sede municipal, na porção centro-leste do município. A comunidade se destaca pela produção de hortifrutis de várzea, criação de animais de pequeno porte e pela elevada produção de farinha proveniente dos roçados de terra firme. Sua estrutura física é composta de: um centro comunitário, uma escola, duas igrejas, um campo de futebol e um tanque escavado para a produção de pescado (piscicultura). Devido a constante movimentação de navios de grande porte em direção à plataforma de petróleo da Petrobras, na bacia do Solimões, as atividades da comunidade aos poucos estão sendo direcionadas totalmente para a terra firme, por conta da perda de terrenos ocasionado pelo fenômeno das terras caídas, intensificado nos últimos anos pelos banzeiros (Anexo B).

1.2 Comunidade *Nossa Senhora das Graças*, em Manacapuru-AM, disposta na margem direita do rio Solimões, na Costa do Pesqueiro, distante 5 km da sede municipal, na porção leste do município. A comunidade se destaca pela elevada produção de pescado, em virtude da grande quantidade de lagos – berçário de espécies, antigos pesqueiros reais –, além da produção de fibras (juta e malva), criação de animais de pequeno porte e hortifrutis de várzea. Sua estrutura física é composta de: um centro comunitário, uma escola, uma igreja e um campo de futebol (Anexo C).

1.3 Comunidade *Menino Deus*, em Parintins-AM, disposta na margem esquerda do rio Amazonas, em Itaboraí do Meio, distante 26 km da sede municipal, na porção leste do município, nas proximidades da Serra de Parintins, na fronteira com o estado do Pará. A comunidade se destaca pela produção de pescado e hortifrutis de várzea, criação de animais de pequeno porte e hortifrutis de várzea, além de manter pequenas criações de gado. Sua estrutura física é composta de: um centro comunitário, uma escola e uma igreja (Anexo D).

2 O critério considerado para a escolha dos parceiros da circulação na UPFV foram as indicações dos chefes de família entrevistados, acenando para aqueles sujeitos reconhecidos pela coletividade como parceiros da comunidade. Junto a este grupo realizamos *8 entrevistas*;

LOCALIZAÇÃO DAS COMUNIDADES NO AMAZONAS, BRASIL

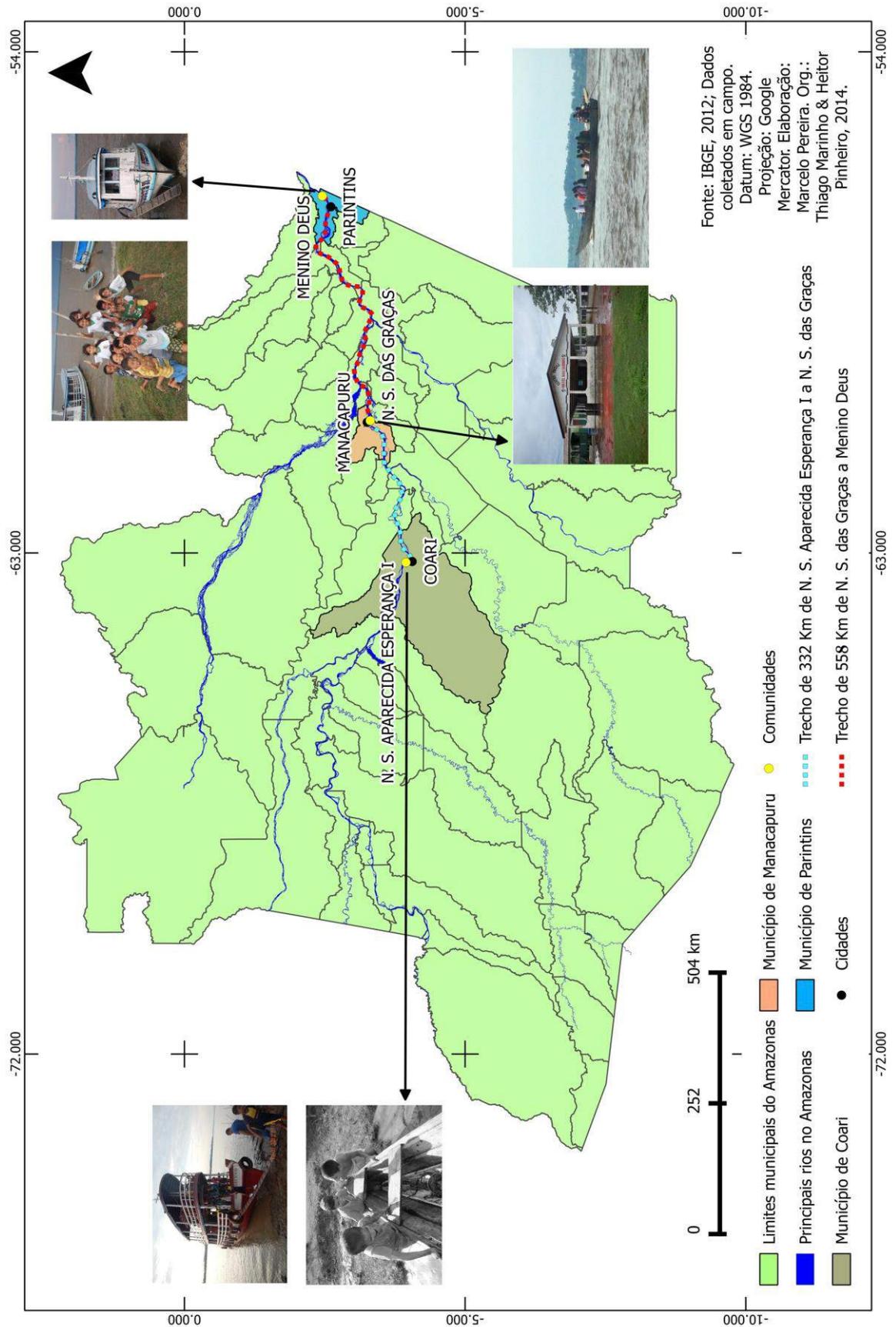


Figura 1 – Localização das comunidades no Amazonas.
 Fonte: Estudo exploratório, 2012.

3 O critério adotado para a seleção das embarcações de recreio atendeu às determinações da Associação dos Armadores e Transportadores do Transporte de Carga e passageiros do Estado do Amazonas (ATRAC) e do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (SINDARMA), responsáveis pela anuência exigida para obter o Parecer Consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas (CEP/UFAM)⁵ como condição para a realização da pesquisa de campo. Essas instituições consultaram seus filiados para sondar o interesse dos mesmos em participar da amostra, quando 5 empresas atenderam à convocação. Ao todo, junto a este grupo de sujeitos, foram realizadas entrevistas com: *5 proprietários de embarcações, 5 comandantes e 23 passageiros;*

Subsidiariamente, entrevistamos também os sujeitos que representam a navegação comercial de maior porte – navegação interior e marítima –, que em navios e barcas abastecem todo o estado do Amazonas com produtos para o consumo de primeira necessidade e insumos de produção para o Polo Industrial de Manaus (PIM). Mas, os depoimentos desses sujeitos foram apropriados apenas para compreendermos a navegação comercial e as estratégias de futuro para o transporte, expostas no último capítulo da tese. Entre os sujeitos estão: a) os diretores das empresas de navegação marítima e seus comandantes (5 entrevistados); b) os diretores das empresas de navegação interior e os comandantes de comboios – balsa e empurrador (5 entrevistados); e c) os práticos do serviço de Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia – PROA (6 entrevistados).

Analisar os diversos usos socioambientais do rio pelo homem, particularmente em relação à atividade de navegação, foi um trabalho árduo. Entretanto, os significados que o rio e a atividade de navegação têm para os sujeitos, externados por representações sociais produzidas no ambiente em que se relacionam, foram elementos estruturantes para construir as argumentações que sustentam a importância da navegação no estado do Amazonas. Então, dos homens e mulheres simples – passageiros, comandantes, chefes de família, proprietários de embarcações etc. – que se utilizam do rio cotidianamente emana um conhecimento que se perde na historiografia oficial. Navegar, para esses sujeitos, é uma condição de existência, e para discutirmos essa condição apropriamo-nos das categorias espaço, lugar, estabelecidos e outsiders, tempo e trabalho, tomando como referência autores como Santos (1988; 1990; 2009), Tuan (1983), Elias (1998; 2000) e Marx (1983; 1988; 2012), respectivamente. Assim, contemplamos um Amazonas das águas que traz ao presente muitos resquícios do passado, mas

⁵ O Parecer consubstanciado que nos referimos encontra-se no Apêndice 2 deste estudo.

acena para novas estratégias de apropriação do rio para o futuro. O estudo buscou, portanto, compreender a importância desses aspectos para a dinâmica socioeconômica, cultural e ambiental amazense.

No Capítulo 1 – *A tradição fluvial amazense no âmbito da economia da borracha* – mergulhamos na história para resgatar a secular tradição fluvial amazense que teve sua importância evidenciada ao mundo, principalmente, a partir do período da economia da borracha, quando as atenções se voltaram para a Amazônia e um contingente significativo de mão de obra e recursos financeiros foram direcionados para criar infraestruturas nos rios amazônicos, influenciando sobremaneira a dinâmica econômica e sociocultural amazense. Entretanto, antes de adentrarmos nas particularidades desse período, faremos um retorno às origens da formação da bacia amazônica e do homem amazônico, visando compreender as particularidades que fizeram com que o homem se estabelecesse nas margens dos rios para se apropriar dos ambientes aquáticos. Ao tratarmos da vida pretérita sobre as águas no ambiente híbrido da várzea (terras, florestas e águas) dispensaremos especial atenção ao povo das águas (*Omágua e Solimões*), verdadeiros senhores dos rios que por séculos dominaram a vastidão hidrográfica em suas embarcações, mas acabaram dominados pelo colonialismo até se tornarem servos em suas próprias canoas. Ao singrarmos as águas da história, fizemos o levantamento das particularidades da navegação amazônica durante o século XVIII e XIX, destacando a habilidade dos “homens do rio” para vencer os obstáculos impostos pela natureza aquática, a exemplo dos mercadores fluviais amazônicos – os regatões –, sujeitos que não conheceram fronteiras para levar tudo o que se pôde imaginar (cargas, pessoas e informações) aos mais distantes cursos d’água da Amazônia. Contudo, compreender a complexidade dessas águas não seria possível sem antes entendermos as políticas internacionais que resultaram na abertura do rio Solimões-Amazonas à livre navegação, bem como os reflexos desse ato no desdobramento sociopolítico, cultural e econômico da Província do Amazonas. Ademais, a livre navegação dessas águas promoveu mais ainda as intenções mercantis voltadas à borracha. O primeiro capítulo apresenta a sociedade criada em torno de um produto (o povoamento pela borracha, a infraestrutura fluvial viabilizada pela borracha e as finanças sustentadas pela borracha) e as redes de dependências tecidas ao seu redor (o aviamento e sua reprodução nos rios e em terra), uma dinâmica do passado que se perpetuou ao longo do último século e trouxe seus resquícios até o tempo presente. As discussões dessa seção trazem as repercussões da economia da borracha na economia nacional e as mudanças promovidas no período de crise para adaptar a navegação à nova realidade descapitalizada da economia amazense, quando o vapor deu lugar aos atuais barcos regionais de recreio que passaram a atender às populações internadas na

longa malha hidroviária amazonense. Assim, a partir da vida sobre as águas, à beira dos rios ou dentro de embarcações, o enredo da história do Amazonas foi construído, nascendo uma sociedade amazonense que é uma mescla da cultura indígena, do desbravamento nordestino e do comércio português.

No Capítulo 2 – *Trabalho, navegação e vida camponesa* – analisamos o rio como um lugar de trabalho e a navegação como uma atividade estruturante que auxilia a vida camponesa na várzea, permitindo a circulação de pessoas e mercadorias. A comercialização é apresentada neste capítulo como uma forma de reprodução social e nele podemos identificar as principais impressões dos camponeses amazônicos sobre o papel do rio e da navegação em suas vidas, cujos benefícios são singulares por ser um recurso apropriado cotidianamente para atender necessidades materiais e também simbólicas – o simbólico que é expresso nos sentimentos que traduzem a magia da natureza que inspira a vida sobre as águas. A narrativa traduz as sensibilidades dos sujeitos quando se trata da identificação das mudanças ambientais que impactaram seu modo de vida, reveladas pela experiência que têm de viver a maior parte de suas vidas no (sobre o) rio, trabalhando e/ou morando. Diante das necessidades, nossos depoentes demonstraram as técnicas que desenvolveram para navegar, transformando a navegação em uma necessidade quase biológica, assim como andar, tamanha a identidade que têm com o ambiente aquático, o que reflete as heranças recebidas dos povos que os antecederam nestes espaços. Esses sujeitos traduzem os sinais que o rio emite, reconhecendo a qualquer tempo os labirintos que se formam entre os acidentes fluviais (rio, paraná, furo, igapó, igarapé etc.). Esses povos vivem o calendário hidrológico determinado pelo movimento das águas (enchente, cheia, vazante e seca), construindo, a partir do rio, o calendário das guas que aponta: quando plantar, quando colher, quando esperar, quando direcionar os esforços para a terra firme e floresta, quando transferir a casa de lugar por conta dos deslizamentos das margens, quando se dedicar ao lazer com a família etc. O resgate das lembranças também compôs a narrativa deste capítulo, pois não foram raras às vezes em que o passado chegou ao presente pelo depoimento dos entrevistados e nos permitiu compreender o desenvolvimento da navegao a partir do olhar do varzeano: a forma como as populaoes da várzea se livraram da dependência dos marreteiros e dos regatões ao conseguirem adquirir sua própria canoa propulsada pelo rabeta ou, também, como os resquícios da economia da borracha chegaram até os dias atuais pela aço dos patrões da pesca. O rio e a embarcao são apresentados como instrumentos de comunicao que permite a fluidez material e imaterial, ou seja, além de pessoas e mercadorias o rio e o barco são responsáveis pela difusão informacional entre o campo e a cidade. O segundo

capítulo também explora o dilema do caboclo⁶, que expressando o sonho da estrada, pelas dificuldades e perigos que o rio tem apresentado – tráfego, tráfico e assaltos –, logo desistem da ideia por conta do amor ao rio e dos riscos que uma ligação terrestre representaria à independência do lugar e à segurança das famílias. Por fim, mas não menos importante, o capítulo nos traz as impressões dos sujeitos entrevistados, que mesmo diante das convenções da modernidade, continuam a acreditar que, para as suas realidades, navegar é preciso!

No Capítulo 3 – *Os agentes da circulação nas “estradas que andam”* – trataremos sobre os sujeitos prestam serviços de transporte nos rios, destacando as funções dos camponeses que auxiliam no transporte da produção em suas comunidades por possuírem barcos (a quem chamamos de parceiros das unidades de produção familiar de várzea), as embarcações regionais de recreio que fazem o transporte intermunicipal e/ou interestadual fluvial de passageiros e os próprios passageiros. Iniciamos a reflexão com um resgate histórico dos diversos agentes da circulação que existiram nos rios e como eles se metamorfosearam para se adequar às novas configurações dominantes do comércio fluvial. Os depoimentos desses sujeitos regem a narrativa dessa seção, mas para uma melhor compreensão caracterizamos cada um separadamente em seu cotidiano na navegação: os parceiros da circulação na UPFV em suas relações com os camponeses; os proprietários de embarcação recreio a partir de sua racionalidade empreendedora das famílias antigas (os estabelecidos do rio); os comandantes de recreio e o conhecimento que nasce da experiência de singrar os rios; e os passageiros, para quem navegar é uma condição de vida para atender às diversas necessidades. Por fim, tratamos das questões socioambientais – o homem e as percepções de mudança na natureza, o rio e os danos causados pela ação antrópica e a apropriação do rio pela navegação – a partir da ótica de cada grupo de sujeitos entrevistados.

No Capítulo 4 – *Entre o passado e o futuro, a emergência da civilização da embarcação fluvial* –, a partir da análise apresentada e com a identificação dos diversos problemas que impedem o aproveitamento racional da navegação, principalmente no que se refere aos benefícios socioeconômicos e ambientais, discutimos a necessidade de se pensar novas estratégias para o transporte fluvial no estado do Amazonas, condição necessária para a produção e reprodução socioeconômica do modelo de desenvolvimento local e para conservação dos maiores bens naturais do estado do Amazonas: o rio e a floresta. Se o

⁶ O caboclo é o tipo social que tem sua vida associada à região amazônica e guarda as heranças socioculturais dos *índios das águas* que habitavam nossos rios quando da chegada dos colonizadores a partir do século XVI. Apropriando-nos da reflexão de Witkoski (2010), compreendemos que o *caboclo* não deve ser entendido apenas como o mestiço resultante do cruzamento entre o branco e o índio.

transporte fluvial é tão importante para a vida social, para a conservação ambiental e para o crescimento econômico do estado do Amazonas, porque foi relegado ao segundo plano nas estratégias de desenvolvimento local? Num mundo onde os princípios do mercado mostram-se como o fio condutor das decisões, apresentamos nossas críticas ao modelo hegemônico rodoviário – a racionalidade estradeira – e apontamos as diversas vantagens competitivas e comparativas do transporte fluvial em relação aos demais modais de transporte, mas frisamos principalmente as vantagens ambientais como principal justificativa para o fortalecimento do modal hidroviário. Por fim, apresentamos uma nova forma de pensar o desenvolvimento do estado do Amazonas, apresentando iniciativas existentes que tendem a se tornar promissoras se as questões puramente econômicas sejam postas de lado para pensar um transporte fluvial que beneficie a todos – sociedade, economia e ambiente.

As questões aqui apresentadas revelam a importância da navegação e do rio na formação socioeconômica e ambiental amazonense a partir de sujeitos-chaves de sua geografia humana, propondo voltar as atenções novamente para a tradição fluvial amazonense há muitas décadas secundarizada. A história socioeconômica do estado do Amazonas está intrinsecamente ligada ao rio, por onde a pujança econômica escoou sua produção e os valores culturais foram se alicerçando. Diferente dos fisiocratas, que defendiam que a toda a riqueza era gerada a partir da terra – as rendas da terra –, na Amazônia, poderíamos tratar, então, da *renda da água*, pois estamos tratando de um espaço onde *é a água que fixa o homem e condiciona o padrão de circulação*. Enfim, no limite, o trabalho traduz a lógica e a simbólica – isto é, as representações sociais – dos sujeitos investigados no intrínseco processo de apropriação social do rio pela navegação.

CAPÍTULO 1 – A TRADIÇÃO FLUVIAL AMAZONENSE NO ÂMBITO DA ECONOMIA DA BORRACHA⁷

Na Amazônia, sobretudo na planície, a natureza quis poupar ao homem o trabalho de fazer caminhos (BITTENCOURT, 1957, p. 14)

Durante bilhões de anos, a Terra sofreu processos físicos, químicos e biológicos que concorreram para a existência da vida no planeta. A espécie animal com maior grau de complexidade evolutiva, sem dúvida, é o homem e este demorou milhares de anos até conceber a noção de existência que lhe garantisse condições de se apropriar da natureza para produzir suas condições de vida material e simbólica junto aos seus pares. A Amazônia, como parte deste movimento que envolve a humanidade em seu ambiente na busca por condições de vida, provou de todos estes processos, desde os acidentes geológicos que transformaram a paisagem, até as formas de organização socioculturais sobre os espaços habitados.

Entre esses espaços, o rio teve papel fundamental para a manutenção da vida nesta porção do planeta, além de possibilitar complexos intercâmbios sociais, econômicos, políticos e culturais. Segundo Branco (1989), para os povos indígenas o rio Amazonas⁸ é uma obra de Tupã, o maior deus que, desejando criar o mundo e os homens, foi impedido pelo sol, que amava a lua com amor tão intenso que queimava tudo à sua volta. Então, o grande deus não encontrando outro jeito, resolveu separá-los. A lua ficou infeliz com a separação e chorou, suas lágrimas doces e abundantes formaram uma imensa torrente sobre a Terra, surgindo assim o rio Amazonas. O que para nós é um mito, para os primeiros habitantes destas terras foi a forma encontrada para explicar a origem de uma das maiores riquezas da Amazônia.

A história revela que a ocupação da Amazônia se deu predominantemente pelos rios, onde o homem se estabeleceu e desenvolveu sociedades complexas pela regra máxima de perpetuação da espécie humana – a apropriação da natureza. A navegação, entre outras formas de apropriação dos rios, foi de fundamental importância para o estabelecimento humano neste

⁷ A literatura brasileira utiliza o termo “ciclo da borracha” para analisar os aspectos econômicos que se estruturaram nos períodos de 1870-1912 e 1942-1947. Teixeira (2009) afirma que a ideia da divisão da história em ciclos pouco ajuda na compreensão da natureza das relações sociais que ocorreram dentro deles. Preferimos utilizar o termo “economia da borracha” por entendermos que, assim, poderemos evidenciar as transformações históricas enriquecidas pelas relações sociais que culminaram na organização do espaço amazonense tanto em terra quanto na água.

⁸ Até o século XIX, a calha central da bacia amazônica era tratada indistintamente, nominando-se o curso d’água de rio Amazonas apenas. Contudo este estudo levará em conta a divisão que define que o rio Solimões se estende da tríplice fronteira – Peru, Colômbia e Brasil –, em Tabatinga-AM, Benjamin Constant-AM e Atalaia do Norte-AM, até o encontro com o rio Negro, em Manaus-AM, passando a se chamar de rio Amazonas após o encontro das águas. A distinção não é apenas didática, pois a dinâmica fluvial exercida pelas massas d’água dos afluentes das margens esquerda e direita impactam diretamente as formas de vida em cada ponto do canal de navegação, bem como determina a incidência de várzeas, espécies de peixes, micro-organismos, etc. Ademais, cuidaremos de adequar os nomes dos rios quando, porventura, algum autor consultado tratá-los como um só, ou seja, apenas como rio Amazonas. De antemão adiantamos que utilizaremos a nomenclatura “rio Solimões-Amazonas” quando nos referirmos à calha central do rio.

espaço do planeta e mais que uma simples atividade desenvolvida sobre as águas, supriu necessidades na medida em que transformou o rio em um componente da rede de comunicação, dando a conhecer todas as riquezas pelas estradas líquidas que abrigaram relações sociais.

Este primeiro capítulo buscará evidenciar a importância dos rios na dinâmica econômica e sociocultural da economia da borracha, mas como a história do homem civilizado remonta alguns milhares de anos e a história da Terra recua bilhões de anos no passado, antes de prosseguirmos com a discussão iremos nos ocupar da origem da bacia amazônica e do homem amazônico, para compreendermos como se construiu, pela adaptabilidade biológica e cultural, a tradição fluvial que culminou na efetiva ocupação dos rios amazonenses durante a economia da borracha, um período em que o desejo pelo produto resultou no desenvolvimento de diversas infraestruturas e profundas mudanças na vida dos habitantes deste estado.

1.1 Origens e características da bacia amazônica

De acordo com Geraldles (2007), no pré-cambriano – Anexo E⁹ – diversas massas continentais iniciaram processos de amalgamação que resultaram em diferentes formações continentais – *Rodínia*, *Gondwana*¹⁰, *Laurentia*, *Pangea*, etc –, movimentos que se estenderam por um bilhão de anos. O cráton amazônico, porção antiga da crosta continental sul-americana, abrigado pelo *Gondwana*, sempre esteve protegido das colisões devido a sua localização no interior da massa continental. Entretanto, quando se iniciaram os eventos de sedimentação da última formação supercontinental – *Pangeia* – por intemperismos, soerguimentos, declives e erosões, há 200 milhões de anos, a atual disposição dos continentes ganhou sua forma.

Takeuchi et al. (1974) afirmam que o lento e demorado processo de desacoplamento continental recebeu atenção da comunidade científica mundial a partir de 1912, quando o cientista alemão Alfred Wegener lançou os pressupostos da teoria de deriva continental afirmando que a Terra possui um substrato fluido abaixo da crosta que permite a flutuação de grandes massas continentais que, por meio de fissuras da crosta, ocasionadas por transmissões de calor do núcleo da Terra para a superfície, possibilitaram o rompimento do supercontinente

⁹ Segundo Takeuchi et. al. (1974) a idade geológica foi dividida em *Eras*, relacionando os estratos das rochas aos estudos dos fósseis de animais e plantas preservados, técnica auxiliada pelos relógios radioativos das rochas.

¹⁰ Segundo Geraldles (2007) o *Gondwana* agrupava a América do Sul, África, Antártida, Austrália e Índia.

Pangea, fazendo com que seus grandes fragmentos migrassem para formar os continentes em suas atuais formações.

Miranda (2007) afirma que, antes da ruptura do Pangea, o rio Amazonas fluía de leste para oeste em direção ao oceano Pantalássico (na atual direção do que hoje denominamos oceano Pacífico), mas, com o movimento da placa tectônica sul-americana para oeste em direção à placa do Pacífico – *Nazca* –, surge o oceano Atlântico e, posteriormente, a colisão entre as duas placas fez surgir a Cordilheira dos Andes (Figura 2). Provavelmente, por mais alguns milhões de anos, o rio Amazonas continuou fluindo para oeste até que, há cerca de trinta milhões de anos, os Andes finalmente tenham bloqueado o fluxo em direção ao Pacífico.

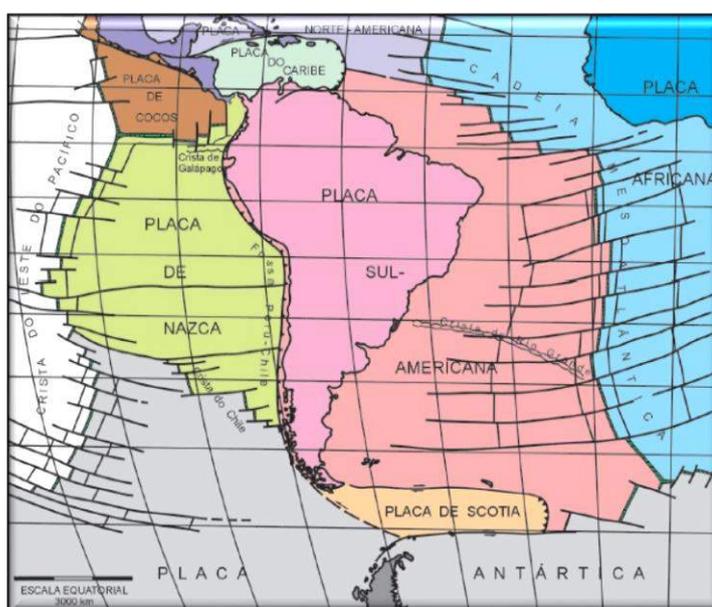


Figura 2 – Placas tectônicas Sulamericana e Nazca
Fonte: Schobbenhaus e Neves (2003, p. 7).

Esta dinâmica geológica resultou na criação de grandes lagos entre os escudos brasileiro e guiano¹¹, formados por precipitações oriundas das umidades retidas pela cadeia de montanhas dos Andes e por transgressões marinhas. Sampaio e Northfleet (1973) indicam que foram encontrados, na bacia do Amazonas, sedimentos ligados à deposição glacial de quando a bacia do Amazonas foi invadida pelo mar e se depositaram sedimentos com rica fauna marinha, e Hemming (2011) afirma que, durante milhares de anos, esses lagos repousaram, fazendo depósitos de sedimentos na planície, e, após a inclinação e ruptura do continente sul-americano – há cerca de 8 milhões de anos –, fez inverter o fluxo do rio Amazonas para o leste, em direção ao Atlântico, esculpindo gradualmente a atual bacia amazônica.

¹¹ Na atual classificação apresentada por Ross (2006), o escudo das Guianas passou à denominação de Planaltos Residuais Norte-Amazônicos e o escudo brasileiro foi subdividido em diversos Planaltos Residuais, como o Sul-Amazônico.

De acordo com Petri e Fúlvaro (1983), a bacia amazônica é uma das maiores bacias intracratônicas de sedimentação, com espessuras que chega a 5 mil metros, resultado dos processos de interação das placas tectônicas desde o pré-cambriano. Os fósseis dessa bacia possuem características marinhas e são datados de 390 a 225 milhões de anos, quando provavelmente o mar se retirou em definitivo. Entretanto, Soares (1963) indica que a imensa superfície sedimentar é constituída em quase sua totalidade por terrenos terciários e, em menor proporção, por depósitos quaternários e aluviões modernos, ou seja, são terrenos de até 60 milhões de anos que, por processos de colmatação, fizeram surgir a planície amazônica.

Para Sternberg (1950), os tectonismos produzidos por forças internas e pela grande carga de sedimentos do levantamento Andino na era paleozóica, criaram fraturas no platô da bacia amazônica onde a rede hidrográfica se adaptou, hipótese corroborada por Rezende e Brito (1973) e Meggers (1977) quando afirmam que o extenso lago de água doce que ocupou a parte central da bacia amazônica durante grande parte da era terciária formou uma camada de mais de 2.000 metros de profundidade entre o maciço brasileiro e guiano que, desgastados se romperam e escoaram as águas pelas fraturas para formar a calha central da bacia amazônica (Figura 3).

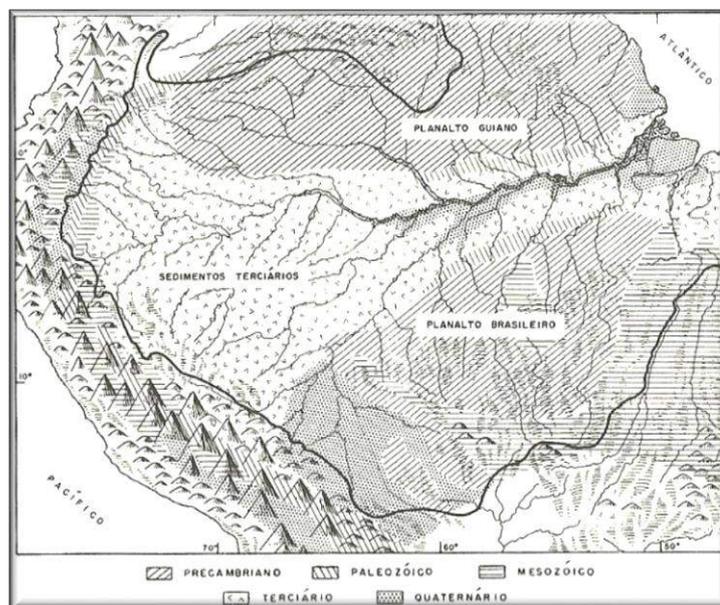


Figura 3 – Formação geológica da bacia amazônica
Fonte: Meggers (1977, p. 26).

Acerca da hipótese de formação da planície e a acomodação das águas em direção a um eixo central – o rio Solimões-Amazonas –, Ab’Sáber (2004) afirma que, no Terciário, extensos trechos da atual Amazônia sofreram aplainações morfoclimáticas e rebaixamentos

generalizados, processos erosivos e de retenção de sedimentos que acabaram por criar uma bacia detrítica com eixo principal mergulhado para leste e uma rampa definida para a instalação de um grande canal que viria a se transformar no rio Solimões-Amazonas durante o quaternário.

Na prática, Silva e Rossetti (2009) apresentaram este processo por meio da comprovação de atividades tectônicas que alteram os cursos dos rios, interferindo na paisagem pelo surgimento e desaparecimento de bancos de areia, desmoronamento de margens – terras caídas – e abandono de leitos, forçando o sistema de drenagem a se reorganizar. Na região entre Coari e Anamá, o paleocurso – curso antigo – do rio Solimões, antes do surgimento do lago de Coari, circundava 5 km mais a norte, passando pela desembocadura dos atuais rios Piorini e Badajós, continuando seu percurso a 30 km ao sul da atual posição, no município de Codajás, forçando o sistema de drenagem a se reorganizar (Figura 4).



Figura 4 – Paleocurso do rio Solimões entre Coari e Anori (AM)
Fonte: Silva e Rossetti (2009, p. 25).

Essas dinâmicas geomorfológicas deram origem à bacia amazônica, o maior sistema fluvial do mundo que ocupa uma área de cerca de 6,9 milhões de quilômetros quadrados e despeja no oceano Atlântico o equivalente a um quinto de toda água doce do planeta. Seu limite mais setentrional encontra-se no monte Roraima a mais de 5° de latitude norte; o mais meridional fica perto de Sucre, na Bolívia, a mais de 20° ao sul do Equador; a extremidade ocidental está nos Andes do norte, no Peru, próximo do oceano Pacífico, distante 2.300 quilômetros do oceano Atlântico. Grande parte da bacia está a menos de 100 metros acima do nível do mar e a até 65 metros, no caso do rio Solimões, quando entra no Brasil em Tabatinga-AM. Mais de 22 mil quilômetros do sistema fluvial têm condições de navegação, podendo os navios transoceânicos navegar cerca de 3.700 quilômetros, do oceano Atlântico a

Iquitos, no Peru, sem muitas complicações. O rio Solimões-Amazonas é a artéria principal para onde as águas de todos os demais rios fluem e além de ser o maior rio em volume d'água é também o mais extenso do mundo, com 7.483 quilômetros, cuja nascente se dá nos Andes, ao norte de Arequipa no Peru. Suas águas são provenientes do degelo andino e do alto índice pluviométrico que chega a 3.500 milímetros anuais nas regiões próximas à cordilheira (HEMMING, 2011).¹²

A profundidade do rio Amazonas varia de 50 a 80 metros, apesar de, em alguns trechos, ultrapassar os 100 metros. Quanto à largura, a média é de 5 quilômetros, mas, no rio Solimões, este número varia de 1 a 6 quilômetros, enquanto que, no rio Amazonas, entre a foz do rio Nhamundá e a cidade de Parintins-AM, chega a alcançar 13 quilômetros, características que garantem a navegação de navios com grandes tonelagens (SOARES, 1963).

Apesar de existirem várias formas de dividir a Amazônia, elaboradas por zoólogos e botânicos que utilizam como regras de classificações a fauna e a flora, a mais simples é a que leva em conta as características de suas águas – brancas, pretas e claras –, cujas propriedades nos permitem entender a vida no complexo ambiente aquático¹³ e até mesmo compreender as densidades demográficas por suas propriedades limnológicas (STERNBERG, 1998).

Os rios de *águas brancas* (barrentas) são considerados rios jovens que ocupam principalmente a Amazônia Ocidental e são responsáveis por drenar os Andes, a exemplo dos rios Madeira e Solimões. A cor amarelada que se aproxima do castanho-leitoso ocorre em virtude dos sedimentos em suspensão resultantes das erosões causadas pela força e velocidade da corrente d'água, o que faz com que seus leitos se movimentem, e o traçado se torne bastante sinuoso. As águas desses rios são ricas em sais minerais por causa dos sedimentos transportados, tornando extensas áreas de suas margens – várzeas¹⁴ – um ambiente altamente produtivo em biomassa vegetal. Essas características permitiram, nesses rios, o desenvolvimento de atividades produtivas de grande expressão e por isso abrigam maior contingente humano.

Os rios de *águas pretas* nascem no escudo da Guiana e são considerados rios mais antigos por correrem sobre leitos do pré-cambriano, a exemplo dos rios Negro e Urubu. Por não sofrerem grandes processos erosivos, não carregam quantidades significativas de

¹² A alta pluviosidade da Amazônia resulta da evapotranspiração: do solo, das superfícies líquidas e da floresta. Vonada e Borges (2011) dizem que 40% das chuvas que caem na Amazônia se originam da evapotranspiração local.

¹³ Bates (1979, p. 133) revela seu espanto ao passar do rio Solimões para o Negro em 1850: “Quando fazíamos a travessia, passamos, um pouco além do meio do rio, pela linha onde as duas águas se encontram, nitidamente diferenciadas uma da outra. Ao alcançarmos a margem oposta, notamos ali uma mudança notável. Todos os insetos que nos atormentavam desapareceram como por encanto, até mesmo os que estavam no interior do barco [...]”.

¹⁴ O CONAMA, no Artigo 2º, “c” da resolução nº 04, de 18 de setembro de 1985, define a várzea como a calha alargada ou maior de um rio, ocupada nos períodos anuais de cheia, cuja área em território brasileiro é estimada em 65 mil km².

materiais argilosos em suspensão. A cor escura, que se aproxima de conhaque, ocorre devido à presença de ácidos – húmico e fúlvico – resultantes da decomposição de matéria orgânica das florestas de igapó, além das formações geológicas do solo. Pelas características distintas das dos rios de água branca, suas várzeas possuem pouca fertilidade pela ausência de nutrientes, tornando o solo pouco propício à agricultura e concentrando uma menor densidade demográfica. Ademais, por terem margens estáveis, não há formação de novos terrenos, exceto quando recebem afluentes de rios de água branca.

Os rios de *águas claras* são cristalinos, de cor verde-oliva, e drenam principalmente o escudo brasileiro, a exemplo dos rios Xingu, Tapajós e Tocantins. São ladeados por margens estáveis e praias arenosas (areia de quartzo). Também são considerados rios antigos e, apesar de não carregarem sedimentos em suspensão, alguns possuem alta acidez e escassez de sais minerais, enquanto outros são neutros e ricos em sais minerais, com elevada concentração de cálcio e magnésio.

As águas de todos esses rios se misturam no caudal principal¹⁵, que sofre variações em sua composição desde sua nascente até desaguar no oceano. Devido a bacia amazônica estar disposta sobre a linha do equador, sofre influência do regime pluvial dos dois hemisférios, pois o processo alternado de chuvas nas cabeceiras dos afluentes das margens esquerda e direita garante baixa oscilação de amplitude na calha central. Esta situação é perfeitamente explicada por Soares (1963, p. 86).

Com efeito, a subida das águas dos afluentes meridionais do Amazonas, tem início em outubro ou novembro – em consequência das grandes chuvas caídas na porção sul da bacia amazônica, no verão austral –, ao passo que o engrossamento dos seus tributários que têm as suas bacias situadas no hemisfério setentrional, dá-se em abril e maio (águas provenientes das copiosas chuvas tombadas nesse hemisfério, no verão boreal), quando, então, a vazante já vai adiantada nos altos cursos dos afluentes meridionais.

Essa característica também foi detectada por Agassiz e Agassiz (2000), em viagem pelo rio Solimões-Amazonas, entre 1865 e 1866, ao relatarem que “[...] em fins de junho, quando os rios do sul já baixaram consideravelmente, os do norte se encontram no seu nível mais alto” (p. 331). Entretanto, no meio dessa dinâmica, existe um fenômeno bem conhecido entre os habitantes dos rios, trata-se do *repiquete*, cuja explicação repousa sobre o equinócio, momento em que os dias têm a mesma duração tanto no hemisfério sul quanto no hemisfério norte, resultando em um maior degelo dos Andes e elevando a quantidade de água que chega ao leito do rio, fazendo com que o rio mude repentinamente o seu movimento, e o nível

¹⁵ Branco (1989) compara o rio Solimões-Amazonas à espinha dorsal do sistema, e, para Hemming (2011), ela é como uma árvore, cujo tronco é o rio Solimões-Amazonas, os ramos os afluentes e os galhos os rios menores que alimentam o sistema.

d'água oscile em toda a extensão do rio, inclusive podendo pegar desprevenido os agricultores que estão por colher.

Enfim, após milhões de anos de atividade tectônica e depois de um longo período de transformações físicas, químicas e biológicas, a bacia amazônica finalmente estava pronta pra “receber” a recente história da civilização humana.

1.2 A origem do homem amazônico

As investigações sobre as possíveis origens do homem amazônico apontam para rotas de migração vindas da Austrália, da África e da Ásia, além de outras tantas teorias de autoctonia refutadas pela comunidade científica. É relevante salientar que, quando se trata da origem do homem, as pesquisas arqueológicas e antropológicas a cada dia avançam e novas técnicas são desenvolvidas. Por tais motivos, uma narrativa consciente sobre o homem amazônico nos proíbe precisar sua origem, muito menos aceitar a existência de uma verdade absoluta. Entretanto, podemos trabalhar com hipóteses que buscam afirmação no campo científico, tais como as propostas por Guidon (2008) em seu estudo sobre a ocupação da América por povos primitivos.

Uma possível rota de migração relaciona a origem do homem americano a navegantes pré-históricos oriundos da Polinésia – um dos três grandes grupamentos de ilhas pertencentes à Oceania, no oceano Pacífico –, que se lançaram ao mar entre dez e quatro mil anos em pequenas embarcações a remo. Ajudadas por correntes marítimas, após muitas gerações, alcançaram o litoral da América do Sul. Hipótese contrária, de que as ilhas do Pacífico poderiam ter sido povoadas a partir da América do Sul, foi ilustrada em 1947 por Thor Heyerdhal, zoólogo e geógrafo norueguês, que participou da expedição Kon-tiki, quando construiu uma jangada com os recursos que presumiu existir na época de tais migrações e com ela fez a travessia do Peru até a Polinésia, demonstrando, assim, a factibilidade do feito em termos de navegação. Apesar das contestações da teoria, traços linguísticos e culturais de povos das ilhas da Oceania e de tribos indígenas da América, indicam que a migração transoceânica pode ter ocorrido (PINTO, 2003).

Outra rota de migração, com maior número de provas arqueológicas difundidas entre a comunidade científica, refere-se à gradativa migração de povos orientais para a América do Norte e dali para o restante do continente americano. Meggers (1977) indica que há

evidências cada vez maiores de que o homem penetrou a América pelo *Estreito de Bering*¹⁶ há cerca de 40 mil anos (Figura 5), entre a região asiática da Sibéria, pertencente à Rússia, e a região do Alaska, na América do Norte, pertencente aos EUA.

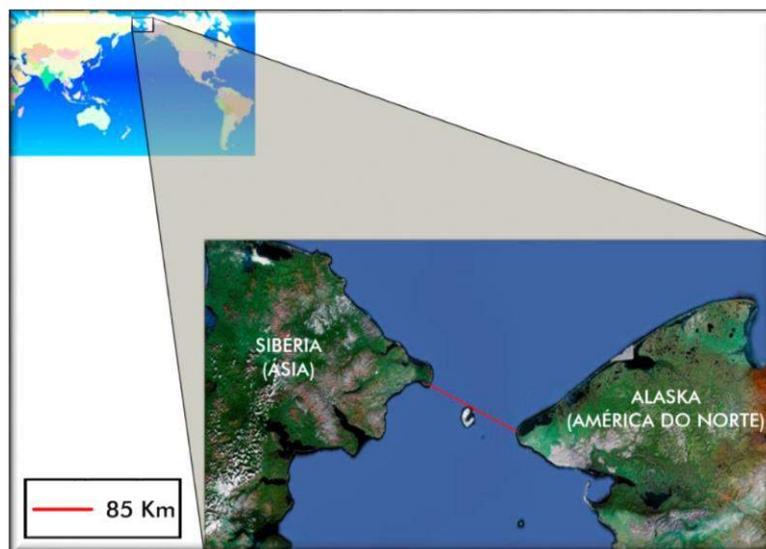


Figura 5 - Estreito de Bering
Fonte: Software livre Google Earth 2012; Org.: Pereira (2013).

Resquícios de existência humana encontrados no México datam de 24 mil anos; no Peru, habitações em cavernas remontam aproximadamente 20 mil anos; e acredita-se que, por volta de 12 mil anos, o homem chegou ao extremo sul do continente sul-americano. A megafauna¹⁷, comprovadamente existente no passado por técnicas arqueológicas de estudos de fósseis primitivos, teria sido o motivo da migração de caçadores coletores – paleoíndios – vindos do norte, pelo México e América Central, atraídos pela caça na medida em que os recursos alimentares se esgotavam, padrão que continuou a existir na América, entre as tribos nômades.

Contudo, Meggers (op. cit) afirma que a Amazônia não seria um lugar propício para o estabelecimento humano em épocas primitivas, pois as florestas de terra firme que ocupam a maior parte do ecossistema amazônico eram distantes das margens dos rios, de difícil exploração e de solo relativamente pobre, prejudicando sobremaneira uma agricultura produtiva que pudesse manter populações reunidas por longos períodos. Desta forma, a autora indica que fatores ambientais estabeleceram um limite para o potencial de desenvolvimento

¹⁶ Meggers (1977) afirma que a migração pelo Estreito de Bering foi possibilitada no período da última glaciação, entre 40 e 12 mil anos, quando o gelo cobriu toda a extensão de águas oceânicas que separam os continentes ou quando o nível do mar baixou a ponto de existir uma ponte terrestre entre os dois continentes.

¹⁷ Prous (1999) e Schmitz (1999) destacam que a megafauna habitou as Américas até Era do gelo, entre 13.000 e 9.000 anos. As espécies classificadas são: tigre dentes de sabre, mamute, mastodonte, preguiça gigante, bisão antigo, lêmure gigante, megalodonte, cavalos, cervídeos, camelídeos, elefantes, tatus gigantes, antas, entre outros já catalogados.

das sociedades amazônicas. As considerações, em sua concepção, afastam a probabilidade de existência de civilizações avançadas pelo fato do nível cultural de uma sociedade depender do potencial agrícola do ambiente ocupado. Apesar dos argumentos, a autora reconhece que as dificuldades envolvidas nas descobertas de vestígios mais antigos de presença humana na Amazônia, estivessem muito mais ligadas à pericidade dos materiais e à dinâmicas climáticas do que a hipótese do homem primitivo ter evitado as terras amazônicas.

Alguns fatores justificam, em parte, a ausência dessas provas em épocas remotas. A escassez de pedras apropriadas obrigou o homem a utilizar madeira na confecção de instrumentos e armas, material que se desintegra facilmente no clima úmido da Amazônia. A mobilidade dos povos também colaborou para não serem encontrados, facilmente no solo, vestígios dos estabelecimentos humanos. O contínuo movimento dos leitos dos rios evitou que os terrenos de várzea, os mais propícios à habitação, estivessem intactos a ponto de guardar provas de civilizações humanas mais antigas. Por fim, mas não menos significativo, a densa vegetação que encobre o solo também pode ter escondido os traços de ocupações¹⁸.

Indo contra os pressupostos de Meggers (op. cit.), Roosevelt (1999) diz que caçadores-coletores, com instrumentos menos sofisticados e modos de subsistência baseado em coleta de plantas, pesca e caça de pequenos animais, teriam se espalhado pelas Américas bem antes dos caçadores-coletores da megafauna, pois os rios e as florestas tropicais ofereciam maiores condições de subsistência que as áreas abertas. Após pesquisas na caverna *Pedra Pintada* – distante 10 quilômetros da cidade de Monte Alegre-PA e a 300 quilômetros da foz do rio Amazonas –, a autora indica que foram encontrados vestígios de estabelecimentos humanos¹⁹ marcados por pinturas rupestres e refugos de lixo que revelaram a flora e fauna pretérita, artefatos em madeira e ossos, materiais que datam de um período que varia de 9.200 a.C. a 8.000 a.C., o que levou a pesquisadora a concluir que os paleoíndios desenvolveram na Amazônia uma adaptação a longo prazo, com subsistência voltada para atividades de caça e coleta. Sobre os achados de Pedra Pintada, Roosevelt (1998, p. 191) apud Hemming (2011, p. 353) destaca:

[...] com suas pinturas rupestres bem desenvolvidas, grandes e pequenas, pontas de lanças cuidadosamente lascadas e [uma] economia [baseada no] forrageio de rios e florestas tropicais, mostra que os primeiros caçadores coletores não eram nem culturalmente primitivos nem incapazes de se adaptar ao úmido ambiente tropical.

¹⁸ Souza (2010), em estudo sobre os mitos da diluição demográfica – de que a floresta tropical não sustentaria economias robustas e sistemas sociais complexos – e da diluição biológica – de que a floresta apagara os resquícios da presença humana na floresta amazônica –, propõe a valorização da bioarqueologia para vencer estes mitos.

¹⁹ Roosevelt (1999) indica que achados arqueológicos comprovam a presença humana entre o período de 14.400 a 7.000 anos em países como Colômbia, Venezuela, Uruguai, Chile, Argentina, Peru e Brasil, muitos desses sem traços mongolóides, o que indica que a América não foi ocupada apenas por migrações asiáticas.

Em mesma corrente de raciocínio, Lathrap apud Neves (1999) defende que os “[...] ecossistemas amazônicos, principalmente a planície aluvial do Amazonas e seus afluentes principais, ofereciam condições que estimulariam o crescimento populacional e, conseqüentemente, o desenvolvimento de sociedades complexas” (p. 363). Por meio da utilização da proteína animal disponível – peixes, aves, répteis e mamíferos –, estes primeiros habitantes da Amazônia puderam se estabelecer ao longo do curso dos rios, ocupando paulatinamente toda a planície aluvial da bacia amazônica, domesticando plantas e, enfim, transformando a área ocupada em centro de inovação cultural da pré-história no continente americano.

Stevenson (1994), acompanhando a hipótese de migração asiática, adiciona uma possível migração que contornou o litoral pacífico das Américas, acreditando que os primeiros habitantes americanos e amazônicos foram descendentes de mongolóides migrados das atuais regiões do Japão e China²⁰ que, após se estabelecerem no continente americano, na região do atual Equador (Figura 6), depois de um longo processo de miscigenações, deram origem às civilizações pré-colombianas – Astecas (América do Norte), Maias (Sul do México e América Central) e Incas (América do Sul) e aos diversos troncos étnicos existentes na América.

O autor afasta de seu estudo qualquer possibilidade de os índios brasileiros constituírem-se de uma raça geneticamente pura. Em pesquisa de campo apoiada em técnicas de morfologia somática²¹, comprovou existir um caminho pré-colombiano mantido pela civilização Inca na floresta amazônica brasileira para escoar o ouro de Tumucumaque (AP). Afirma que é evidente a descendência Inca de alguns povos indígenas amazônicos, como os Yanomami, inicialmente chamados de guaribas brancos, cujas feições são familiares à dos índios Quéchua do Peru, de descendência Inca, além de guardarem traços caucasóides resultante da miscigenação entre os expedicionários de Gonzalo Pizarro e as virgens do sol do imperador Atahualpa que, após serem desposadas, tiveram que migrar na condição de fugitivas para o leste do continente.

²⁰ Meggers e Evans apud Stevenson (1994) dizem que tanto a história da China quanto a do Japão registram viagens de milhares de pessoas cruzando os oceanos Pacífico e Índico na busca de um país longínquo situado a 2.000 km para o leste da Ásia, descrevendo com riqueza de detalhes as cordilheiras e rios que a Europa só conheceu no século XV.

²¹ De acordo com Stevenson (1994, p. 19) a morfologia somática é uma técnica da “[...] antropologia física que recorre à arqueologia humana, efetuando, dentre outras coisas, a comparação dos rostos gravados nos artefatos artísticos das civilizações extintas”, que permite reconstruir a origem das tribos a partir das procedências, migrações e miscigenações.



Figura 6 – Migração asiática pelo contorno do litoral pacífico das Américas
Fonte: Stevenson (1994, p. 26)

Outras hipóteses foram aventadas para explicar a origem do homem americano: Rivet apud Prous (1999) afirma que “[...] as migrações para a América do sul se deram a partir da Austrália (p. 28); Leveratto (2009) apresenta resultados de pesquisas realizadas no sítio arqueológico de Pedra Furada pela arqueóloga Niéde Guidon, no município de São Raimundo Nonato (PI), que indicam presença humana há pelo menos 60.000 anos, corroborando a hipótese de que o homem americano pode ter descendência africana; Pinto (2003) destaca a possibilidade de o homem americano ser autóctone, salientando a teoria de Florentino Ameghino, naturalista e antropólogo argentino da primeira metade do século XX, que afirmava ser o homem americano originário da Patagônia que se desenvolveu durante o terciário e de lá se espalhou pela Cordilheira dos Andes e Pampas.

Neves e Bernardo (2007) comprovam existir dois padrões morfológicos cranianos na América do Sul, um relacionado às populações paleoíndias – primeiros caçadores-coletores – e outro relacionado às populações arcaicas e agrocerâmicas, ligadas aos povos indígenas que habitaram a América em período recente. Neves e Hubbe (2005), apud Neves e Bernardo (2007), afirmam que a morfologia paleoíndia encontrada na América do Sul guarda traços dos primeiros *homo sapiens* de origem africana, talvez originária das primeiras migrações para o Novo Mundo. Entretanto, Powell (2005), apud Neves e Bernardo (2007), sustenta a tese de que a morfologia paleoamericana deu origem à morfologia ameríndia, por meio de processos microevolutivos locais, hipótese que leva em conta que o processo de mongolização das populações asiáticas e americanas teria ocorrido ao mesmo tempo em locais distintos, o que os autores consideram pouco provável, elevando mais ainda a possibilidade de outras origens migracionais para a América, que não a mongoloide, tais como a negróide da África.

Souza (2009) indica que os primeiros migrantes cruzaram a floresta há 15.000 anos, dando início à colonização humana da Amazônia após anos de evolução. Tudo indica que a lenta transição da caça e coleta para a agricultura ocorreu entre 4.000 e 2.000 a.C. – cultivo da mandioca e milho –, visto ser o período que abrange o maior número de achados arqueológicos que comprovam os avanços tecnológicos de cultivo relacionados ao aumento das populações. Enfim, muitas informações colhidas por arqueólogos e antropólogos apontam para a existência de sociedades complexas distribuídas na Amazônia, tanto nas várzeas quanto no interior das florestas, que migradas de outras partes do globo terrestre, após um gradativo processo de adaptação ao ambiente de terras, florestas e águas, tornaram-se sedentários a partir da agricultura, da criação de animais e do extrativismo, além de adquirirem habilidades para a fabricação de cerâmicas, fatores que garantiram a permanência do homem nas terras habitadas por longos períodos e possibilitaram uma organização social mais elaborada²².

Diante da vasta discussão sobre a origem do homem amazônico e a certeza da existência de sítios arqueológicos distantes uns dos outros que datam dos mesmos períodos cronológicos, o que comprova a presença do homem ao mesmo tempo em diferentes espaços da Amazônia primitiva, Bueno (2010) acredita em variadas rotas de ocupação que não as vindas do oeste. Defende que, ao invés de balizar o conhecimento segundo os modelos postos, seria interessante atentar para as dinâmicas de ocupação incorporando o fator histórico à formação da Amazônia, ou seja, os fatores resultantes da ação humana como estratégias de subsistência e de mobilidade.

Apesar de o homem amazônico ter desenvolvido intensos sistemas de comércio com comunicação por vias terrestres, como os caminhos descritos pelos cronistas quinhentistas e seiscentistas que saíam das aldeias e adentravam a floresta, foi a via fluvial que garantiu condições de fixação e adensamento populacional, pois os rios possibilitaram longos deslocamentos humanos, e a fertilidade encontrada nas áreas de várzea – na agricultura, na pesca e na caça – auxiliou a geração de excedentes para estocagem e comércio. Essas características, somadas às técnicas de conservação e armazenamento de alimentos, fizeram Porro (1995) afirmar que esse ambiente pôde sustentar populações mais densas e organizações sociopolíticas mais complexas que as de terra firme.

²² Witkoski (2010) destaca que a sociedade camponesa que habita as várzeas do rio Solimões-Amazonas desenvolve diversas atividades de trabalho nos ambientes de terras, florestas e águas: na terra, as atividades são a agricultura e a criação de animais de pequeno e/ou grande porte; na floresta, é desenvolvido o extrativismo vegetal (madeireiro e não madeireiro) e animal (caça); e nas águas também é realizado extrativismo, seja pela pesca seja pela caça.

1.3 Vida pretérita da tradição fluvial amazonense

Os personagens da história amazônica se constituíram no ambiente aquático de rios e várzeas, e as relações socioeconômicas, políticas e culturais desenvolvidas por eles nos ajudam a compreender a tradição fluvial amazonense. Foram índios, caboclos e escravos livres que se tornaram agricultores, comandantes de embarcações, remeiros, empregados de seringais ou de firmas aviadoras, estivadores, lenheiros, etc. Existiram também aqueles que vieram desbravar as riquezas naturais e acabaram por contribuir com a formação dessa sociedade, tais como: colonos, regatões, naturalistas, migrantes nordestinos e sulistas, empresários de companhias de navegação e de firmas aviadoras, seringalistas, etc. Enfim, estes sujeitos foram o embrião da sociedade amazonense, e pela apropriação do rio aprenderam a produzir seus meios de vida material e simbólico a mais de 1.500 quilômetros do litoral brasileiro.

Esse feito iniciado pelos povos indígenas, na Amazônia, só foi possível pela adaptabilidade humana aos diversos ecossistemas mundiais – o homem habitou e habita os diversos lugares do mundo. Os pressupostos da seleção natural indicam que cada espécie viva se encontra perfeitamente adaptada às condições ambientais do lugar onde vive, e a persistência dos mais aptos conduz ao aperfeiçoamento de cada criatura às condições orgânicas e inorgânicas da sua existência, ou seja, os mais aptos têm maiores chances de sobreviver e se reproduzir. O processo evolutivo deu ao homem a condição, em certas circunstâncias, de interferir nesta seleção natural, conforme afirma Darwin (2003, p. 151):

Pode dizer-se que, num certo sentido, não somente as condições de existência determinam, direta ou indiretamente, as variações, mas que influenciam também na seleção natural; as condições determinam, com efeito, a persistência desta ou daquela variedade. Quando, porém, o homem se encarrega da seleção, é fácil compreender que os dois elementos da alteração são distintos; a variabilidade produz-se de qualquer maneira, mas é a vontade do homem que acumula as variações em certos sentidos; ora, esta intervenção responde à persistência do mais apto no estado natural.

Certamente, o homem obteve grandes resultados pela adaptabilidade desenvolvida, pois organizou a vida – animal e vegetal – às suas necessidades e desta forma a seleção natural deixou de ser exclusivamente biológica para se tornar também cultural. A mobilidade que é característica da raça humana a levou para diversos ambientes – desertos, montanhas, florestas, regiões polares, etc. –, recorrendo a ajustes culturais para criar condições de vida. O homem desbravou o mundo e não dependeu única e exclusivamente do devir genético para perpetuar sua existência, foi capaz de suprir necessidades e superar deficiências – dominou o

fogo e o ferro, condicionou hábitos alimentares, construiu abrigos, aperfeiçoou instrumentos de caça, etc. Morán (1990) destaca que a adaptabilidade humana além de um processo biológico é também um processo sociocultural, cujo mecanismo de difusão permite que as experiências de uma existência sejam transmitidas ou absorvidas, possibilitando que os seres humanos se adaptem às peculiaridades do ambiente para perpetuar, no tempo e no espaço, seu modo de vida. Assim, independente da sua origem, o homem sempre encontrará formas de ajustes, levando traços de sua cultura e se apropriando de práticas culturais para onde se desloca. Assim, ocorreu com o índio, com o colono, com o imigrante nordestino e com todos que, na Amazônia, se estabeleceram.

O uso social do rio foi, sem dúvida, uma das variáveis que somaram para a permanência humana na Amazônia, tendo, na navegação, uma atividade indispensável para a integração social. A embarcação e o rio formaram o binômio da conquista e ocupação do espaço Amazônico, mas Benchimol (1992) afirma que o rio pouca ou nenhuma função teria se não houvesse elementos excitantes que justificassem o deslocamento por longas e perigosas viagens ou a permanência. O índio se estabeleceu na várzea por conta da produtividade e da utilidade da navegação; o caboclo herdou deste esse modo de vida para se manter na terra; e para os exploradores bastou uma motivação para saírem em busca da droga, da seringa, da castanha, do pau-rosa e do braço indígena. Enfim, pelos caminhos d'água, as fronteiras foram demarcadas, os modos de vida estruturados, a economia desenvolvida e a geografia da planície conhecida.

1.3.1 Os povos indígenas

A tradição fluvial amazonense nasce com os povos indígenas, construtores de complexas sociedades às margens dos rios antes que qualquer estrangeiro aportasse nessas terras. Apesar de Cunha (1922) ter afirmado que esta era uma “terra sem história”, os cronistas foram unânimes em afirmar a existência de uma densa população às margens dos rios e de uma fartura incalculável de alimentos provenientes da fertilidade das terras e das águas²³. Devido à várzea ter sido o primeiro caminho da ocupação luso-espanhola na Amazônia, o contato com o europeu desestruturou a organização social do *povo das águas* em menos de dois séculos, sendo praticamente exterminados, por doenças e combates, ou

²³ Os relatos dos cronistas quinhentistas e seiscentistas estão compilados na obra de Porro (1992).

dissipados na fuga do cárcere promovido pelas tropas de resgate²⁴. Porro (1995) afirma que, em fins do século XVII, “[...] as tribos de várzea haviam praticamente desaparecido, e, em seu lugar, iam-se construindo novos tipos de povoamento, formados por colonos, índios descidos e mamelucos, os chamados caboclo-amazonenses” (p. 14).

Antes da investida luso-espanhola, estes povos difundiram culturas como as do milho e da mandioca, adequaram suas moradias ao regime das águas²⁵, desenvolveram ferramentas de trabalho e defesa, organizaram núcleos sociais estratificados e, em alguns casos, um sistema político centralizado, fizeram controles populacionais, produziram excedentes, dominaram técnicas oleiras e de ourivesaria, buscaram, na medicina florestal, a cura para os males do corpo e para o espírito invocaram os poderes da natureza e, por suas técnicas de navegação e de construção naval, desenvolveram intensos intercâmbios culturais pelo comércio intertribal. Del Priore e Gomes (2003) afirmam que estes povos eram verdadeiros senhores dos rios, que se apropriaram da natureza e dominaram a vastidão hidrográfica em suas embarcações, mas acabaram dominados pelo colonialismo, tornando-se servos em suas próprias canoas quando o europeu se apropriou da ciência fluvial indígena para o auxílio da conquista.

Entre os povos que habitaram o rio Solimões, os *Omágua* e os *Solimões* mereceram destaque por povoarem mais de 950 km das margens do rio em terras amazonenses. Adaptados ao ambiente aquático, possuíam flotilhas fluviais com grande número de canoas preparadas para a guerra e aprimoradas técnicas de navegação que lhes diferenciavam das demais tribos e garantiam contínuos territórios ao longo da calha central. Viver na várzea foi uma opção, pois a fertilidade da terra garantia alimentos, e o rio, por sua vez, possibilitou o desenvolvimento um avançado sistema de intercâmbio comercial, tanto entre povos do mesmo rio quanto entre tribos de rios distantes. Ao longo dos séculos, esse modo de vida foi herdado pelos habitantes que fundaram novos núcleos populacionais na várzea, criando um arranjo socioeconômico que se estruturou no comércio fluvial e se tornou a gênese dos atuais municípios amazonenses.

²⁴ Chambouleyron et. al. (2010) destaca que as tropas de resgate foram expedições de captura e aprisionamento de indígenas para substituir mão de obra africana, promovidas pelos colonizadores portugueses a partir do século XVII, que consistia em subir o curso do rio Solimões-Amazonas ou o interior do continente, auxiliados por missionários que tinham como função pacificar os indígenas e ajudar a formar uma reserva de força de trabalho às margens dos rios.

²⁵ O regime das águas, que guarda relação com os afluentes das margens esquerda e direita, é caracterizado pelo movimento anual e regular de subida e descida das águas dos rios amazônicos. As águas começam a subir em novembro – enchente – e historicamente atingem o ponto máximo – cheia – no mês de junho ou, eventualmente, em julho, momento em que se inicia o movimento de descida – vazante –, alcançando o ponto mínimo – seca –, entre os meses de outubro e novembro, quando começa novamente a subir.

As relações sociais tecidas por estes povos, nos diferentes momentos históricos, influenciadas pelo conjunto de técnicas de trabalho desenvolvidas e por eventos naturais, foram responsáveis pela construção do *espaço* amazônico. Segundo Santos (2009), o espaço é o conjunto indissociável de sistemas de objetos – naturais e artificiais – e ações, ou seja, o conjunto das formas que exprimem as heranças das sucessivas relações entre os homens que se relacionam e se apropriam da natureza dando vida às formas por suas ações. Os povos indígenas utilizaram-se dos objetos naturais – os dons da natureza –, como poucos, para construir teleologicamente seus objetos artificiais, exigências de vida que surgem pelas necessidades naturais ou criadas socialmente. Nessa perspectiva, a história natural e a ação humana se objetivaram e a íntima relação destes povos com os espaços socialmente constituídos transformam a terra, a comunidade e o lar em *lugar*. Segundo Santos (op. cit.), o lugar é o “[...] teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade” (p. 322), ou seja, nos lugares as ações se concretizam e a existência se dá. Entretanto, no lugar, as ações dos sujeitos são influenciadas por eventos externos, por racionalidades que não nascem da dinâmica social local, mas, da dinâmica global²⁶.

Os povos que habitaram o rio Solimões-Amazonas e seus afluentes construíram embarcações, desenvolveram técnicas de navegação, estabeleceram contatos com outros povos do mesmo rio ou de rios distantes, construíram suas ferramentas de trabalho, adequaram seus modos de vida aos regimes sazonais das águas amazônicas, etc., processos sociais resultantes de saberes adquiridos no empirismo, na experiência do lugar, a partir dos reflexos de saberes de culturas passadas ou de organizações sociais distantes influenciadas pelas relações socioculturais constituídas no espaço da circulação de produtos, mas também pelo ambiente informacional que é o rio, um complexo processo dialético de construção material que garantiu aos lugares e aos espaços de várzea um constante movimento, produzindo e reproduzindo o modo de vida amazônico.

²⁶ Buscando compreender como os acontecimentos distantes se instalam e influenciam a dinâmica social local, Santos (1988) formulou os postulados das categorias *fixo* e *fluxo*, entendendo que elementos fixos – instrumentos de trabalho, infraestruturas e forças produtivas locais, incluindo toda a massa dos habitantes que trabalham –, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar. Entretanto, para que isso aconteça, fluxos – circulação técnica e informacional material ou imaterial – chegam até o lugar e recriam condições ambientais e sociais, redefinindo cada lugar. Desta forma, fixos e fluxos auxiliam na compreensão da produção, da circulação, da distribuição e do consumo. Nesta compreensão, o espaço nunca é o mesmo, porque o lugar também não é. Ambos, espaço e lugar, podem possuir características idênticas, mas a essência dada pela organização social, econômica, cultural, política etc., muda. Isto ocorre pelo fato da sociedade, que dá vida ao espaço pela dinâmica da experiência do local, estar sempre em movimento, metamorfoseando os espaços habitados. Pode-se dizer então que o lugar está para o fixo e para o sistema de objetos assim como o espaço está para o fluxo e para o sistema de ações.

1.3.1.1 A nação Omágua

Os Omágua foram considerados por Acuña – cronista da expedição de Pedro Teixeira no retorno de Quito em 1639 – a tribo mais organizada do rio Solimões, uma nação que ocupou mais de 700 km lineares de suas margens, entre a fronteira do Peru e as proximidades da atual cidade de Coari, no Amazonas, numa área que ultrapassava 19 mil km². Falavam a língua Tupi-Guarani, não possuíam traços mongólicos, possuíam linhagens consideradas nobres, cujo mecanismo de poder era transmitido para um irmão mais novo quando da morte, e acima dos chefes locais existia um principal. As aldeias eram dispostas à margem do rio de forma isolada uma das outras como se fossem bairros e, de acordo com Fritz (1691) apud Porro (1995), eram muito identificados com a vida na várzea – nesta perspectiva, a várzea era o *lugar* dos Omágua – a ponto de recusarem ocupar outra área e interromper as aldeias onde a ocorrência de várzea também se interrompesse.

As sementeiras e chagras [roças] de mandioca e banana com que se sustentam, e as casas e ranchos em que vivem estão geralmente situadas nas ilhas, praias e margens do rio, todas terras baixas e alagadiças; e embora a experiência lhes ensine continuamente que nas enchentes do grande rio ficam sem roças e não poucas vezes sem casa onde morar, nem por isso decidem-se a viver e fazer suas sementeiras dentro da mata, em terra alta afastada do rio, dizendo que a morada dos seus antepassados foi sempre o rio grande, sendo a mata lugar próprio de Aucas e Tapuias (p. 42).

A princípio, o que mais atraiu a atenção dos cronistas foram os traços físicos, as indumentárias e a habilidade que tinham para navegar. O achatamento artificial do crânio era a característica física mais marcante e fez com que os portugueses os batizassem com a alcunha *cambeba*, cabeça chata. De acordo com Ferreira (1971), esta deformação era alcançada por meio da fixação de talas de caniço na testa das crianças recém-nascidas, mantidas durante os primeiros meses de vida do infante. A prática caiu em desuso pelo contato com os missionários espanhóis, mas, ainda, pode ser encontrada junto à tribo *shipibonibo*, do rio Ucayali, no Peru (Anexo F).

Diferentemente da maioria das tribos indígenas amazônicas, os Omágua nunca andavam sem roupas e suas vestes eram compostas por calças e blusas de pano de algodão, material cultivado, fiado, tecido, tingido e pintado na própria aldeia, mas também comercializado com tribos vizinhas se houvesse excedentes. Meggers (1977) destaca que os homens utilizavam blusas que iam até próximo do joelho, e as mulheres usavam saias curtas, mas todas as vestimentas eram decoradas com desenhos coloridos, uma cultura talvez trazida dos Andes equatorianos.

Os Omágua foram exímios pescadores, caçadores e comerciantes, mas, acima de tudo, dominavam a beligerância fluvial, uma qualidade que impedia o acesso de tribos inimigas aos recursos da várzea. Na guerra, utilizavam grandes canoas de um só tronco e protegiam o corpo com escudos de couro de jacaré, anta e peixe-boi. Na falta de pedras ou de artefatos de metal, os machados eram talhados com casco de tartaruga. Além da canoa, entre as armas de guerra usuais, estavam os propulsores de flechas, os arpões e a clava de madeira entalhada (Figura 7). A melhor estratégia de defesa Omágua consistia em habitar ilhas no meio do rio, impossibilitando que tribos inimigas que não possuíssem canoas, ou não soubessem navegar, pudessem alcançá-los (PORRO, 1995).

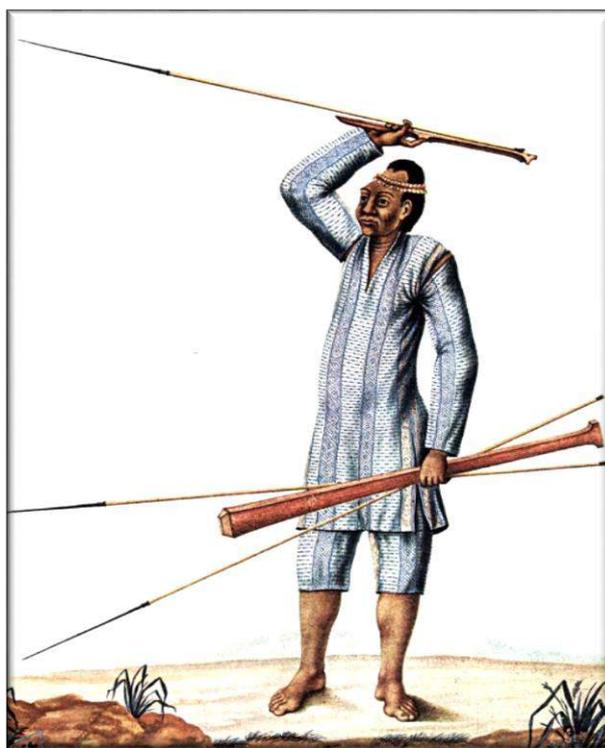


Figura 7 – Omágua empunhando armas, propulsor de flechas e clava de madeira.
Fonte: Ferreira (1971), prancha 117.

Enfraquecidos pelo contato com o europeu, pela perseguição das tropas de resgate e pelas investidas de tribos inimigas, acabaram por se afugentar subindo o curso do rio, atraídos para as missões espanholas. Estima-se que o alto contingente populacional registrado no século XVI, de aproximadamente trinta mil, não tenha ultrapassado oito mil no século XVII. Atualmente, os Cambeba (Kambeba), que já não guardam os traços físicos característicos do povo pretérito, estão dispersos por toda a bacia amazônica, cujo principal agrupamento reside em São Paulo de Olivença, na porção oeste do estado do Amazonas, e no Peru²⁷.

²⁷ Sobre os Cambeba de São Paulo de Olivença-AM consultar: <<http://pib.socioambiental.org/pt/povo/kambeba/320>>.

1.3.1.2 A tribo belicosa dos Solimões

Segundo relatos dos diversos cronistas dos séculos XVI e XVII, a tribo dos Solimões foi a mais aguerrida nação do Amazonas. Os viajantes, ao descreverem estes povos, utilizaram nomes cognatos – *Culiman*, *Yoriman*, *Joriman*, *Yurimagua*, *Soriman* e *Sorimões* – o que dificulta sua identificação nas narrativas. Porro (1995) destaca que Solimões foi a convergência linguística “[...] solimao, do latim *Sublimatum*, que era o nome popular do sublimato corrosivo (bicloreto de mercúrio) ou qualquer poção venenosa ou letífera que os eruditos do século XVIII associaram às flechas envenenadas de algumas tribos do rio Amazonas” (p. 113). Na verdade, muitas tribos que habitaram o rio, entre a atual fronteira com o Peru e a foz do rio Negro, utilizavam flechas envenenadas tanto para combater inimigos quanto para abater suas caças, o que levou os europeus a denominarem aquele trecho como *o rio dos venenos*. Mais tarde esta porção do rio Amazonas passou a ser conhecida como rio Solimões.

Diferente dos Omágua, os Solimões possuíam traços mongólicos, não usavam roupas e não falavam Tupi-Guarani. Em 1639, segundo Acuña (1641), os Solimões ocupavam a margem esquerda do rio Solimões numa área que se estendia da proximidade com o rio Coari até foz do rio Purus, cerca de 250 km, nas proximidades do atual município de Codajás (Figura 8).

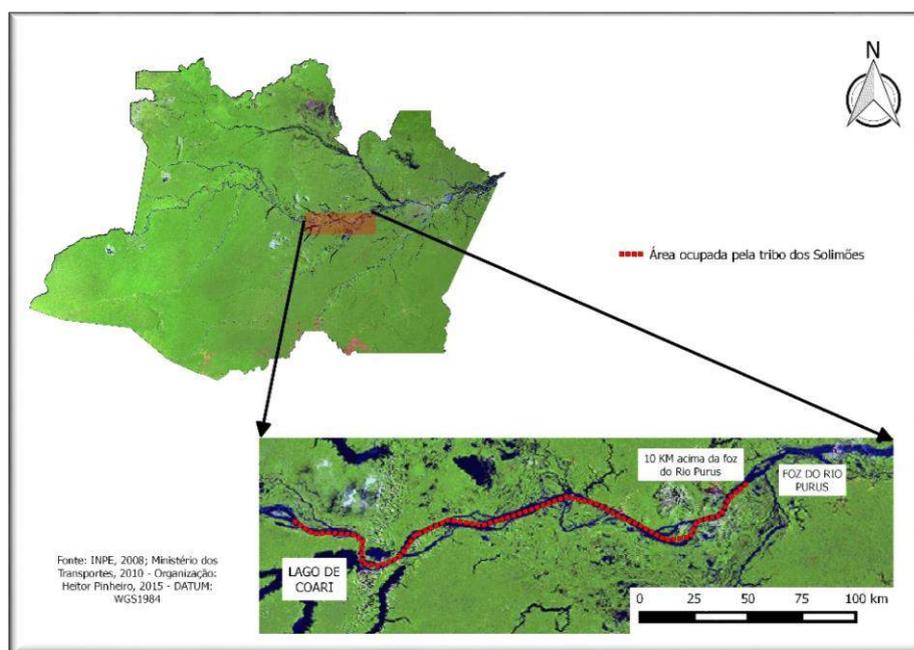


Figura 8 – Área ocupada pela tribo dos Solimões entre o século XVI e XVIII
Fonte: Porro (1995); Inpe (2008), Ministério dos Transportes (2010). Org.: Marcelo Pereira (2013); Heitor Pinheiro (2015).

Porro (1995) destaca que as casas dos Solimões eram quadradas, pequenas e alinhadas uma do lado da outra, em terras que alagavam quando as águas subiam, o que os obrigava a mudar para casas feitas como palafitas com todo o necessário para viver. Embora ribeirinhos e bons navegantes, por serem exímios fabricantes, o comércio tornou-se uma das principais características da tribo. Produzindo chapéus com folhas de palmeiras, além de outros ornamentos do mesmo material, mantinham constante comércio com as tribos de terra firme, por meio de caminhos entre a floresta, e com tribos da bacia do rio Negro. Entre os principais produtos comercializados pelos Solimões, estavam as cerâmicas policrômicas vidrada e esmaltada, descritas com entusiasmo pelos primeiros cronistas europeus e muito apreciadas pelas tribos de outros rios. Carvajal (1992) descreve o que viu quando a expedição de Orellana combateu os Solimões no século XVI:

Havia nesse povoado, uma casa de diversões, dentro da qual encontramos louças dos mais variados feitios: havia vasos e cântaros enormes, de mais de vinte e cinco arrobas, e outras vasilhas pequenas como pratos, tigelas e castiçais, de uma louça da melhor que já se viu no mundo, mesmo a de Málaga não se iguala a ela, porque é toda vitrificada e esmaltada com todas as cores, tão vivas que espantavam, apresentando, além disso, desenhos e figuras tão compassadas, que naturalmente eles trabalhavam e desenhavam como os romanos (p. 65).

De acordo com Porro (1995), além desses produtos, os Solimões fabricavam contas de caracóis que eram utilizadas no comércio com tribos mercadoras do rio Negro, com a finalidade de adquirir utensílios de ferro – machados e facões principalmente – trazidos por tribos mercadoras que mantinham relações comerciais com os holandeses da Guiana.

Os Cauari desciam do interior para a várzea dos Yoriman [para] buscar os colares de conchas com os quais iam comprar escravos em alguma tribo entre o Japurá e o Negro. Levavam os escravos para além do Rio Negro, junto à foz do Branco, entregando-os aos Uaranacoacena em troca das ferramentas que esses últimos recebiam, como pagamento dos mesmos escravos, dos holandeses. Esses, por sua vez, subiam periodicamente o Essequibo e seu afluente, o Rupumuni, daí passando pelo Tacutu ao alto rio Branco, onde encontravam os Uaranacoacena. Traziam ferramentas e outros produtos manufaturados e os trocavam por escravos para as plantações da Guiana. (p. 23).

De acordo com Porro (1995), utilizando-se dos mesmos circuitos comerciais, os Solimões adquiriam ouro do rio Içana, levado pela tribo Manaó do médio rio Negro em suas expedições anuais ao rio Solimões, quando as enchentes permitiam passar de canoa para o Japurá e deste para o Solimões. Todavia, o intenso intercâmbio realizado nos rios amazônicos foi afetado pela colonização europeia que obrigou o deslocamento em direção à montante, para afluentes ou para terra firme, alterando as relações intertribais.

Reis (1989) destaca que, na segunda metade do século XVII, as tribos do rio Solimões foram alcançadas, pela primeira vez, pelas tropas de resgate vindas de Belém. O povo aguerrido, senhores de grandes extensões de várzeas, ficaram acuados diante das investidas portuguesas e para não serem aprisionados acompanharam o missionário Samuel Fritz, sendo deslocados para o rio Marañón, em 1791, e mais tarde, entre 1711 e 1713, levados para o rio Huallaga, enquanto os remanescentes se juntaram às missões carmelitas em Tefé e em Coari, junto com outras tribos.

1.3.2 As particularidades da navegação amazonense

Nas águas dos rios Amazônicos, navegar é uma atividade que se relaciona com a produção/reprodução material e simbólica da vida social, que deve atender a dois fatores naturais intimamente relacionados e fundamentais para a segurança: o regime das águas e a topografia do leito dos rios. Historicamente, as águas sobem durante oito meses e descem durante quatro, particularidade que faz do rio o calendário da vida nesta porção do território brasileiro – exceto nos rios próximos do litoral, que devido ao movimento das marés diariamente sobem e descem, como é o caso dos rios paraenses e amapaenses próximos de Belém e Macapá. O trabalho, o lazer, as construções, o estudo, a fé, as inspirações, etc., enfim, muitas particularidades de vida são coordenadas pelo movimento das águas. Antes da difusão de outros modais de transporte e de embarcações mais velozes, quando as viagens fluviais duravam meses, o primeiro sinal de subida das águas indicava que os comandantes de embarcações deveriam se apressar para subir os rios em busca da produção extrativa para não serem surpreendidos no retorno com encalhes durante a vazante. A subida das águas redimensiona os itinerários da navegação, conquanto a descida interrompe, e ambos os movimentos fazem com que os ribeirinhos alternem suas atividades entre a agricultura, a caça, a pesca e a extração.

O movimento das águas altera a topografia do leito dos rios pela força da correnteza e, durante a vazante, percebe-se que grande quantidade de terra foi movida. Em curto espaço de tempo, o leito do rio migra alguns metros fazendo surgir novas paisagens – ilhas, bancos de areia, baixios, etc. – pela colmatação dos sedimentos. Estas características são comuns em rios de águas brancas que possuem margens instáveis e por isso carregam maior quantidade de sedimentos. A este respeito, Bittencourt (1957) destacou que “[...] não há barragem possível que suporte a força do rolamento de 80.000 metros cúbicos d’água por segundo

descendo para o mar” (p. 57). Esta força é uma das causas do fenômeno das terras caídas²⁸, uma das causas do assoreamento dos canais de navegação e temor para muitos canoieiros e comandantes que têm necessidade de navegar próximo das margens. Bates (1979) relatou que “Embarcações de grande porte são, às vezes, cobertas por essas avalanches de terra e árvores” (p. 199).

No rio Negro, por suas características distintas, praticamente não existe a formação desses obstáculos, exceto em trechos onde recebem tributários de rios de águas brancas. Em seu alto curso, a navegação é difícil e perigosa devido a formações rochosas do leito, impedindo a navegação em tempos de secas e exigindo tipos diferenciados de embarcações para a singradura de suas águas. Wallace (1979) destacou, em seus relatos, em 1850, que as embarcações que subiam até o alto rio Negro eram de pequeno e médio porte para facilitar o deslocamento entre os obstáculos rochosos e porque os produtos transportados na subida eram de menor volume, ocupando, assim, menor espaço na embarcação. No entanto, os principais produtos do alto rio Negro eram a piaçaba, o breu e a farinha, mercadorias que faziam grandes volumes e exigiam embarcações de grande tonelagem para o seu transporte. A forma encontrada pelos comerciantes para contornar o problema foi descer em embarcações de maior porte e, em Manaus, negociá-las para adquirir outra de menor porte para retornar. Como as embarcações construídas no alto rio Negro jamais regressavam ao seu local de origem, raramente eram construídas com as melhores madeiras e quando negociadas passavam a navegar o rio Solimões-Amazonas e afluentes não interrompidos por quedas e corredeiras.

Durante a cheia amazônica, a invasão das águas sobre as terras baixas faz surgir canais – *furos* – que, muitas vezes, ligam um rio a outro, reduzindo distâncias. Mas, é preciso muito conhecimento para não se perder entre os vários caminhos que se formam. A navegação dos rios amazônicos tem suas particularidades. Se, durante o verão (vazante/seca), subindo ou descendo, os comandantes buscam o canal central para evitar encalhes ou naufrágios, no inverno (enchente/cheia) fogem da corrente central e navegam próximo às margens para subir. Em áreas sinuosas, lançam a embarcação para a outra margem, evitando os sedimentos indetectáveis que se acumulam abaixo da superfície. Para descer em menor tempo, os comandantes buscam o centro do rio aproveitando a energia da corrente. Enfim, os rios têm suas regras de trânsito, perfeitamente percebidas por Avé-Lallemant (1980) em sua passagem

²⁸ Silva e Rossetti (2009) indicam que o fenômeno das terras caídas são provocados, além da força da correnteza, por falhas geológicas e por processos tectônicos. Em estudos recentes, Carvalho (2006; 2012) trata do fenômeno e as implicações para a vida dos moradores.

por essas águas em 1859: “Junto da margem, na proximidade da floresta, a correnteza é sempre muito mais fraca do que no meio do rio, motivo por que as embarcações, subindo o rio, procuram sempre manter-se junto à margem” (p. 66).

Essas características topográficas resultam em acidentes que levam a pique inúmeras embarcações, exigindo dos comandantes muita perspicácia para levá-las com segurança aos seus destinos. Atualmente, para reduzir os riscos de navegação na Amazônia, a legislação brasileira obriga que toda e qualquer embarcação que não navegue constantemente os rios da região – normalmente as de cabotagem e de longo curso –, mesmo possuindo as mais avançadas tecnologias, ao entrar na foz do Amazonas, receba um profissional conhecedor dos rios – o prático²⁹ –, que será o responsável por orientar os comandantes oficiais na condução segura até os seus destinos. Pelas características dos rios amazônicos, um prático sempre alterará o roteiro de viagem para evitar encalhes ou naufrágios.

Para singrar estas águas no passado, os indígenas foram considerados os mais capacitados práticos. As técnicas de navegação adquiridas desde a infância, o conhecimento dos atalhos fluviais e a resistência física fizeram com que os europeus os elegessem para guias e remeiros oficiais das expedições de reconhecimento e pesquisas nas águas da bacia amazônica. De acordo com Wallace (1979), os índios eram trabalhadores pacíficos, a quem bastava o alimento e o pagamento mínimo sem atrasos para lhes ter a fidelidade e sujeição à jornadas de trabalho esgotantes. Sobre o extenuante trabalho, destacou: “Os índios remavam bravamente, mas era a custo que mantinham os olhos abertos. Às vezes, um deles tombava a cabeça, vencido pela sonolência, mas continuava remando mecanicamente, se bem que as pás dos remos apenas tocassem a superfície da água” (p. 124).

Navegar na Amazônia é atividade imperativa e não há como negá-la. Segundo Bates (1979), as tribos indígenas que faziam suas migrações por terra e não tinham o transporte fluvial como forma de comunicação cotidiana, improvisavam o transporte quando necessitavam transpor algum rio. Entre estes povos, estavam os Arara do rio Madeira e os Pararauaté do rio Tapajós, que, para atravessar os rios, amarravam cascas de árvores para improvisar embarcação, logo abandonada assim que se vencesse o obstáculo. Por outro lado, a maioria das tribos conheciam técnicas aprimoradas de construção naval e providenciavam suas próprias montarias, *Ubás*, como eram chamadas as rústicas canoas construídas de tronco de árvore escavado que, durante séculos, atendeu às necessidades de comunicação ribeirinha.

²⁹ A função de prático foi criada pela Carta Régia de D. João VI, em janeiro de 1808, quando da abertura dos portos brasileiros às nações amigas. Atualmente é regulamentada pela NORMAN 12 emitida pela autoridade marítima brasileira e disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_12/normam12.pdf>.

A engenhosidade indígena chamou a atenção do naturalista que resolveu descrever a construção de um exemplar do veículo:

Primeiramente foi escolhida a árvore apropriada para a confecção do casco da canoa; tratava-se da espécie denominada itaúba-amarela. A árvore foi derrubada, e de seu tronco cortada uma tora de 6 metros de comprimento. [...] Teve início, então, a escavação do tronco, executada com a ajuda de resistentes formões, depois de aberto um talho em toda a extensão da madeira. Terminada a parte mais trabalhosa da obra, restava apenas alargar a abertura, pregar duas tábuas para compor os lados e duas outras, semicirculares, nas extremidades, colocar os bancos e calafetar as junções.

A moldagem do tronco depois de escavado é uma operação delicada, nem sempre realizada com sucesso, acontecendo às vezes estragar-se um bom casco ao rachar ou se expandir de forma irregular. Primeiramente o casco é colocado de borco sobre cavaletes, armando-se uma fogueira em baixo (sic), a qual é mantida acesa durante sete ou oito horas; [...] Suportes em forma de um compasso, feitos de madeira resistente e flexível, fendida ao meio, são inseridos na abertura e fixos com cunhas, sendo o espaço abarcado por eles gradativamente modificado à medida que o trabalho progride e de acordo com a parte da canoa que está em andamento (p. 176).

A afinidade com a navegação fez a engenharia nativa, desde os remotos tempos coloniais, criar infraestruturas fluviais. Os ribeirinhos elegeram como “porto” todo e qualquer ponto à margem dos cursos d’água onde pudessem atracar suas embarcações, possuindo ou não estrutura para atividade de carga e descarga. Segundo os pressupostos de Santos (1988), estes portos são elementos *fixos* – instrumentos de trabalho, infraestruturas e/ou força produtiva local, incluindo toda a massa de habitantes – que, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar a partir dos fluxos – circulação técnica e informacional material ou imaterial – que chegam até o lugar e recriam condições ambientais e sociais. Assim, fixos e fluxos auxiliam na compreensão da produção, da circulação, da distribuição e do consumo. Ainda é comum vermos em frente das casas no beiradão amazonense os portos particulares improvisados com troncos de árvores e tábuas, onde o morador amarra sua canoa, carrega sua produção e/ou ferramentas de trabalho, descarrega o pescado, toma banho, realiza o lazer, etc. Quando se reside em um flutuante – casa construída em base de toras de madeira sobre a água –, o porto é a própria casa, servindo muitas vezes de ponto comercial e de parada para embarcações que cruzam o caminho.

Os conhecimentos indígenas auxiliaram os comandantes de embarcações, geralmente, homens que não possuíam saberes escolares, a construir suas vidas no leme. Esses homens se tornaram exímios práticos aprendendo a se orientar pelas árvores das margens, guardando os sinais dos caminhos em suas memórias e conduzindo as embarcações até os altos cursos dos afluentes do Solimões, inclusive durante os períodos de águas baixas. Entretanto, não raras foram as oportunidades em que foram surpreendidos pela rápida descida

das águas. De acordo com Benchimol (1995), muitos desses “homens do rio” ficaram encalhados à espera de uma chuva temporã ou do socorro de uma embarcação amiga, tendo que caçar e pescar para não passar fome.

A navegação do rio Solimões-Amazonas e de seus afluentes nunca foi tarefa fácil. Os primeiros viajantes consumiram meses de suas vidas utilizando-se das mais diversas técnicas para vencer a força da correnteza. Avé-Lallemant (1980) destaca que embarcações à vela, em 1859, levavam até cinco meses entre Belém e Manaus, e, muitas vezes, o percurso só era vencido com a ajuda da sirga³⁰. Em 1850 Wallace (1979) afirma ter levado 35 dias para vencer o trecho Manaus-Santa Isabel do Rio Negro. Bates (1979), em 1859, disse que depois de sair de Manaus chegou à Ega, atual cidade de Tefé-AM, em 40 dias.

A cabotagem era realizada por embarcações de proporções marítimas para que se pudesse vencer a corrente do rio Amazonas na subida e o comércio entre Belém e Manaus até meados do século XIX era realizado integralmente por navios à vela. De acordo com Loureiro (2007), em 1852 essa rota era percorrida por cerca de 50 navios. Bastos (1937) diz que, no ano de 1864, este número caiu para 37 embarcações. Contudo, Loureiro (op. cit.) identifica que, entre 1881 e 1883, o navio à vela praticamente havia desaparecido dos registros oficiais de navegação da Província do Amazonas, devido à forte concorrência imposta pelas companhias subvencionadas e pelas firmas particulares que investiam em material flutuante adaptado à nova tecnologia a vapor. Pelas informações levantadas, percebe-se que a transição da vela para o vapor não ocorreu instantaneamente, principalmente, devido aos elevados fretes inicialmente cobrados pelos vapores, aos altos custos de manutenção e abastecimento, à difícil adaptação da máquina à embarcações de pequenas tonelagens e à falta de capital para investimento, possibilitando a coexistência da vela e do vapor no comércio fluvial amazônico por longo período.

Antes que a borracha se tornasse o principal produto da economia amazônica, e o barco a vapor alcançasse todos os afluentes, a comunicação entre os povoados e vilas era realizada por um grande número de canoas. Para Bittencourt (1957), em 1852, vivia-se, no Amazonas, um verdadeiro “ciclo da canoa”, cujas funções sociais e comerciais ajudaram a estruturar a recém-criada província, onde cerca de duas mil canoas eram movimentadas por mais de seis mil tripulantes. Tão essencial foi este tipo de transporte para a Amazônia, que, em 1826, na oportunidade de se instalar a primeira linha regular de vapor na Amazônia,

³⁰ A sirga, de acordo com Monteiro (1958) era a técnica utilizada para levar as embarcações até o seu destino na ausência de bons ventos, que consistia em levar espias (cordas de algodão) até a margem com a ajuda de montarias e amarrá-las em árvores, posteriormente a embarcação era puxada pela tripulação rio acima.

ligando Manaus a Nova Iorque, houve a recusa imediata por parte do governo brasileiro, justificando que a implantação da linha colocaria em riscos a tradicional atividade, trazendo prejuízos para a província do Pará, até então tutora da economia amazonense.

A lógica fluvial amazonense não foi e continua não sendo irracional. Se levarmos em conta que a maior parte do território amazônico é coberto por densa floresta, e a Amazônia Ocidental é particularmente a porção mais enervada por rios, até meados do século XIX, a ocupação deste espaço se deu exclusivamente pelos rios. E é, a partir desta vida sobre as águas, a beira dos rios ou dentro de embarcações, que o enredo da história do Amazonas foi construído, ou seja, pelos rios e pela navegação nasce a sociedade amazonense, um misto de economia de subsistência indígena e comércio português.

1.3.3 O comércio fluvial dos regatões

Segundo Benchimol (1992), a história amazônica é feita de criaturas econômicas: droguistas, descedores de índio, tropeiros de resgate, seringueiros, etc. Entretanto, estas criaturas de carne e osso desenvolveram complexas relações sociais para a realização de suas atividades. Entre esses sujeitos, encontramos o regatão, para quem não existiram fronteiras nos rios amazônicos. Em Portugal, a função dos *regatoens* era comprar no grosso para vender a retalho de porta em porta nas vilas e povoados, mas, com a colonização amazônica, a atividade foi adaptada às águas. Utilizando-se da tecnologia indígena para singrar os rios, o regatão transformou a canoa em uma loja flutuante, a coberta³¹, trocou as estradas de terra pelas “estradas que andam” e assim tanto a atividade quanto o sujeito tornaram-se produtos do rio (MONTEIRO, 1958).

Quando chegou à Amazônia, o regatão ocupou-se do comércio de gêneros alimentícios nas proximidades das cidades e vilas, mas gradativamente passou a percorrer todos os rios tirando vantagem de tudo aquilo que podia ser comprado e vendido com lucros extraordinários. A força motriz do barco de regatão era, preferencialmente, o braço indígena, e, noutras oportunidades, cabia aos condenados à pena de galé o exercício das atividades de remeiros. Embora os regatões bem-sucedidos possuíssem embarcações maiores que comportavam velas, este fato não diminuía a demanda por força de trabalho, pois nos rios da Amazônia Ocidental dificilmente podiam contar com bons ventos que auxiliassem a

³¹ Segundo Monteiro (1958) a coberta era uma “[...] embarcação de madeira, de pouco calado e bôjo regular, com a parte da meia-nau para a ré armada em tôlido de palha ou de madeira forrada de encerado por fora [...], paredes guarnecidas de prateleiras que asilam mercadorias de tôdas as espécies [e], todas as utilidades que o caboclo precisa” (p. 31-32).

singradura dos altos cursos. Durante o século XIX, regatões de diversas origens surgiram nos rios amazonenses – sírios, armênios, marroquinos, turcos, etc. – atraídos pelas notícias de ganhos fáceis em um mercado disperso com dificuldades de comunicação e uma sociedade que provava atraso econômico.

O regatão foi odiado, temido e condenado por muitos. O governo o censurou devido à sonegação de impostos; os comerciantes abominaram-no por causa da concorrência desleal e interferência nos monopólios; os seringalistas levantaram-se armados para impedir sua entrada nos rios, visto que aliciavam os seringueiros e levavam a produção de borracha, castanha, caça e peixe que abasteciam os barracões sem custo; os missionários o viram como prejudicial ao projeto de civilização, pois desvirtuavam os incautos indígenas já catequizados e amansados.

Por outros, o regatão foi benquisto, solicitado e absolvido. Aos seringueiros, mostraram-se úteis pela alternativa de venda de borracha em espécie; para os ribeirinhos e indígenas, que satisfaziam necessidades pelo escambo, o regatão era alguém que satisfazia necessidades materiais; com muitos legisladores, o regatão manteve relações cordiais, que garantiam a legalidade da profissão em períodos em que a atividade esteve ameaçada de extinção. Destarte, conforme afirma Monteiro (1958), o regatão foi um fenômeno social econômico aculturado “[...] tanto mais útil e necessário quanto se tornam mais difíceis as intercomunicações na bacia” (p. 25), sendo o resultado da índole comercista portuguesa somada à necessidade de comunicação fluvial amazônica.

Apesar dos males causados à sociedade por suas técnicas arditas de negociação³², Barbosa (1980) diz que o regatão foi um sujeito que ajudou a quebrar o isolamento “[...] construindo uma rede de comunicação ao longo de suas rotas e ocupando o espaço como um mediador entre os centros urbanos e o interior da Amazônia” (p. 15), tornando-se um mal necessário para levar e trazer mercadorias aos barrancos à beira-rio: portos de cidades e vilas, malocas de índios mansos, feitorias de salga de peixe, matadouros de peixe-boi, tabuleiros de viração de tartaruga, cacauais, seringais, agregados humanos dos lagos mais afastados, etc.

Teixeira (2009) afirma que, pelo fato de a atividade ser mais antiga que o monopólio gumífero e comercializar variados gêneros foi possível ao regatão sobreviver mesmo em períodos de crise da borracha, quando as linhas regulares de vapor abandonaram os altos cursos dos rios por inviabilidade econômica e coube a eles transportar os gêneros que as

³² Segundo Monteiro (1958) o regatão convencia o caboclo e/ou o indígena a entregar suas produções extrativas em troca de pouco ou nenhum pagamento, práticas que fez com que recebessem muitos adjetivos depreciativos, como: chatim fluvial, mascate fluvial, bufarinheiro, pichelingue fluvial, atravessador fraudulento entre outros.

populações do interior não dispunham e os alimentos de que a capital necessitava. O regatão introduziu as práticas mercantilistas na Amazônia ao mesmo tempo em que foi uma contradição capitalista, pois, combatendo o monopólio – criado pela própria dinâmica capitalista – das empresas de navegação ajudou a expandir o comércio nos rios da Amazônia.

Já estabelecidos nas águas amazônicas antes da criação da Província do Amazonas, quando não havia linhas regulares de navegação, os regatões eram as únicas alternativas de fretes aos pequenos comerciantes, de transporte para passageiros e, por irem onde muitos navios não penetravam e visitarem os meandros pouco lembrados, eram acionados para a entrega de correspondências. Não foram raras as ocasiões em que os naturalistas que visitaram a Amazônia tiveram que recorrer à carona dos regatões pela falta de transporte regular. Wallace (1979) subiu o rio Negro, em 1850, tomando carona de um comerciante cuja embarcação possuía convés rústico feito de tábuas corridas de caules de palmeira e coberto por uma tolda semicircular, sortida com artigos cobiçados pelos moradores do alto rio Negro e que parava diversas vezes para embarcar produtos que recebiam em troca de suas mercadorias. Observando a crônica encontramos: “[...] fizemos uma parada na casa de um homem que devia algum dinheiro ao Sr. Lima. A dívida foi convertida em oito ou nove tartarugas, que imediatamente embarcamos” (p. 129).

Bates (1979), da mesma forma, precisou utilizar a carona de um regatão chamado Pena, para subir de Óbidos-PA para Manaus-AM em 1852, que partia para o alto rio Negro e sua coberta estava carregada de mercadorias que seriam trocadas por produtos extrativos ao longo da subida. Ao chegarem próximo a Parintins encontraram uma pequena canoa que descia o rio, cujo proprietário desejava trocar a produção de fumo por mercadorias europeias e que, ao ser interceptado [...] Pena propôs-lhe uma troca vantajosa. O negócio foi feito, e o homem poupou a si próprio de uma cansativa viagem” (p. 114).

Em uma atividade tipicamente masculina, foi possível encontrar mulheres exercendo o comércio fluvial. Avé-Lallemant (1980) diz ter encontrado uma mulher que viajava sozinha pelos igarapés em uma canoa realizando trocas vantajosas em 1859. Segundo o médico viajante, “[...] quase ninguém passa pelo canal do Pará para Manaus, que não conheça a célebre amazona Dona Maria e não mostre grande respeito pela corajosa figura” (p. 65).

Este tipo de comércio já era praticado onde hoje é a cidade de Tabatinga-AM, no rio Solimões, no ano de 1700, conforme os argumentos de Monteiro (1958); em 1853, os regatões já visitavam o rio Madeira numa extensão de 150 quilômetros a montante de Borba-AM para negociar com os indígenas a salsaparrilha, o bálsamo de copaíba e o óleo de tartaruga, de acordo com os relatos de Bates (1979); Loureiro (2007) afirma que, em 1861, o

comércio da província era feito por cerca de 4 mil canoas de regatão; e, em 1865, pelos rios Içá e Negro, de acordo com Bastos (1937) os regatões, em suas lojas ambulantes, alcançavam os portos da Colômbia e da Venezuela, realizando comércio internacional ilegal.

Mesmo combatidos pelo governo, sofrendo concorrência das embarcações a vapor desde 1853 e sendo obrigados a agir na clandestinidade devido à elevada tributação que recaía sobre eles, os números oficiais de registros de canoas de regatão apresentavam tendência ascendente até os anos finais da década de 1860 (figura 9).

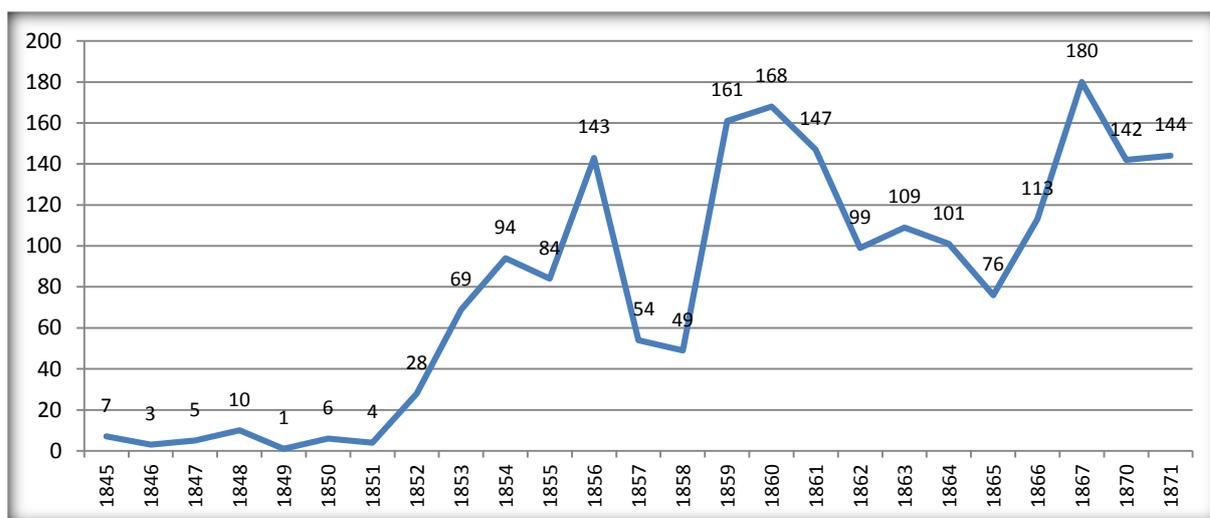


Figura 9 – Número de canoas de regatão registradas no Amazonas, 1845-1871.

Fonte: Monteiro (1958)

Em meados do século XIX, o comércio fluvial que se apresentava como uma atividade promissora levou muitos habitantes de vilas e povoados a abandonarem seus ofícios – na lavoura, na pesca, na extração de produtos florestais, etc. – para se dedicar ao comércio em canoas de regatão, resultando em escassez de força de trabalho noutras atividades. Sobre este fato, Wallace (1979) relata: “Tive eu mesmo que fazer minha caixa de insetos, pois o único carpinteiro que havia na cidade tivera a infeliz idéia de abandonar sua rendosa ocupação e sair comerciando pelos rios, conforme o fazem quase todos por aqui” (p. 203).

No século XX, após quase cem anos de combate aos métodos usurários de comércio, os regatões foram reconhecidos pela Lei Fiscal do Município de Manaus, de 1950, como *ambulantes embarcados*, embora os camponeses amazônicos nunca tenham deixado de chamá-los de regatão. Witkoski (2010) afirma que a atividade deste sujeito dos rios amazônicos entrou em franco declínio em fins do século XX, e a frequência com que são encontrados no rio Solimões-Amazonas reduziu-se, segundo relatos dos próprios camponeses, o que pode ser compreendido a partir da concorrência imposta por outros agentes de

comercialização, como os marreteiros e marreteiros da feira³³. Todavia, mesmo com a diversidade de agentes voltados ao comércio fluvial, grande parte dos camponeses da várzea continuaram sofrendo limitações nos deslocamentos em longas distâncias por não possuírem embarcações próprias e mesmo aqueles que possuem meios de transporte particular veem os custos com combustível e o desgaste humano não compensarem a jornada.

1.3.4 A navegação do rio Solimões-Amazonas e a abertura à livre navegação

Pelo Tratado de Tordesilhas (1494) as terras do Novo Mundo pertenciam à Portugal e à Espanha, cabendo à coroa portuguesa a região da foz do rio Amazonas. Entretanto, até o início do século XVII, a Amazônia foi considerada uma zona periférica, pois, comparada ao litoral produtor de cana de açúcar, não se mostrava um empreendimento lucrativo. Nesta época, praticamente todo o curso do rio Solimões-Amazonas se encontrava sob domínio e proteção dos missionários espanhóis. Os portugueses efetivamente só se apossaram da foz do Amazonas a partir de 1616, quando fundaram o Forte do Presépio na atual cidade de Belém-PA, como estratégia para coibir as investidas inglesas, francesas e holandesas àquela porção de seus domínios, chegando, em 1630, ao rio Tapajós; em 1650, ao rio Negro; e apenas, em 1670, ao rio Solimões (REIS, 1989).

Desde o século XVI, expedições exploratórias singravam as águas do Solimões-Amazonas em busca das mitológicas riquezas descritas pela expedição de Francisco Orellana (1541-1442), mas o efetivo avanço aconteceu durante a União Ibérica (1580-1640)³⁴, quando os reinos de Portugal e Espanha se uniram às ordens de um mesmo monarca, o Tratado de Tordesilhas perdeu seu efeito, e o avanço português sobre as terras espanholas ocorreu de forma pacífica, inclusive com o consentimento do rei ibérico. Nos anos finais desta união, aconteceu a expedição de Pedro Teixeira (1637-1639) que, pela primeira vez, subiu e desceu todo o curso do rio Solimões-Amazonas, reconhecendo e mapeando os principais afluentes, tomando posse, anotando as particularidades dos caminhos e das populações, despertando

³³ De acordo com Witkoski (2010) há diferenças significativas entre o marreteiro e o marreteiro da feira. O primeiro é proprietário de barcos com motores à combustão, responsável pelo abastecimento das unidades de produção familiar, caracterizado por ser um sujeito externo à comunidade com ligação direta com os grandes centros de consumo citadinos. O segundo vive no mundo rural produzindo como os demais camponeses da várzea e, por possuir embarcação, assume o intercâmbio comercial de seus produtos e de outros da comunidade.

³⁴ Neves (2011) afirma que, com o desaparecimento de D. Sebastião, monarca português, em 1578, jovem e sem herdeiros, assumiu a coroa portuguesa o cardeal D. Henrique, que morreu em seguida. Felipe II, rei da Espanha, neto de D. Manuel e o próximo da linha sucessora, tomou posse, unindo na mesma coroa Portugal e Espanha.

interesses por terras que até o final daquele século seriam gradativamente, mas não efetivamente, ocupadas (SOUZA, 2009).

Reis (1989) destaca que o avanço de missionários espanhóis pelo rio Solimões e a notícia de que o comércio entre indígenas do rio Negro estavam rendendo relações amistosas com holandeses, obrigou os portugueses a subirem o rio Amazonas em 1669, até a embocadura do rio Negro, construindo ali o Forte de São José da Barra do Rio Negro, cuja utilidade resumia-se em impedir o avanço estrangeiro nos rios Solimões e Negro, além de servir de pouso para as tropas de resgate que buscavam mão de obra indígena. Contudo, ao lado da fortificação, logo se juntaram famílias de Baré e Baniba (ou Baniwa) e Passé, dando contornos à primeira formação humana do Lugar da Barra, que mais tarde iria receber o nome de Manaus.

Em 1750, após mais de um século de discussões entre Portugal e Espanha acerca das posses na América do Sul, foi assinado o Tratado de Madri que teve como principal objetivo substituir o Tratado de Tordesilhas, há anos desrespeitado por ambas as nações. Resumidamente o acordo definiu que quem ocupasse de fato as terras deveria possuí-las por direito, o que resultou na conquista das terras por Portugal. A partir de então, as investidas portuguesas sobre os afluentes do rio Solimões-Amazonas seriam constantes, voltadas quase sempre para a busca das valiosas drogas do sertão e da captura de indígenas que eram levados para Belém ou para aldeamentos à margem dos rios, formando núcleos populacionais – os aldeamentos – que, no século XIX, comporiam a primeira formação geopolítica da Província do Amazonas (LOUREIRO, 2007).

Aparadas as arestas entre Portugal e Espanha no século XVIII, quanto aos limites de domínios coloniais, as primeiras décadas do século XIX foram marcadas por movimentos separatistas em toda a América do Sul, entre eles, o movimento de independência brasileira, que culminou no Império de D. Pedro II, em 1822. As áreas de influências na América do Sul estabelecidas pelo Tratado de Santo Ildefonso (1777) não garantiam mais a estabilidade fronteiriça devido às independências das colônias espanholas, o que exigiu do governo imperial brasileiro atitudes que afirmassem sua soberania em vastos territórios abandonados e desconhecidos no Norte que, àquela altura, contava com poucos povoados espalhados por toda a calha do rio Solimões e diminuta atividade produtiva ligada ao poliextrativismo, o que não representava incentivo para a permanência humana naquelas longínquas terras.

Desmembrar o imenso território era uma possibilidade, mas sempre que fora pleiteada por representantes da Comarca do Alto Amazonas, atual estado do Amazonas, a resposta imperial era negativa em virtude da pequena população, da falta de pessoal

qualificado, da pequena produção e das arrecadações insuficientes que pudessem manter uma administração. Entretanto, as insurgências locais contra a Província do Grão-Pará e contra o governo imperial brasileiro, somadas à necessidade de resguardar as fronteiras brasileiras, acabaram por criar o cenário propício à decisão de elevar a Comarca do Alto Amazonas à categoria de Província, o que foi feito pela Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850³⁵. Iniciado o projeto imperial de ocupação das fronteiras brasileiras no Norte, o grande desafio era reconhecer e ocupar o rio Solimões e as bacias do Purus, Juruá, Javari, Madeira, Iça, Negro e Branco (LOUREIRO, 2007).

O Brasil possuía o monopólio de navegação do rio Solimões-Amazonas, única rota de comércio das nações andinas pelo oceano Atlântico, e a existência de acordos de livre navegação com as nações ribeirinhas dos Andes fez com que o Brasil mantivesse o bloqueio à navegação de outras bandeiras³⁶. Na contramão das ações brasileiras, a Inglaterra e os Estados Unidos buscavam burlar a decisão brasileira por meio de tratados com os países andinos que, oficialmente, eram válidos, mas, inexecutáveis por ferir a soberania brasileira. A situação frustrou os planos imperialistas de Estados Unidos e Inglaterra e o imbróglio envolvendo os três continentes – América do Sul, América do Norte e Europa – criou um conflito diplomático com críticas coordenadas contra o Brasil, tanto pelas nações envolvidas quanto por brasileiros adeptos ao liberalismo. Segundo Hunt (1981), o movimento liberal, nascido na Inglaterra no século XVIII, reivindicava a queda de barreiras comerciais como medida de expansão dos mercados e o combate aos monopólios estatais.

O vislumbre de negócios com o Velho Mundo e Estados Unidos elevou o sentimento liberal de muitos brasileiros, que justificavam a superioridade brasileira diante das nações sul-americanas, motivos mais do que justos para não temer a abertura dos portos brasileiros à navegação internacional. Entre os defensores da causa liberal, estava Aureliano Cândido Tavares Bastos que, em obra onde descreve as qualidades e vicissitudes do Vale do Amazonas, em 1866, defende a manutenção das relações econômicas e diplomáticas com as potências mundiais por meio da liberdade de navegação de todos os rios da bacia amazônica, inclusive franqueando a navegação de flotilhas militares estrangeiras, uma presença considerada inofensiva em tempos de paz e bem-vinda se o objetivo fosse explorar as riquezas naturais no imenso vale abandonado para ativar o comércio nos desertos rios amazônicos.

³⁵ A coleção de leis imperiais pode ser consultada no portal da câmara dos deputados, no sítio <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>>.

³⁶ Os acordos entre as nações ribeirinhas da América do Sul e o Brasil podem ser consultados em Bastos (1937).

Diante das ameaças das fronteiras com as nações andinas recém-emancipadas, da acusação de monopólio do Amazonas pela crítica internacional, de possíveis sanções econômicas – em especial por parte da Inglaterra que apoiou a independência brasileira –, além de ter que lidar internamente com a pressão de congressistas liberais, o Brasil viu-se acuado no próprio território. Se a intenção dos países andinos estava na comunicação comercial pelo litoral atlântico, os interesses da Inglaterra e dos Estados Unidos residiam no potencial produtivo do vale do Amazonas, em especial em relação à borracha que, naquele momento, se tornou o maior produto da pauta de exportação amazonense, logo se tornaria o principal item de comércio da Amazônia e um dos mais importantes produtos da economia nacional.

De acordo com Palm (2009), o conjunto desses acontecimentos e críticas levou o Brasil, pelo decreto imperial nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, a abrir o rio Solimões-Amazonas à navegação internacional até a fronteira com o Peru e alguns de seus mais importantes tributários até limites previamente definidos por lei. A decisão foi considerada grandiosa economicamente, arrefeceu o conflito diplomático e complementou a Carta Régia de 26 de janeiro de 1808, que abriu os portos do Brasil ao comércio de todas as nações amigas. Em Manaus, foi erguido monumento em homenagem ao ato de liberdade de navegação, na praça de São Sebastião, em 1867, substituído no ano de 1900 pelo atual monumento (Anexo G). Apesar de inaugurar uma nova fase para a economia e vida sociopolítica amazônica que passou a ver o progresso – diga-se, o barco a vapor – singrar os rios e levar contingentes populacionais às mais distantes localidades amazônicas. Na verdade, a liberdade de navegação criou as condições necessárias para a colonização capitalista que, de certa forma, apagou alguns resquícios socioculturais indígenas ainda existentes na Amazônia, liquidando a incipiente economia poliextrativa, as iniciativas agrícolas para, enfim, fomentar a monoeconomia gumífera.

1.4 A economia da borracha e suas redes de dependência

Sou grato à minha sorte, mas não confio nunca os meus haveres a um só lugar e a um barco, simplesmente nem depende o que tenho os azares do corrente ano, apenas (SHAKESPEARE, 2000, p. 8).

No romance de Shakespeare (2000), *O mercador de Veneza*, escrito entre os anos de 1596 e 1597, o mercador Antônio explica para os seus amigos Salarino e Salânio que os riscos de perder as cargas que transporta para piratas ou em naufrágios não são os únicos problemas que o afligem, mesmo porque cuida para não confiar suas riquezas a uma única embarcação. O personagem ilustra o comportamento mercantilista do século XVI que foi incorporado ao capitalismo industrial inglês e tomado pelo capitalismo financeiro americano de fins do século XIX, resumido no axioma: não coloque os ovos na mesma cesta!

Por que regressar ao século XVI para discutirmos a economia da borracha dos séculos XIX e XX? Simplesmente pelo fato de este princípio básico da economia mundial não ter sido respeitado, o que acabou por destituir a sociedade amazonense da possibilidade de manter a diversidade produtiva existente, afastando as populações da agricultura de subsistência que atendia às necessidades locais e desencorajado iniciativas industriais nos centros urbanos. A borracha monopolizou as atenções esterilizando tudo o que não estivesse ligado a sua extração ou comércio. Os transportes, o povoamento, as finanças, a cultura, a política e toda organização social do Amazonas giraram sobre o eixo da borracha, criando uma rede de dependências num cenário socioeconômico artificial incentivado pelas altas cotações oferecidas pelo mercado.

Até meados do século XIX, os recursos financeiros do Amazonas eram minguados, a agricultura contava apenas com unidades produtoras de subsistência dispersas num vasto espaço; o sistema de transporte se resumia a canoas e barcos à vela; a indústria voltava-se a processar minimamente a produção extrativa em fábricas rudimentares; a pecuária estava reduzida aos campos do rio Branco e se desenvolvia um intenso comércio à beira-rio pelas canoas de regatão. Aliás, o comércio fluvial era tudo o que sustentava as rendas do Amazonas, causando espanto a Avé-Lallemant (1980) em 1859, quando afirmou não compreender “como todos ainda ganham alguma coisa com a forte concorrência” (p. 103).

Desde a década de 1830, de acordo com Lacerda apud Bastos (1937), a produção de café, algodão, cacau e fumo que, até então, compunha a principal fonte de renda da Comarca do Alto Amazonas, estava em declínio devido à escassez de braços para as lavouras e às distâncias que separavam os mercados produtores e consumidores, resultando na perda das culturas para o Sudeste e Nordeste brasileiros. A partir de então, pela abundância de recursos

naturais, o Amazonas se especializou na produção e comércio poliextrativo, em um ritmo de exploração tão intensa que quase pôs fim ao peixe-boi, à tartaruga e ao pirarucu³⁷.

Pequenas indústrias de processamento de pescado e de produtos florestais foram organizadas e, em menor proporção, surgiram fábricas de chapéus, olarias, serrarias, indústria de processamento de ovos de tartaruga, engenhos de cana-de-açúcar, fábricas de sabão, tecelagens de redes, etc. Os responsáveis pela produção eram indígenas, mestiços e colonos que compunham a rarefeita população dispersa ao longo do rio Solimões-Amazonas e de seus afluentes. A produção abastecia os mercados de Manaus e Belém, cujo escoamento era realizado exclusivamente por canoas até Manaus, onde era negociada e parte transportada para Belém, de onde se exportava para o Sul do país e para o exterior. Apesar de ser considerado por Bastos (1937) um espaço despovoado e sem navegação, as exportações da província do Amazonas para o Pará, em 1860, alcançavam quase 8 mil contos de réis, produção oriunda das margens dos rios, furos, igarapés e dos afluentes do rio Solimões-Amazonas que, segundo o próprio autor, eram locais ricos em gêneros de exportação.

A demanda por terras ainda não atraía a incipiente iniciativa privada de Belém e Manaus; e, para o sustento dos caboclos, os únicos dispostos a habitar aquelas distantes paragens, bastava o rio e pequenas porções para o roçado. Embora pertencente ao império ou a quem o instituto das Sesmarias houvesse cedido, a terra era ocupada por quem primeiro encontrasse utilidades produtivas, mesmo porque terras devolutas eram o que mais existia no Amazonas.

Um conjunto de medidas foram tomadas, a partir da independência do Brasil, em 1822, tentando promover a ocupação do vale do Amazonas, guardar suas fronteiras e fortalecer as atividades produtivas. Em 1825, o alto rio Amazonas foi incorporado à Província Grão-Pará; em 1833, foi criada a Comarca do Alto Amazonas sob a administração paraense; em 1845, foram instituídas as diretorias de índios como estratégia para suprir a escassez de força de trabalho; e em 1848, a Vila da Barra foi elevada à categoria de cidade, com o nome de Cidade de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Rio Negro, atual cidade de Manaus. Entretanto, foi somente com a criação da Província do Amazonas, em 1850, que a vida econômica, social e política local se organizaram³⁸.

³⁷ De acordo com Loureiro (2007), os principais produtos comercializado pelo Amazonas eram: salsa, manteiga de tartaruga, pirarucu, castanha, breu, cravo, cumaru, mixira, madeiras, óleo de copaíba, piaçaba, puxuri, andiroba, estopa, peixes secos, gordura de peixe-boi, couro de animais, borracha, etc.

³⁸ A província do Amazonas foi criada pela Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850, legislação disponível na coleção de leis imperiais do portal da Câmara dos Deputados, no sítio <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>>.

Entre os problemas encontrados pelos presidentes provinciais amazonenses, estavam o reduzido contingente populacional, o desconhecimento do potencial produtivo dos rios e a inexistência de infraestrutura fluvial que apoiasse a comunicação entre os diversos pontos da malha hidrográfica. Buscando contornar esses problemas, o governo imperial autorizou, no dia seguinte à criação da província do Amazonas, a contratação de empresa para operar a navegação no rio Solimões-Amazonas³⁹ e aprovou o regulamento de propriedade privada – Lei de Terras⁴⁰ –, passando a fiscalizar seu uso, a proibir invasões e a incentivar ocupações por colonos.

O contrato de concessão para a navegação foi assinado em 1852, e o início das operações se deu em 1853, quando a viagem inaugural da linha Belém-Manaus, segundo Loureiro (2007), foi realizada pelo navio Marajó que aportou em Manaus no dia 11 de janeiro: 10 dias, 16 horas e dez minutos após ter zarpado do porto de Belém. Entre as cláusulas contratuais, a companhia contratada recebeu o monopólio de navegação de mais de 4,5 mil km do rio Solimões-Amazonas, por trinta anos, mediante subvenção governamental para a primeira linha por quinze anos e a obrigação de fundar sessenta colônias de indígenas ou de estrangeiros nas margens do rio Solimões-Amazonas, consequência direta dos planos brasileiros apresentados na Lei de Terras anteriormente aventada. Iniciava-se, assim, o ambicioso projeto de progresso a vapor nas águas amazônicas.

As primeiras expedições de reconhecimento dos rios, criadas em 1852 por Tenreiro Aranha, o primeiro presidente da província, foram realizadas de canoa e posteriormente por navios a vapor. Loureiro (2007) indica que, subindo os rios Solimões, Negro, Madeira, Purus, Juruá, Abacaxis, Iça, Branco e Japurá, a província estudou as principais potencialidades e garantiu presença brasileira em extensos territórios abandonados e inexplorados, subvencionando ainda as expedições de naturalistas com verbas registradas na contabilidade provincial até o ano de 1883, e as pesquisas tornaram a flora e a fauna amazônicas conhecidas mundialmente.

Durante muitas décadas, o poliextrativismo foi a estrutura produtiva do Amazonas e, em fins da década de 1850, embora a borracha já tenha se mostrado um produto vantajoso para o mercado mundial, os principais itens da pauta de exportação eram a pesca e salga do pirarucu, a salsaparrilha, o tabaco, o óleo de copaíba, a castanha e a manteiga de tartaruga, neste mesmo grau de importância, estando a borracha fora das prioridades provinciais até

³⁹ Autorizado pela Lei nº 586, de 6 de setembro de 1850, disponível no portal da Câmara dos Deputados em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-586-6-setembro-1850-559826-publicacaooriginal-82237-pl.html>>.

⁴⁰ Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, disponível no portal da Presidência da República Federativa do Brasil no sítio <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm>.

então (Anexo H), apesar de ter superado momentaneamente o pirarucu em 1857. Somente na década seguinte, a borracha efetivamente se tornou o principal produto amazonense, chegando, em 1864, a representar mais de 51% do valor exportado pela província (Figura 10).

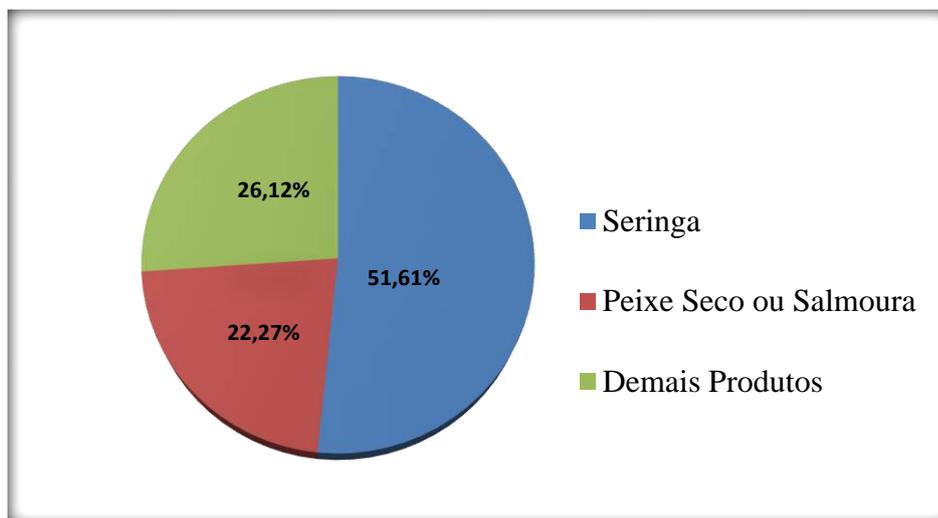


Figura 10 – Exportação da Província do Amazonas, 1864.
Fonte: Bastos (1937, p. 229).

As condições para que a economia da borracha se efetivasse estavam estruturadas – o reconhecimento dos rios foi realizado, o transporte a vapor implantado e a migração de força de trabalho incentivada –, bastando que o mercado acenasse com a elevação das cotações do produto, o que não tardou a acontecer. A economia da borracha se estruturou independentemente da iniciativa estatal, pois o capital empregado na aquisição de material flutuante foi privado, e grande parte da força de trabalho empregada na produção era de migrantes nordestinos. Até mesmo os recursos para investimentos públicos vinham da tributação da borracha exportada. Por fim, o Amazonas que existia até 1860 abre espaço para o novo Amazonas da borracha e para a complexa rede comercial de relações dependentes que se estabeleceram nos rios amazonenses.

1.4.1 A borracha amazônica

Os indígenas da América já faziam uso da borracha, empregando-a na confecção de bolas, calçados, vasilhames, para confeccionar tochas e flechas incendiárias e no tratamento de doenças. Os cronistas e missionários que percorreram o rio Solimões-Amazonas no século XVI e XVII, como o jesuíta Samuel Fritz e o Carmelita Manuel da Esperança, relataram a extração do látex de uma árvore encontrada na floresta pelos índios Omágua. Foi com o francês Charles Marie de La Condamine que o produto foi apresentado pela primeira vez ao

atenção de empresários e nações⁴². Conforme sugere Dean (1989), a borracha apresentou-se como componente das novas tecnologias e logo foi adaptada aos bens de capital⁴³ e utilidades domésticas, complementando processos fabris no setor automobilístico e na indústria ferroviária, que após adaptarem a borracha aos trilhos, locomotivas e vagões garantiu menor atrito entre as composições e maior vida útil aos investimentos. Assim, a borracha “[...] acompanhou o ferro e o aço onde quer que se instalassem máquinas industriais, bombas de minas e ferrovias” (p. 32).

A essencialidade do produto no desenvolvimento tecnológico industrial, particularmente na Inglaterra, levou ao desejo de domesticar as árvores produtoras de látex, o que gerou um intenso sistema de tráfico de sementes em todo o mundo. Ironicamente foi de um brasileiro a primeira proposta de cultivo da seringueira, João Martins da Silva Coutinho, quando, em 1861, sugeriu às províncias do Amazonas e Pará a produção racional de borracha. Em 1867, durante uma exposição universal em Paris, Coutinho apresentou pesquisa demonstrando as vantagens da *hevea brasiliensis* frente às demais espécies, expondo, inclusive, sobre estimativas de custos de um seringal. A publicação do relatório foi feita em Londres pelo botânico James Collins que cuidou de levar o assunto ao conhecimento das academias de ciências europeias. Clements R. Markham, da *Royal Geographic Society* – responsável pela transferência da *chinchona*, árvore produtora do quinino utilizado no tratamento da malária, para Java no início do século XIX –, ao tomar conhecimento dos métodos de extração que levavam à perda de espécies na Amazônia, temendo que a produção nativa não fosse suficiente para suprir a demanda mundial cada vez crescente e almejando reduzir os preços do produto no mercado, decidiu empreender esforços para seu cultivo, pedindo ajuda ao jardim botânico de Kew, em Londres. Embora Kew já conhecesse a espécie desde 1830 por ter recebido de Richard Spruce, em 1854, um exemplar completo da planta, o desenvolvimento de matrizes não se tornou uma prioridade. As justificativas de Markham convenceram a administração de Kew que recomentou o Sr. Henry Wickham, residente em Santarém-PA, para ser o encarregado do tráfico. Em 1876, Wickham conseguiu embarcar mais de 70 mil sementes da *hevea* para o jardim botânico de Kew que, após germinarem, foram enviados, para o Ceilão e Malásia, exemplares que começaram a produzir sementes em 1882 e foram distribuídas para as demais colônias inglesas (DEAN, 1989).

⁴² Furtado et. al. (2003) indicam que a palavra “vulcanização” derivada da mitologia romana em alusão a *Vulcano*, o deus do fogo e do trabalho com metais. O processo consiste em aquecer o látex em mistura de enxofre, resultando em um produto com propriedades físico-químicas estáveis. Apesar de ter sido desenvolvido por Charles Goodyear em 1839 nos EUA, as patentes foram desenvolvidas em 1840, tanto por Goodyear quanto pelo Inglês Thomas Hancock.

⁴³ Bens de capital são utilizados para a produção de outros bens e serviços, normalmente máquinas e equipamentos.

Até que os seringais asiáticos pudessem atender à demanda mundial, o grande produtor de borracha foi o Brasil, cuja produção até a década de 1840 era voltada integralmente para suprir a demanda interna, situação que não motivava a indústria extratora no desenvolvimento de técnicas que priorizassem o manejo das árvores. Os seringais da província do Pará nos rios Jari, Xingu e nas ilhas da foz do rio Amazonas eram os principais fornecedores, mas começaram a declinar devido às técnicas inadequadas de extração para obter maior produtividade por árvore, como o *arrocho* e o *mutá*⁴⁴. Esses métodos levavam à morte as árvores e exauriram as reservas paraenses em sessenta anos de exploração predatória, obrigando a busca de novas áreas e tornando a produção dispendiosa. Em 1859 Avé-Lallemant (1980, p. 79) destacou:

Na região do Tapajós, Xingu e Madeira, a borracha mais produzida era o sernambi, uma borracha de menor qualidade retirada da espécie *Siphonia elastica*, entretanto, a forma de exploração predatória fez a produção cair drasticamente, obrigando adentrar mais ainda nos rios da bacia amazônica para buscar novas espécies de árvores produtoras de borracha.

Buscando as árvores dispostas mais ao ocidente na província do Amazonas, a navegação a vapor mostrou-se uma alternativa de investimento viável e justificável. Incentivadas pelo governo imperial as empresas de navegação colaboravam com as expedições de reconhecimento dos rios na busca das reservas de *hevea*, alcançando os altos cursos do Madeira, Juruá e Purus – os rios da borracha. No Madeira, os índios caripunas, parintintins, muras, toras, matanauis, piraúnas e araras não acolheram o empreendimento gumífero, apresentando resistência em 1861. No mesmo ano o rio Purus foi alcançado pelas expedições de exploração, sendo considerado o mais produtivo de todos. Em 1864, o Japurá foi encontrado desabitado passando as terras, do atual estado do Acre, a serem gradativamente ocupadas pela exploração gumífera (LOUREIRO, 2007).

As iniciativas expedicionárias encontraram novas fontes de borracha e incentivaram o investimento local, surgindo empresas de transporte fluvial ligadas às firmas aviadoras, particulares ou de armadores isolados que se mantinham pelo comércio vantajoso da borracha, empreendimentos que resultaram no gradativo desaparecimento das embarcações à vela.

Assim, a estrutura socioeconômica, cultural e política do Amazonas, a partir da segunda metade do século XIX, esteve dependente de um único produto, a borracha. Para promover o seu comércio inúmeras ações foram implementadas como medida de incentivo à

⁴⁴ O arrocho consistia em prensar o tronco da árvore para obter mais látex enquanto o mutá era uma técnica empregada para sangrar as árvores todos os dias desde o início de sua copa até sua base.

produção, o que surtiu os efeitos esperados. Como resultado as receitas do Estado⁴⁵ se elevaram, estratos sociais se consolidaram, Manaus foi urbanizada e um sistema produtivo voltado à comercialização da borracha se estruturou. Pelo menos duas estruturas bem definidas surgiram neste período: o sistema de aviamento (macrossistema) e o regime do barracão (microsistema), arranjos sempre dependentes da navegação para integrar os elos da cadeia de comercialização. Por esses arranjos a sociedade amazonense foi envolvida por um ambiente artificial de riquezas e comodidades que levou uma minoria improdutiva a desfrutar das benesses promovidas pelo afluxo de capitais, concentrados em Manaus, e uma maioria produtiva a quem restou as expectativas de ganhos nos seringais. Assim nasce, desenvolve e rui a economia da borracha no Amazonas.

1.4.2 O povoamento pela borracha

Os historiadores são unânimes em afirmar que o Amazonas mesmo após a instalação da província em 1852 era um lugar deserto e por isso a administração imperial teve que contar com o braço indígena para todos os serviços, da produção de gêneros de primeira necessidade alimentar aos serviços de obras públicas. Ferreira Penna (1854) em seu discurso à Assembleia Legislativa em 1853 disse: “[...] toda a Província do Amazonas seria ainda hoje uma solidão se aqui não existissem os índios” (p. 2).

Foram os indígenas os primeiros extratores de látex, mas o aumento da demanda pelo produto fez com que a força de trabalho se tornasse insuficiente, momento em que acontece o primeiro grande afluxo de força de trabalho para os seringais, realizada por moradores de todos os lugares da província que percebendo a vantagem econômica na extração do látex decidiram abandonar suas atividades cotidianas. A província que já sofria com a escassez de força de trabalho por causa da migração dos trabalhadores para o comércio fluvial de regatão, teve que conviver com outros problemas, tais como: o abandono das pequenas fábricas pelos operários, a desintegração dos rebanhos, a redução da produção da lavoura e a paralisação de obras públicas. De acordo com Moog (1975) a fuga para os seringais foi tão intensa que aqueles que não conseguiam lugar a bordo, acomodavam-se em alvarengas e canoas

⁴⁵ O Estado é o único legitimado a tomar recursos da sociedade que produz. De acordo com Weber (2000), o Estado é um aparato administrativo e político que detém o monopólio da violência legítima dentro de um determinado território, a partir da crença dos indivíduos em sua legitimidade. Weber afirma que o Estado é uma relação de homens que dominam seus iguais.

rebocadas pelos vapores, até mesmo “O gado para o corte viajava com mais conforto que a gente embarcada para os seringais” (p. 26).

Os trabalhadores que abandonavam suas atividades buscavam ocupações nos barracões, entre as tripulações das embarcações, como lenheiros nos portos de lenha, mas principalmente como seringueiro. Estava dada a largada para a corrida aos seringais. Contudo, Benchimol (1992) alerta que esse fenômeno não foi peculiar na Amazônia, pois mesmo os registros nacionais apontam que toda vez que uma atividade contagiava a população, as demais atividades logo eram abandonadas e todos corriam em busca das fortunas prometidas, resultando em fome.

De acordo com Loureiro (2007) em 1857 cerca de 5 mil pessoas já tinham se assentado no rio Madeira para extrair látex, quantitativo que subiu para 20 mil em 1862, representando mais de 50% da população do Amazonas naquele ano. No Purus, no mesmo ano, foram instalados os primeiros seringais e em 1864 o governo incentivava a exploração do rio Juruá com incentivo a rotas regulares de navegação. Neste ínterim a borracha era a única atividade que interessava aos trabalhadores amazonenses e as cidades careciam de todos os gêneros, situação que obrigou o Estado a adotar medidas de saneamento para a lavoura e seringais. Os contratos de concessão à navegação continham cláusulas que imperavam a criação de povoados à margem dos rios – no caso da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em 1853 – ou a promoção da imigração – a exemplo da Companhia Fluvial do Alto Amazonas em 1866. Em 1876, o presidente da província, Antônio Passos de Miranda, criou um plano de imigração para atrair trabalhadores mediante doação de terras, alimentos e casas a quem viesse para o Amazonas, se dedicasse à produção agrícola e ensinasse a prática aos índios.

A população do Amazonas que era de pouco mais de 16 mil habitantes no início do século XIX e se manteve estável até a década de 1860, não ultrapassando 50 mil habitantes, com as migrações induzidas, dirigidas e espontâneas apresentou vertiginoso crescimento alcançando quase 250 mil habitantes no ano de 1900, o que representou um crescimento de mais de 1.440% em menos de um século, o que reflete a pujança econômica promovida pela borracha (Figura 12).

Em 1869, antes que se falasse em seca, chegaram aos seringais amazonenses 1.676 nordestinos que foram compor as frentes pioneiras de exploração da borracha nos altos cursos dos afluentes do Solimões-Amazonas, mas a partir de 1870 as migrações foram quase sempre reflexos da fome provocada pela seca e do alto preço prometido para a extração. As medidas do governo não surtiram os efeitos desejados, pois a maioria dos imigrantes preferiu a

borracha a lavoura, força de trabalho que os comerciantes locais imediatamente cuidavam de empregar em suas propriedades. De acordo com Loureiro (2007) em 1877 chegaram ao Amazonas o quantitativo de 4.963 nordestinos e em 1878 mais 2.688; em 1900, segundo Benchimol (1992) a migração alcançou 15.773 trabalhadores; e, segundo dados apresentados por Pontes Filho (2000), durante todo o primeiro período da economia da borracha, que se encerrou na segunda década do século XX, a Amazônia recebeu cerca de 300 mil imigrantes, a maioria cearenses que fugiam do flagelo da seca para cair noutro – o seringal.

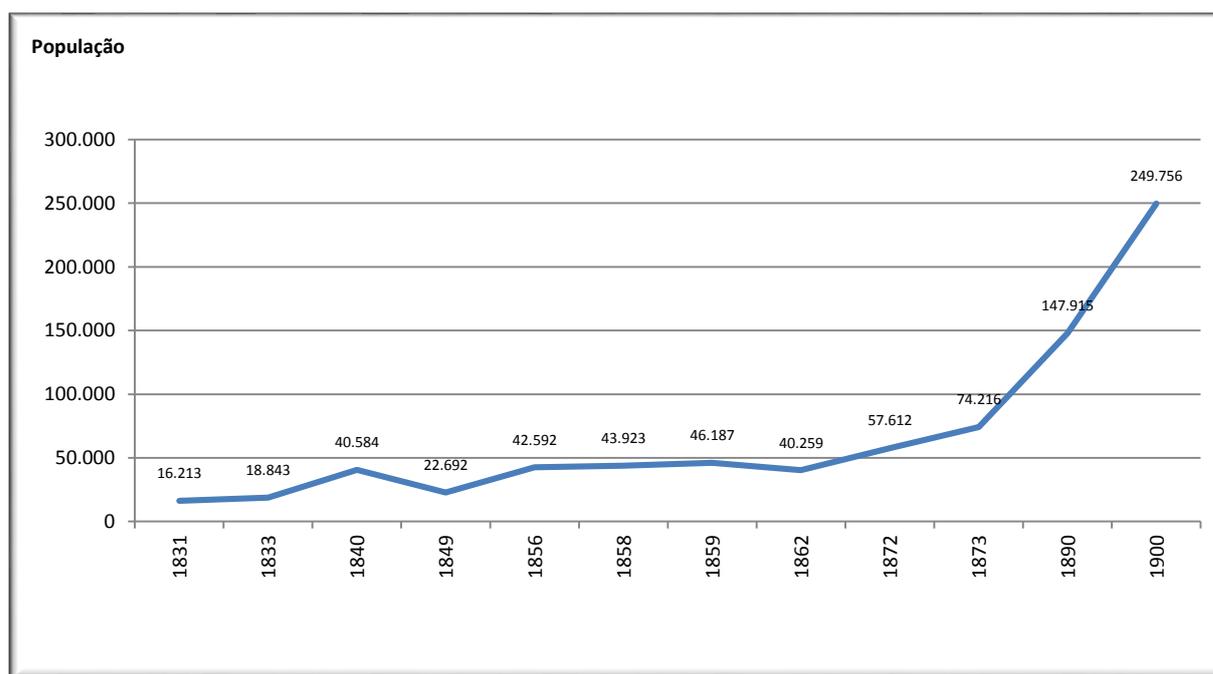


Figura 12 – População do Amazonas, 1831-1900.
 Fonte: Benchimol (1992); Loureiro (2007).

As atenções dos imigrantes não estavam na capital, mas no interior. Tanto é verdade que, em 1900, Manaus possuía apenas pouco mais de 50 mil habitantes, dos quase 250 mil do estado (Figura 13). O aumento das atividades produtivas fez surgir povoados e vilas que logo se tornaram sedes de municípios, tais como: Borba, Manicoré e Moura (Barcelos), em 1878; Lábrea e Barreirinha, em 1881; São Paulo de Olivença, em 1882; e Urucará, em 1887. Manaus, por sua vez, que em 1856 tinha apenas 1.200 habitantes, representando apenas 2,82% da população do Amazonas, passou à mais de 50 mil em 1900, cerca de 20% da população do estado naquele ano, números justificados pela oferta de postos de trabalho na administração pública e nas empresas que se estabeleceram para acompanhar o comércio gumífero, em terra ou e em água, sempre crescente.

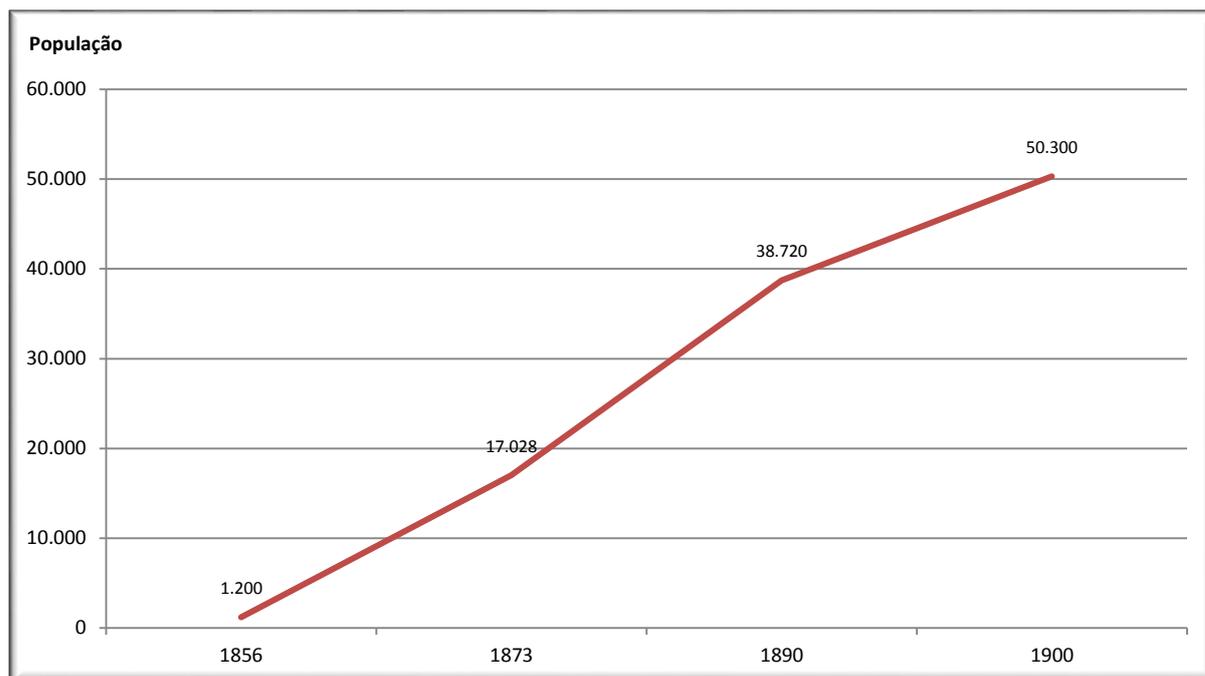


Figura 13 – População de Manaus-AM, 1856-1900.

Fonte: Benchimol (1992); Loureiro (2007).

1.4.3 A infraestrutura fluvial viabilizada pela borracha

Navegar foi a condição de vida econômica e social nesta porção do território brasileiro. Nogueira (1999) afirma que o Amazonas é um estado ribeirinho que tem no transporte fluvial a única alternativa de vida para muitas populações caboclas que habitam os rios. O transporte é uma mercadoria “[...] que não surge como algo distinto após o processo de produção, mas que é produzida e consumida simultaneamente” (p. 19). Com um processo produtivo dinâmico a economia da borracha cuidou de acelerar a produção de transporte, criando redes comerciais que dependiam sobremaneira da prestação deste serviço. O contraste do esvaziamento da lavoura no campo e do desaparecimento da pequena iniciativa industrial na cidade foi o surgimento de diversas empresas voltadas ao transporte nos rios, atividade que se mostrava promissora tanto quanto a extração de borracha por estarem intimamente relacionadas.

O barco a vapor antecedeu a economia da borracha, mas a navegação como atividade de apropriação dos rios antecedeu quaisquer arranjos logísticos. Apesar do Amazonas conhecer o transporte a vapor desde 1843, quando o Guapiacú da Marinha de guerra brasileira subiu pela primeira vez até Manaus, a realidade dos transportes resumia-se a remos e velas. Monteiro (1958) diz que em 1848 a canoa era o único meio de transporte no auxílio às

populações sem que existisse sequer um cais ou rampa para o embarque e desembarque de cargas e passageiros; Por sua vez, Loureiro (2007) destaca que em 1850 a navegação de cabotagem no rio Negro era feita por duas escunas, três iates, dois batelões e cinquenta e nove canoas de coberta, com 542 tripulantes; e no rio Amazonas, segundo relatos de Bittencourt (1957), operavam cerca de cinquenta barcos à vela.

A partir de meados do século XIX, quando o transporte a vapor tornou-se estratégico para a produção gumífera, capitalistas e comerciantes passaram a direcionar grandes vultos financeiros para fomentar a navegação dos rios amazonenses. Em Manaus, a necessidade de rotas exclusivas obrigou as empresas particulares voltadas ao abastecimento do comércio no interior a investirem em material flutuante. Até mesmo o comércio de regatão teve que se ajustar à nova proposta tecnológica, substituindo suas cobertas por lanchas a vapor. O acirrado comércio de borracha dinamizou a navegação nos rios amazonenses e bastava o primeiro sinal de subida das águas para que as levas de embarcações começassem a subir os rios em busca da produção que naquele momento já estava estocada esperando compradores.

O menor calado das embarcações adquiridas acirrou a concorrência nos afluentes do Solimões-Amazonas, tanto em relação aos regatões até então os únicos a percorrer os altos cursos dos rios, quanto em relação à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, impedida de navegar esses trechos em períodos de seca, devido as embarcações empregadas no transporte de longo curso possuírem um maior porte e, portanto, necessitarem operar em águas profundas com maior tonelagem para justificar os custos com combustíveis e pessoal empregado nas viagens desde a foz do rio Amazonas. Sobre esta particularidade Pennington (2009) afirma que:

[...] O vapor, verdadeira cidade flutuante, é um enorme investimento de capital, e, devido o desenvolvimento constante de novas invenções, tem vida curta. Projetado para uma determinada rota de serviço, nem sempre pode ser utilizado para outras finalidades. Por esta razão, é mister ser operado com o maior despacho na carga, nos reparos e embarque de suprimentos (p. 56).

Em 1866, pouco antes da promulgação da lei de livre navegação do rio Amazonas, o governo provincial amazonense apoiou o empreendimento do comerciante português Alexandre Paulo de Brito Amorim, contratando-o para operar linhas regulares de vapores nos rios Madeira, Purus e Negro, iniciando a prestação dos serviços somente em 1869. O contrato fez concorrência à empresa contratada pelo governo imperial, tanto no que diz respeito aos serviços de correios e traslado de autoridades, quanto no transporte de passageiros e cargas⁴⁶.

⁴⁶ Autorização aprovada pela Lei nº 158, de 7 de outubro de 1866.

Em 1872, a Província do Amazonas que até então era obrigada a exportar toda a sua produção pelo porto de Belém, recebeu autorização para contratar empresa para promover uma rota direta de comércio com a Europa e incentivar a imigração⁴⁷. O contrato foi assinado novamente com Alexandre Amorim, que de posse do contrato conseguiu organizar, na Inglaterra, a empresa *Liverpool and Amazon Royal Mail Steamship Company Limited*, iniciando suas atividades em 1875 com o vapor Amazonas, o mesmo navio que no ano seguinte iria levar as sementes da *hevea brasiliensis* contrabandeadas para a Inglaterra⁴⁸.

As rendas provenientes da borracha e a elevada demanda pelos serviços de transporte fizeram com que as duas principais companhias de navegação da bacia amazônica se tornassem alvos do monopólio estrangeiro. A primeira a ser incorporada foi a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, do Barão de Mauá, arrematada pela *The Amazon Steamship Navigation Company Limited* em 1871⁴⁹. Em 1874 a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, de Alexandre Amorim, também foi incorporada pela mesma empresa e assim o empreendimento estrangeiro incorporou todas as empresas que tentassem lhes fazer concorrência no comércio de borracha.

A ativação do comércio fluvial elevou o movimento do porto de Manaus, ancorando 40 vapores no ano de 1864, 51 em 1872, 186 em 1892 e 1099 em 1902 (Figura 14), neste último ano 140 embarcações eram estrangeiras, 342 nacionais e 617 vindas do interior, ou seja, o comércio nos rios amazonenses representou neste ano mais de 56% do movimento portuário em Manaus. As igarités, os bergantins, as pirogas e as ubás que percorriam as águas do Solimões-Amazonas em 1850 deram lugar aos gaiolas, batelões, vaticanos, chatinhas, alvarengas, rebocadores e lanchas a vapor.⁵⁰

⁴⁷ Autorização aprovada pela Lei nº 242, de 27 de maio de 1872.

⁴⁸ Com a rescisão contratual outras empresas se alternaram na prestação deste serviço, tais como: *Alfred Simey & Company* (1876), *Red Cross Line* (1877), *Booth and Company* (1901), *The Amazon River Steam Navigation Company*, a mesma anterior com razão social alterada (1912), entre outras.

⁴⁹ Operação autorizada pelo Decreto Imperial nº 4.735, de 17 de junho de 1871.

⁵⁰ Estudo sobre os tipos de embarcações antigas, pede-se consultar: ANDRADE, Moacir. Tipos e utilidades dos veículos de transportes fluviais no Amazonas: sociologia. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1983.

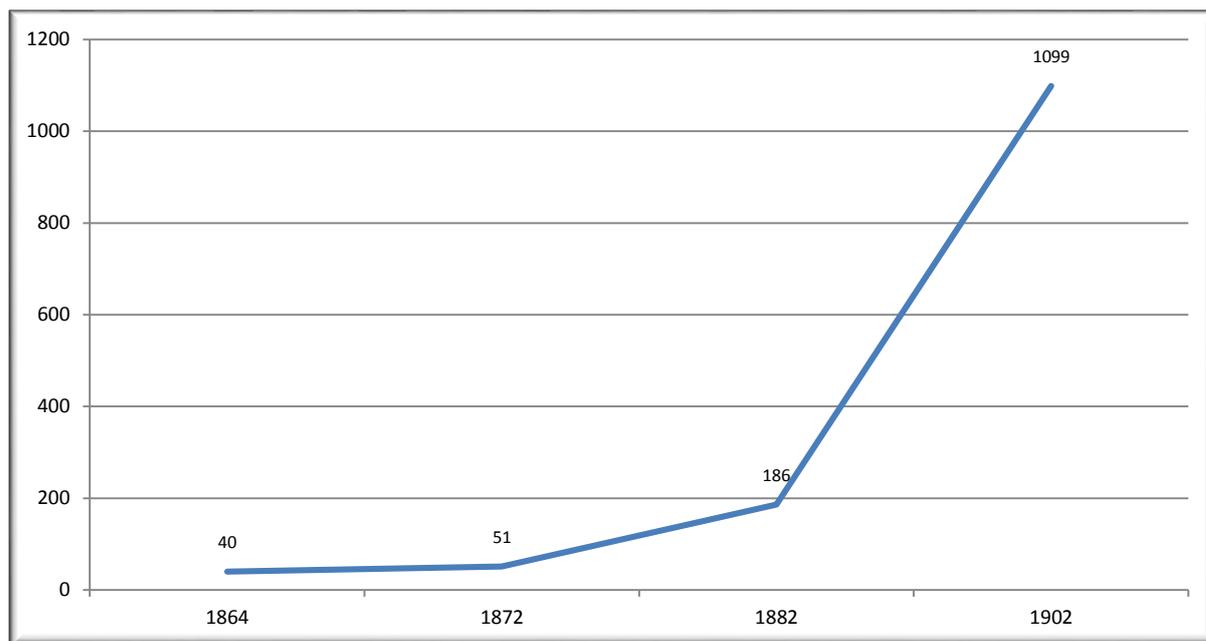


Figura 14 – Movimento do porto de Manaus em anos selecionados, 1864-1902.

Fonte: Loureiro (2007)

Devido o movimento portuário, a elevação do porte dos navios e as necessidades de fiscalização, o Estado teve que tomar medidas de saneamento da infraestrutura para uma melhor prestação de serviços em Manaus. Em 1874 foi criada a Capitania dos Portos da Província do Amazonas para a fiscalização do tráfego fluvial⁵¹, em 1899 a construção e administração do porto foi transferida à iniciativa privada; e em 1902 autorizou-se transferir o contrato de concessão à empresa Manaus Harbour Limited. Pennington (2009) afirma o novo porto foi inaugurado, em 1903, com 2 cais flutuantes que juntos mediam mais de 1,3 quilômetros, 17 guindastes com capacidade para até 7 toneladas e 19 armazéns com cobertura superior a 15 mil metros quadrados.

Apesar do barco a vapor ter dinamizado a navegação nas águas amazonenses, muitos problemas acompanharam esse progresso, tais como: infraestruturas inadequadas, longas e demoradas viagens, reduzida capacidade de carga das embarcações, falta de confiança nos armadores devido o desvio de cargas e a tabela inconsistente de fretes, desconforto, etc.

Quando as primeiras embarcações a vapor singraram as águas da bacia amazônica logo se percebeu quão grande os problema a enfrentar. O combustível projetado para a máquina a vapor era o carvão mineral, escasso na Amazônia, e para solucionar a questão devido a abundância de madeira decidiu-se pela lenha. Entretanto, se as fornalhas fossem abastecidas somente com lenha a rotação da máquina reduzia a ponto da viagem se tornar

⁵¹ Autorizado pelo Decreto nº 5.798, de 18 de novembro de 1874.

demorada e inviável economicamente. A alternativa encontrada foi misturar a lenha ao carvão, racionando o carvão e garantindo uma potência média que equilibrasse os custos e o tempo de viagem. Desta maneira a Amazônia tornava-se pioneira na utilização de lenha como combustível das embarcações e os pontos de abastecimentos logo passariam a ser chamados de *portos de lenha*.

Os primeiros portos de lenha no Amazonas foram criados em Vila Bela e Serpa, atuais municípios de Parintins e Itacoatiara, respectivamente, em 1843, cujas atividades embrionárias eram a de coletar, selecionar e adequar as madeiras – achas – para um melhor armazenamento no convés das embarcações. A demanda por combustível obrigou as companhias de transportes a criar seus próprios pontos de abastecimento e contratar funcionários para extrair lenha⁵². A necessidade crescente por combustível e o elevado custo fez surgir pontos de abastecimento independentes onde quer que as embarcações necessitassem trafegar, reunindo ao seu redor contingentes de pessoas que buscavam emprego de lenheiros. O comércio das cercanias crescia e, muitas vezes, as produções extrativas eram levadas para esses portos a fim de serem negociadas e embarcadas para Manaus ou Belém. Os portos de lenha logo se tornaram empreendimentos rentáveis no *hinterland* amazonense pelo preço do combustível, o que fez Bastos (1937) afirmar, em 1866, que “o que se consome nas caldeiras dos vapores não é lenha e sim ouro” (p. 99).

O comércio mais ativo era realizado nos afluentes da margem direita a jusante do rio Amazonas, visto que também eram os maiores produtores de borracha, e para isso as embarcações destinadas a navegá-los precisavam obedecer ao regime de suas águas. Como os altos cursos destes rios não podiam ser atingidos por grandes embarcações, as empresas locais adquiriram embarcações de menor calado – chatinhas ou chatas –, o que fez com que a capacidade de carga se reduzisse, pois da mesma forma que os navios maiores os veículos menores deviam estocar combustível nos conveses reduzindo o espaço destinado às cargas.

As constantes paradas para abastecimento foi outra deficiência do sistema logístico a vapor. Segundo Bastos (1937) dependendo do percurso, se subindo ou descendo os rios, era preciso parar a cada 24 horas para embarcar cerca de 6 mil achas de madeira, uma operação que durava entre 4 e 5 horas. Quando necessário alterar o itinerário ou se os cálculos de abastecimento não fossem feitos adequadamente, a falta da lenha obrigava retornar aos antigos métodos de navegação, a sirga e à vela, até que se alcançasse o porto mais próximo.

⁵² Em 1863 as províncias do Amazonas e Pará foram autorizadas a criar portos para que as embarcações pudessem reparar avarias e proverem-se de combustível, prerrogativa que consta no Art. 19º, do Decreto nº 3.216, de 31 de dezembro, disponível no portal do Senado Federal, no sítio: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=64193&norma=80097>.

As longas viagens somada a sinuosidade natural dos rios afligia a navegação amazonense e corroborava para a irregularidade do transporte. No rio Juruá, considerado o rio mais sinuoso do mundo, até as menores embarcações tinham dificuldades para navegar e após horas de viagem voltam a passar próximo à pontos já vencidos anteriormente, fazendo com que não existisse hora para chegar ou sair dos portos. A saída era definida pelas conveniências comerciais e condições climáticas, mas a chegada dependia dos problemas enfrentados durante o percurso, tais como a falta de visibilidade e a seca que obrigavam os comandantes a reduzir a velocidade como medida de segurança. Ademais, em uma região com índices pluviométricos elevados, as chuvas impediam o embarque e/ou o desembarque de muitos produtos – farinha de trigo, farinha d'água, caixas de fazenda, medicamentos, fumo, etc –, cujas avarias recaíam sobre os comandantes.

A irregularidade do transporte levava comerciantes e moradores do interior à situações de penúria. Segundo Teixeira (2009) os proprietários de mercadorias faziam vigília nos barrancos à espera do vapor que subia ou descia o rio, enquanto que os moradores aguardavam notícias da cidade e os gêneros de primeira necessidade. Os seringueiros, ao levarem suas produções para o barracão, obrigatoriamente adquiriam os itens necessários para o sustento na floresta enquanto produziam mais borracha, mas quando os patrões não possuíam os produtos no estoque a espera durava dias e até semanas, período em que o seringueiro praticamente morava no barracão, comendo, bebendo e se endividando sem produzir.

O frete era a inconsistência nas águas amazonenses, apesar do governo imperial tabelá-lo. Em 1865 o valor do frete de Manaus para Codajás era o mesmo pago para cargas destinadas à Coari, que distava o dobro do percurso. Ademais, segundo Bastos (1937), o descaminho de cargas criava um clima de desconfiança nos rios, pois muitos comandantes mal intencionados não declaravam as cargas, atitude que facilitava desvios e o prejuízo recaía sobre os proprietários das mercadorias.

Bittencourt (1957) afirma que o navio a vapor apesar de ter sido a tecnologia de transporte mais avançada de então e ter retirado a Amazônia do isolamento comercial, se tornou um ambiente insalubre, pois o calor das fornalhas se irradiava por toda a embarcação, tornando os alojamentos insuportáveis. O sexo e a idade não definiam prioridades a bordo, não havia conforto, os porões eram insuficientes para as cargas, a alimentação era restrita e de má qualidade, as pessoas dormiam umas sobre as outras em redes presas às toldas das embarcações, acordava-se bem cedo durante a baldeação – a lavagem do convés –, o abastecimento nos portos de lenha eram realizados a qualquer hora, inclusive durante a

madrugada e o banho ou troca de roupas eram direitos reservados somente aos que tinham condições de viajar em camarotes. Como se percebe, o cenário precário dos serviços a bordo se perpetuou ao longo de quase um século e ainda se mantém na atualidade.

1.4.4 As finanças sustentadas pela borracha

Entre as razões que competiram para que o governo imperial não autorizasse a elevação da Comarca do Alto Amazonas à categoria de Província durante a primeira metade do século XIX esteve justamente as rendas incapazes de suportar o ônus de uma administração, principalmente a folha de pessoal, o custo de reconhecimento dos rios e o aparelhamento público. Mas, não tendo como postergar a decisão pela urgência de ocupação das fronteiras, o governo resolveu suportar os custos iniciais até que a recém-criada província se sustentasse com as próprias rendas.

O primeiro sinal de que a economia do Amazonas poderia se tornar independente financeiramente veio com a abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira, que ativou o comércio e ajudou a elevar as receitas, um crescimento que foi neutralizado pelas elevadas despesas. Mas após vencida a primeira década de instalação da província buscou-se criar uma estrutura fazendária como medida para sanar o desbalanceamento do orçamento e conter os déficits. Loureiro (2007) indica que em 1863 foi criada a mesa de rendas de Manaus, elevada a categoria de alfândega no mesmo ano; em 1864 fundou-se a mesa de rendas de Tabatinga, visando os negócios com o Peru; e posteriormente foram criadas as alfândegas de Borba e São Paulo de Olivença. As tributações sobre as importações nesses anos chegaram a 35%, além dos custos com fretes assumidos pelos contratantes dos serviços e giravam em torno de 20% sobre a carga transportada. Ademais, eram cobrados impostos e taxas sobre: casas comerciais, canoas de regatão, compra e venda de embarcações, rendas dos correios, sisa sobre bens de raiz, dizima de chancelaria, selo de papel, emolumentos das repartições de fazendas, escravos, bens de defuntos, bens de ausentes e venda de gêneros. Esse tipo de arrecadação ajudou a administração provincial, mas elevou sobremaneira o custo de vida no Amazonas, cujos gêneros tinham seus preços majorados em até 22% em relação ao Pará e mais de 100% nas localidades do rio Solimões.

Quando as rendas não foram suficientes o governo lançou mão da oferta de apólices a juros de mais de 10% ao ano, ajudando a capitalizar o erário, mas gerando despesas de longo prazo para administrações posteriores. Assim, desde a criação da província a

arrecadação elevou-se na mesma proporção que as atividades produtivas e comerciais. Se em 1853 as rendas eram de pouco menos que 30 contos de réis, em 1899 já alcançava mais de 25 mil contos (Figura 15).

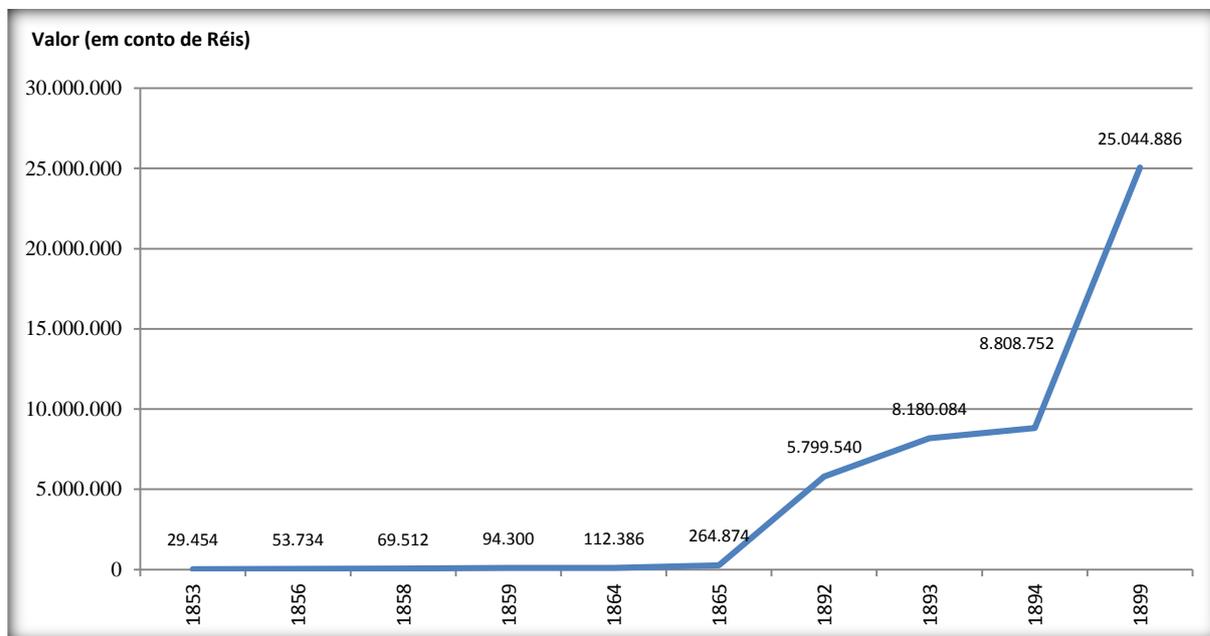


Figura 15 – Arrecadação da Província do Amazonas, 1853-1899.

Fonte: Bastos (1937); Dias (2007).

Fomentar o transporte a vapor e suprir diversas necessidades da população sempre foram os maiores desafios dos governos locais, o que foi superado pela elevação das receitas de exportação da borracha, tornando a província superavitária, apesar de em alguns anos pela má administração de recursos ter apurado déficits⁵³. A partir de então o Estado pôde arcar com diversos tipos de subvenções – auxílio pecuniário concedido para promover alguma atividade produtiva – voltadas a incentivar serviços que as cidades amazônicas careciam e não eram prestados porque a borracha monopolizava as atenções ou para melhor promover um serviço de vital importância para a continuidade da economia da borracha. Entre as atividades que mais receberam subvenções estavam: navegação, contratos de fornecimento de alimentos diversos, projetos de imigração e ajudas pecuniárias para transporte e alimentação de imigrantes.

Bastos (1937) destaca que o governo brasileiro era tão dependente dos serviços de navegação prestados pela Companhia de Navegação e Comercio do Amazonas, que sempre tinha de recorrer aos aumentos de subvenções para manter a empresa em operação. Em 1866 os valores transferidos à companhia foram os maiores entre todas as empresas

⁵³ Segundo Loureiro (2007), houve déficit na arrecadação da província do Amazonas nos anos de 1860, 1861, 1863, 1871/72, 1872/73, 1873/74, 1875/76 e 1877/78, quase sempre causado pela baixa da cotação da borracha.

subvencionadas, o equivalente a 10,9 mil réis por milha navegada (Tabela 1). Este valor era muito superior aos pagos pelos governos americano e inglês para a prestação dos mesmos serviços, cujo montante não ultrapassavam US\$ 2,10 (4\$000) e US\$ 1,85 (3\$523), respectivamente, por milha navegada. Mas de acordo com Benchimol (1995) não é difícil entender a situação de dependência que o governo enfrentava, pois devido às distâncias e necessidade de se empregar uma frota com menor calado no transporte de passageiros e cargas nos altos cursos dos rios amazônicos, os custos da empresa eram maximizados, assim como os riscos das embarcações irem a pique pelos os obstáculos à navegação – bancos de areia, troncos de árvores, pedras, etc – também eram majorados.

Tabela 1: Subvenção, do governo brasileiro, à navegação a vapor no início do século XX

Empresa	Percurso Anual (Milhas)	Subvenção (Mil Réis)	Subvenção Por Milha
Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas	65.792	720:000\$000	10\$944
Companhia Brasileira de Paquetes (Amazônia)	109.152	768:000\$000	7\$036
Companhia Brasileira de Paquetes (Rio/Montevidéo)	58.320	288:000\$000	4\$938
Companhia Maranhense	20.136	120:000\$000	5\$959
Companhia Bahiana	36.912	84:000\$000	2\$276
Companhia Pernambucana	47.124	134:000\$000	2\$844
United States and Brazil Mail Steam Ship Co.	129.600	200:000\$000	1\$543

Fonte: Bastos (1937, p. 185-187).

Lançar mão de subvenções não foi problema para o Estado. Na verdade este artifício foi preferido a ter que incentivar outras atividades que não a borracha. Em 1870, com a crise de alimentação que assolou toda a província e obrigou a importação de alimentos, o governo provincial subvencionou o fornecimento e transporte de carne. Entre as mais conhecidas subvenções destacamos: expedições de reconhecimento ao rio Juruá, em 1864; Companhia Fluvial do Alto Amazonas, em 1866; fazendas de gado, em 1870; *Liverpool and Amazon Royal Mail Steamship Company Limited* para a criação de uma linha de transporte direta com a Europa e Estados Unidos, em 1872; transporte de gado e gêneros alimentícios, em 1875; projeto de imigração do Presidente Passos de Miranda, que contemplou ainda alimentos e terras para quem criasse núcleos populacionais com indígenas, em 1876; alimentação e transporte de seringueiros transferido à comerciantes de Manaus, em 1877; expedições de naturalistas, até 1883; Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, sustentada pelo governo imperial (LOUREIRO, 2007).

Em 1877 a alíquota de tributação sobre a borracha exportada pelo Amazonas alcançou 26%, e mesmo após a redução tarifária ocorrida em 1879, as receitas continuavam a

crescer devido o aumento da produção, que naquele ano alcançava mais de 10 mil toneladas em toda a Amazônia. Em 1889, o último ano do regime imperial, as receitas de exportação da borracha representaram 90% da arrecadação da província do Amazonas e a prioridade continuava sendo a navegação. Benchimol (1995) alerta que os empreendimentos fluviais foram tão vantajosos que até mesmo as empresas não subvencionadas pelo Estado operavam sem muitas dificuldades e auferiam lucros enquanto os preços da borracha se mostraram vantajosos. Nas primeiras duas décadas do regime republicano, a borracha continuou a dominar as finanças amazonenses, chegando em 1908 a representar 96,8% de todas as rendas de exportação do estado do Amazonas, número que se manteve elevado inclusive depois da quebra do monopólio no ano de 1913, quando as receitas da borracha giravam em torno de 95,8% dos recursos do estado.

1.4.5 Aviamento e as redes de dependência

O aviamento criou uma rede de comércio bem definido, cujo fluxo era marcado pelo fornecimento de mercadorias à crédito, fazendo fluir para Manaus, Belém, Rio de Janeiro e exterior as riquezas extraídas da Amazônia. Este arranjo que viabilizou o estabelecimento comercial na Amazônia foi acima de tudo um processo dialético e uma unidade de contradição, onde os eventos externos – que não nasciam da dinâmica social local – influenciavam diretamente as condições de vida em toda a cadeia produtiva na capital e, principalmente, nos seringais do interior. A complexa relação local-global e lugar-mundo, de acordo com os pressupostos de Santos (2009), fez do Amazonas da borracha um lugar distinto no mundo desempenhando seu papel na história pela imposição da racionalidade global capitalista que regia a produção, a circulação e o consumo. Eventos como as novas utilidades encontradas para a borracha, na Europa e nos Estados Unidos, resultavam em consequências imediatas na vida, em Manaus e nos seringais, tanto pela elevação da demanda pela goma elástica quanto pelos afluxos de capitais estrangeiros para financiar a produção, recursos fictícios que permeavam toda a cadeia do aviamento e muitas vezes criava um mundo de endividados no arranjo produtivo local – casas aviadoras, seringalistas e seringueiros –, enquanto que o topo da cadeia – representada pelos compradores estrangeiros e firmas exportadoras e importadoras – corria menor risco por determinarem a demanda pelo produto, por facilidade de desmobilização dos investimentos em momentos de crise e por determinarem os preços praticados no mercado local.

As escalas de tempo e espaço vividos na cadeia do aviamento eram diversas, entre os compradores ingleses e o seringueiro existia uma série de contradições. Enquanto os compradores internacionais conviviam com a realidade, europeia e norte-americana, das bolsas de valores e fábricas de pneumáticos que processavam o produto com as mais avançadas tecnologias de então, no Amazonas vivia-se uma economia capitalista com vieses mercantilistas, onde a posse da borracha determinava a riqueza, com uma particularidade: não bastava possuir o produto em estoque, necessitava-se encontrar a venda mais rentável. Conquanto no seringal se provasse de um aparente regime de trabalho semifeudal – patrão e seringueiro –, a verdadeira relação de trabalho exprimia a forma mais cruel de expropriação da força de trabalho de seu verdadeiro proprietário – o seringueiro –, uma típica relação capitalista. Enfim, a organização social, em cada lugar, combinou variáveis de tempos diferentes na economia da borracha.

A cadeia produtiva era abastecida financeiramente pelos compradores internacionais de borracha – normalmente dos Estados Unidos, Grã-Bretanha, França e Alemanha – que negociavam com as firmas importadoras e exportadoras. De posse do contrato de fornecimento ou da promessa de compra, as firmas encomendavam o produto junto às casas aviadoras, que por sua vez, eram responsáveis por abastecer o comércio fluvial no interior em troca de produção extrativa. As casas aviadoras possuíam comerciantes distribuídos em todos os rios da região – aviadores de 1ª linha –, principalmente nos rios produtores de borracha, que negociavam a exclusividade de fornecimento ainda em Manaus, quando o seringalista residia na cidade, mas que normalmente subiam até os altos cursos dos rios, concorrendo com os regatões, para comprar a produção estocada nos barracões. Os barracões, por sua vez, negociavam a produção e eram abastecidos com os materiais essenciais ao seringal, exclusivamente os itens demandados pelos seringueiros⁵⁴. O sistema de aviamento era reproduzido nos domínios de cada seringal, na maioria das vezes sem quaisquer desembolsos monetários, pois o barracão recebia do seringueiro a borracha e outros produtos oriundos de atividades alternativas, descontando-se o saldo negativo do seringueiro e fornecendo mantimentos para a subsistência na floresta.

⁵⁴ Entre os principais produtos demandados pelos seringueiros estavam: tecidos, sal, açúcar, café, querosene, tigelas, facões, munições e alimentos enlatados. Tocantins (1982) elenca alguns desses enlatados: “[...] carne de bife, carne-seca, salmão, sardinhas portuguesas, toucinho, chouriço, atum, ervilhas, doces enlatados, leite condensado, camarões em conserva, queijos da Holanda, manteiga francesa, bacalhau português” (p. 110).

O aviamento se tornou a engrenagem mais importante na extração de sobretrabalho – do trabalho vivo⁵⁵ – por ter sido reproduzido pelo barracão, mantendo-se ativo até o século XX e deixando resquícios por todos os povoados localizados às margens dos rios amazonenses. A figura 16 ilustra o sistema de intercâmbio que o capitalismo cuidou de adequar às suas necessidades para se perpetuar na Amazônia durante o período em que a borracha se manteve como principal produto da pauta de exportação, momento em que todas as estruturas da cadeia se adequaram ao transporte fluvial.



Figura 16 – Organograma do aviamento na economia da borracha
 Fonte: Pontes Filho (2000). Org.: Pereira (2013).

A produção, o transporte e a comercialização da borracha envolveram todas as infraestruturas fluviais possíveis, o uso do rio foi estratégico e mais estratégico ainda foram os investimentos para que esse sistema se sustentasse. Além da formação de flotilhas⁵⁶ para o comércio fluvial, as casas aviadoras também se ocupavam da arregimentação de força de trabalho para os seringais em períodos de alta rotatividade. A condução dos trabalhadores até os locais de trabalho surgiam na contabilidade das firmas e dos barracões na medida em que o custo do traslado era transplantado para a conta do seringueiro. Assim, a firma aviadora operava como agente financeiro na compra da passagem, o barracão como fiador e o seringueiro como devedor.

Os seringais estavam estrategicamente dispostos nas margens dos cursos d'água, pois os rios eram os caminhos do descobrimento das terras produtoras, as rotas por onde os

⁵⁵ Segundo Marx (2012) o Capital tem em sua composição o trabalho morto – meios de produção ou capital constante – e o trabalho vivo – força de trabalho ou capital variável: $C = c + v$. Para Marx (op. cit., p. 271) “O capital é trabalho morto, que apenas se reanima, à maneira dos vampiros, chupando trabalho vivo e que vive tanto mais quanto mais trabalho vivo chupa. O tempo durante o qual o trabalhador trabalha é o tempo durante o qual o capitalista consome a força de trabalho que comprou”, extraindo mais-valia (m) do trabalho neste processo e criando uma nova equação: $C = c + v + m$.

⁵⁶ Sobre os tipos e utilidades dos veículos fluviais do Amazonas, consultar Andrade (1983).

suprimentos chegavam e por onde a produção era escoada. Obedecendo a conveniência da natureza fluvial amazônica os barracões possuíam pontes que interligavam o armazém ao ancoradouro, possibilitando que as embarcações chegassem próximo de onde devesse ocorrer o embarque e desembarque das cargas, além de facilitar a fiscalização dos desvios de produção. Outros barracões, que pela disposição do seringal no interior da floresta só eram alcançados por igarapés inacessíveis durante a seca, eram necessárias embarcações de menor capacidade. Todavia, como o transporte da borracha era realizado quando o nível das águas estavam altas, nesse período as embarcações não encontravam dificuldades para abastecer e transportar a produção extrativa.

A navegação também marcava o fábriço da borracha que iniciava com a descida das águas nos seis meses de menor pluviosidade, quando os altos cursos dos rios não podiam ser alcançados por qualquer embarcação⁵⁷. Mas quando as chuvas novamente começavam a cair, o rio a subir e os barcos percorrerem aquelas rotas, significava que o fábriço tinha chegado ao fim. Teixeira (2009) diz que “o fábriço, enfim, terminava à época das partidas de mercadorias para os seringais e o movimento de navegação nos rios em função dos negócios da borracha, orientando o próprio ritmo dessa economia” (p. 59).

A navegação tornou-se uma das molas propulsoras do aviamento, responsável por interligar a cadeia de comercialização e promover a circulação das mercadorias, fazendo jus à afirmação de Marx (2012, p. 109): “Não é com seus pés que as mercadoria vão ao mercado, nem se trocam por decisão própria. Temos, portanto, de procurar seus responsáveis, seus donos. [...] Se não é dócil, pode o homem empregar força, em outras palavras, apoderar-se dela”.

Como o capital que movia a engrenagem comercial do aviamento se concentrava nas mãos de empresas estrangeiras, o sistema se mostrou um verdadeiro castelo de cartas que ao primeiro sinal de crise ruiria, pois a fonte de abastecimento poderia ser interrompida de forma rápida e fácil a qualquer momento e toda a infraestrutura montada seria desmobilizada para pousar noutras praças mais atrativas, o que justamente ocorreu.

⁵⁷ Normalmente o fábriço iniciava no mês de julho, após a limpeza da estrada de seringa em junho, prosseguindo até dezembro, quando se inicia o período de chuvas e as águas do rio começam a subir novamente, indicando que a seringa e o roçado não irão mais garantir a sobrevivência do seringueiro, momento em que a caça, a pesca e a coleta de castanha passavam a ser as principais fontes de sustento.

1.4.6 O regime do barracão e a reprodução do aviamento

Para que um seringal se tornasse lucrativo eram necessários extensos lotes de terras, pois pela dispersão das árvores nativas para uma única estrada era necessário até 130 mil metros quadrados de floresta⁵⁸. Para termos noção das extensões de terras de um seringal basta analisarmos as informações prestadas por Woortmann (1998) quando afirma que o seringueiro em um dia de trabalho, percorrendo uma estrada para sangrar as árvores e depois refazer o mesmo caminho para recolher a produção, podia caminhar até 30 km. Da mesma forma, um seringalista para ter um empreendimento lucrativo precisava possuir muitas estradas. Mas, o aumento da produção só era conseguido pela ampliação de áreas de exploração, o que requeria mais terras e força de trabalho. Por estas características a economia da borracha se tornou um arranjo produtivo alicerçado em latifúndios. Teixeira (2009) destaca como acontecia a ampliação dos seringais: “[...] paralelamente ao reconhecimento e à exploração de uma determinada área num rio, seguia-se a descoberta de outra contígua nesse mesmo rio ou num rio vizinho, ocasionando desta maneira uma verdadeira corrida em busca de novos seringais” (p. 32).

Mas nem sempre o seringal seguiu essas regras de apropriação de terras. Reis (1997) indica que nos primeiros anos de extração de látex não existiam conflitos por terras e os seringueiros eram independentes, encontravam a terra, produziam, negociavam suas produções e todos os serviços preliminares eram realizados por eles próprios, tais como: identificação das árvores, abertura das picadas ligando uma árvore à outra, limpeza do terreno, construção de sua casa e por fim, após meses de trabalho sem produzir nenhum grama de borracha, começava o serviço de extração. Posteriormente, quando a borracha se valorizou e as terras foram ocupadas por empresários e coronéis, os seringueiros receberam propostas para trabalharem como assalariados na coleta do látex. Como o procedimento não obteve os resultados esperados foi oferecida uma parceria assimétrica aos seringueiros, que consistia na cessão de terras para exploração, fornecimento de bens de primeira necessidade enquanto produziam, segurança garantida pelo seringalista, ferramentas para o trabalho e o crédito sempre aberto em caso de necessidade. A única condição que o seringueiro deveria atender era a de fornecer com exclusividade toda a produção àquele que lhe deu apoio.

⁵⁸ As estradas eram os caminhos construídos para ligar uma árvore à outra no interior da floresta. Segundo Ferreira Filho (1965) nos seringais nativos as *heveas* raramente ultrapassavam 15 exemplares por 10 mil m² de floresta e de acordo com Reis (1997) uma estrada era composta por até 200 árvores para que se tornasse viável.

Por todos os “favores” e uma única exigência, o seringueiro cultivou gratidão e respeito para com o seringalista, com quem tinha a obrigação de recompensar com dedicação, trabalho e uma boa produção. O seringueiro criou uma relação de subordinação ao reconhecer o seringalista como o seu *patrão* e ao mesmo tempo era convencido de seu prestígio ao ser tratado como *freguês* no barracão. Mas, na verdade, o que se forjava era uma realidade de dependência econômica, bem ilustrada por ilustrada por Benchimol (1992):

[...] Nas próprias relações entre o seringalista e o seringueiro há, da parte daquele, uma espécie de adulação ao chamar-lhe de “freguês”. Este, quando vem ao barracão, toma intimidade com o “patrão”. Come na sua mesa. Toma parte das suas festas. [...] É compadre nos bastizados de seus filhos e padrinho nos seus casamentos. Essas duas expressões, “freguês” e “patrão” tem muito valor. O primeiro fala em termos econômicos, em razão da dependência dos aviamentos. O freguês não vê sociologia, mas economia – “meu patrão”. Este fala em termos sociológicos, num simulacro de liberdade que lisonjeia – “o freguês manda” (p. 43).

Surgia assim uma estrutura perversa que se processou por muitos anos no interior do seringal, *o regime do barracão*, alimentado pelas expectativas de ganhos por parte dos trabalhadores, cujos reflexos socioculturais tornaram-se muito mais marcantes para o Amazonas do que a efêmera riqueza produzida naquele período. Esse sistema transformou o seringalista em intermediário da produção e, por fim, criou uma convivência conflituosa quando os interesses dos seringalistas não fossem atendidos, cujas causas eram sempre as mesmas: o seringueiro que desviava a atenção do fábriço para se dedicar à agricultura, a borracha que foi desviada para o regatão pelos igarapés, as tentativas de fuga sem a quitação da dívida, etc.

Diante da elevação da demanda pelo produto, em um momento de transição do trabalho escravo para o trabalho livre no Brasil, o seringalista teve que arregimentar força de trabalho para cada função específica visando um processo de extração mais produtivo. Na ausência do patrão, o *gerente* era quem recebia os poderes para substituí-lo, distribuindo as ordens e inspecionando o serviço conforme os interesses previamente estabelecidos. Os registros eram de responsabilidade do *guarda-livros*, escrituras mantidas em dia que revelavam os débitos e créditos do empreendimento florestal, era a contabilidade oficial. Aos *caixeiros* cabiam as conferências e armazenamento das cargas de borracha e demais mercadorias recebidas, função similar a dos almoxarifes dos dias atuais. A entrega dos gêneros no centro da floresta ao seringueiro cabia ao *comboieiro*, que normalmente realizava as entregas semanalmente. Reconhecer as terras ricas em seringueiras era a responsabilidade do *mateiro*, que percorria longas distâncias acompanhado do *toqueiro*. Este, por sua vez, após receber as orientações do mateiro, abria caminhos ligando uma árvore à outra. No seringal

existiam ainda as figuras dos *caçadores*, dos *canoeiros* e dos *pescadores*, responsáveis por abastecer o barracão com produtos regionais de valor comercial. Constantemente os seringais recebiam abastecidos com força de trabalho nova, geralmente nordestinos, que ao chegarem sem as habilidades necessárias para os serviços eram chamados de *brabos*, uma condição que só lhe era retida após perderem o medo do rio, da floresta e aprender as técnicas de extração, momento em que elevava seu *status* recebendo o tão sonhado título de seringueiro. Esta era a divisão social do trabalho no seringal, alimentadas pelas contradições do capital *versus* trabalho (REIS, 1997).

O seringueiro podia receber de seu patrão até três estradas para explorá-las em dias alternados, o que permitia a recuperação das árvores antes da próxima sangria. Seu expediente iniciava antes do sol nascer e com o auxílio da *poronga* – lamparina adaptada à cabeça – sangrava as árvores quando o fluxo de látex ainda era intenso e o clima ameno evitava a coagulação do veio da árvore. Sempre levava sua espingarda para enfrentar os eventuais perigos da floresta e/ou caçar. Após completar o percurso, fincando em cada árvore uma tigela⁵⁹, o seringueiro se retirava para o *tapiri* – sua colocação – para se alimentar, descansar ou trabalhar na pequena roça, retornando após o meio dia para recolher o látex. No fim da tarde, e muitas vezes entrando pela noite, o seringueiro fazia o demorado e insalubre processo de defumação que consistia em gotejar lentamente o líquido obtido sobre uma vara que girava sobre a fumaça e o calor de uma fogueira preparada especificamente para tal fim com pedaços de madeira e cocos, processo que coagulava o látex e resultava numa bola sólida de borracha. Entretanto, ao mesmo tempo em que realizava este processo, enchia os pulmões de impurezas, que somada à pobre alimentação deixava-o suscetível às doenças que lhe encurtavam a vida. Avé-Lallemant (1980, p. 79) descreve o processo presenciado em 1859:

O leite seca, aderindo à forma e, enquanto seca, rodam com ele por cima do calor dum fogo de cocos uricuri. A forma é mergulhada repetidas vezes e novamente defumada, até ficar bastante espessa para entrar no comércio como goma-elástica. Tiram-se então da forma, e recomeçam o processo.

A produtividade de cada trabalhador era variável e dependia da técnica de sangria utilizada ou do tempo dedicado à extração. Segundo Teixeira (2009) um seringueiro chegava a se dedicar até 16 horas por dia ao trabalho de extração e defumação da borracha, o que lhe reservava apenas algumas horas para o descanso, após descontadas as horas do banho e de eventuais serviços domésticos que realizava. Aqueles que trabalhavam com mais estradas produziam mais borracha e por isso recebiam tratamento diferenciado dos patrões e, se

⁵⁹ Antes a tigela utilizada era na verdade um ouriço de castanha adaptado, mas se perdia muito látex com ele, então passaram a utilizar tigelas feitas de barro e posteriormente feitas de lata (WOORTMANN, 1998).

soubessem ler e escrever, podiam inclusive ser um dos “homens do patrão” ao assumir funções de aviados⁶⁰, gerente ou caixeiro, promessas que dificilmente eram cumpridas pelo fato de um bom seringueiro dever estar mesmo é embrenhado no mato.

Para Teixeira (2009) as principais fontes de lucro do barracão eram a *tara*, a *venda inflacionada* e a *natureza*. Quando o seringueiro levava a borracha para o barracão, esta era pesada e depois descontado 30% de seu peso – tara –, com a justificava de que quando a produção fosse embarcada para Manaus estaria seca e, portanto, pesaria menos. O fornecimento de mercadorias a crédito com preços inflacionados era outra forma de elevar os ganhos do barracão, pois como não existiam comércios nas cercanias não restava alternativa ao seringueiro senão adquirir os produtos do barracão. Por fim, o seringueiro recorria à produção natural da floresta e dos rios para sua subsistência – extrativismo (caça, pesca e produtos vegetais da floresta) – e quando conseguiam alguma quantidade expressiva de produtos, sem ter como armazenar, tinham que negociar com o patrão, que por vez descontava um valor ínfimo da dívida já existente e raramente lhe repassava algum dinheiro. No final dessas operações eram os seringueiros quem suportavam a secagem da borracha, os custos de comercialização do seringalista e o fornecimento da produção independente a preços aviltados. Nas palavras de Cunha (1909) o seringueiro era “o homem que trabalha para escravizar-se” (p. 22), ou como dizia Marx (2012) desempenhava um papel econômico no seringal que na verdade apenas constituía a “personificação” das relações econômicas que representavam, ou seja, eram sujeitos que justificavam os lucros de outrem por sua alienação no regime do barracão.

O seringueiro foi um sujeito singular da sociologia amazônica e segundo Benchimol (1992) revelou o materialismo do seringal quando explorava e não era dono das estradas, quando estava socialmente livre, mas economicamente preso. A aparente relação de liberdade que pairava sobre o regime de trabalho nada mais era do que uma reprodução do sistema de aviamento que se transformou num arranjo produtivo voltado a transformar o seringueiro em um escravo por dívidas. Essa condição histórica contribuiu decisivamente para a acumulação capitalista no seringal, onde a moeda era apenas uma unidade de medida necessária para que o seringueiro fosse creditado ou debitado em sua conta, fomentando os negócios dos patrões em Manaus, que passavam a compor a elite local e a usufruir da riqueza obtida pela expropriação de uma força de trabalho semisservil. Em alguns casos as rendas da borracha auxiliaram os

⁶⁰ Segundo Teixeira (2009) o aviado era um seringueiro que recebia mantimentos do patrão para comercializar junto à outros seringueiros, reproduzindo o aviamento do barracão numa microescala.

seringalistas na redução de custos de transporte quando montavam suas próprias flotilhas para abastecer seus barracões.

O rio foi a nova realidade do trabalhador nordestino recém-chegado, no início estranhou-o e dele tinha medo, mas logo aprendeu que na Amazônia não se cria amor pela terra, mas pelas águas. Do rio aprendeu a retirar o sustento, passear nos dias de raras folgas e transformar o banho num momento prazeroso ao lado de outros que chegavam da labuta com muitas histórias. Pelos rios e igarapés os seringueiros viam possibilidades reais de relações comerciais quando conseguiam negociar com o regatão visando amenizar as dívidas, mas a atitude era severamente condenada e punida.

O desejo premente deste migrante era chegar hoje, enricar amanhã e voltar depois de amanhã, pois o Amazonas era uma terra para se ganhar dinheiro e não para formar um lar. Quando vinham sozinhos, mostravam que estavam para ganhar dinheiro, mas quando chegavam com as famílias, as necessidades eram a causa de sua estada, tornando-se difícil o retorno pelos altos custos que envolviam o deslocamento. Benchimol (1992) destaca o diálogo em que um seringalista indica como fazia para saber se o sujeito seringueiro vinha para ficar ou não:

O meu seringal é uma vida de sacrifício. Não há meio de fazer criar amor à terra. Repare, por exemplo, no tapiri que ele constrói. É apenas para passar um fábriço, no máximo. Ele não quer ficar mais do que um ano ali. Mas quando o senhor ver uma barraca com os caibros bem torneados, o chão assoalhado, a paxiúba bem batidinha e as palhas bem trançadas, pode dizer que ali mora um homem trabalhador que não pensa em voltar tão cedo (p. 41).

Tudo era contrastante: os rios eram as estradas; a enchente e a vazante fertilizavam a terra no lugar do inverno do sertão; o fábriço era a safra; a roça a lavoura; a canoa e o remo substituíam o carro de boi e o cavalo; o pirarucu no lugar da carne de sol. Alguns meses de trabalho foi suficiente para que desanimassem. Depressões e doenças – malária, beriberi, ancilostomose, pneumonia, tuberculose, doença de chagas, leishmaniose, febre amarela, hepatite, etc. – o fizeram pensar no retorno, mas a queda de produtividade por não poder trabalhar elevava a dívida no barracão, um drama que foi relatado por Pontes Filho (2000, p. 137) com as seguintes palavras:

[...] endividado desde a chegada, o seringueiro lutava, lutava e nunca vencía. As dívidas só aumentavam. Cortando os gastos com a própria comida, frágil ficava diante das epidemias. E foi assim que muitos dormiram e não mais acordaram, desaparecendo no sonho de um retorno impossível, sem querer dar adeus ao próprio regresso.

O aviamento reproduzido pelo barracão foi sustentado pelo trabalho do seringueiro, um trabalho vivo, simples e solitário no centro da floresta – construção das parcas ferramentas

de trabalho, desenvolvimento da melhor técnica de extração, determinação do tamanho da estrada, a seleção das árvores, etc. – que constituiu a base deste sistema, e usufruído pelas elites locais de Manaus. De acordo Batista (2007) durante a economia da borracha a população se dividiu em duas partes desiguais, uma maior que trabalhou e não pôde acumular reservas nem economias para se tornar independente e outra menor que viveu da exploração da primeira. O rio, para o seringueiro, de um estranho recurso natural para quem só conhecia a seca transformou-se em esperança, principalmente quando visto como o caminho de retorno para o longínquo sertão.

1.5 A borracha na economia nacional: o impacto amazônico na civilização brasileira

Inicialmente a preocupação do governo brasileiro em relação à Amazônia repousou sobre as questões fronteiriças, resultando na criação da província do Amazonas e na promoção do povoamento. Posteriormente a prioridade foi estruturar o sistema de transporte para suprir necessidades econômicas estratégicas e promover comunicação entre povoados e vilas. Todavia, com a elevação dos preços da borracha no mercado mundial, a queda de produtividade dos seringais paraenses e a descoberta de grandes reservas nos rios Madeira, Juruá e Purus, na década de 1860, fez com que o empreendimento florestal migrasse para a Amazônia Ocidental e o governo voltasse suas políticas econômicas à exportação do produto. A produção amazônica que não alcançava cem toneladas até 1830 chegou a cinco mil em 1870, praticamente dobrando até 1880 e a partir de então só cresceu até o início da segunda década do século XX (Anexo I).

Segundo Batista (2007) o quilo da borracha que era de 220 réis em 1825, passou a 5\$240 em 1894 com tendência de crescimentos, chegando à 17\$800 em 1910, período em que o Amazonas chegou a produzir cerca de 70% da borracha amazônica. Com o monopólio da produção o Estado brasileiro aliou-se aos interesses privados concentrando esforços para incentivar a produção, transformando a borracha em uma grandeza financeira que liderou as pautas de exportação e garantiu o crescimento das rendas públicas.

A Amazônia que possuía, segundo Dean (1989), apenas 4% da população brasileira proporcionou entre 1890 e 1912 quase 17% da renda nacional, acumulando superávits de arrecadação de mais de 656 mil contos de réis depois de deduzidas todas as despesas provenientes das infraestruturas subvencionadas, sem computar as rendas do Acre que eram contabilizadas diretamente nas contas do tesouro sem necessidade de repasses às demais unidades da federação.

Tocantins (1982) diz que a borracha criou sua própria civilização, reunindo notoriedade universal por seu advento econômico. Entre todos os produtos da pauta de exportação brasileira a borracha foi o item que maior crescimento apresentou entre 1890 e 1910, duas décadas de crescimento que ajudou a financiar as infraestruturas das capitais do norte – Manaus e Belém –, bem como auxiliou o governo central na estruturação de setores estratégicos. No resultado das exportações brasileiras de 1910 a borracha e o café representaram 39,7% e 42,3%, respectivamente, totalizando juntos mais de 82% das divisas brasileiras, ou seja, se a estratégia econômica amazônica era frágil por concentrar esforços em um único produto, isso refletia apenas a prática nacional em que cada região desenvolvia sua monocultura voltada para a exportação.

Analisando números do mesmo ano, Loureiro (2008) indica que o superávit comercial do Balanço de Pagamentos brasileiro⁶¹ apresentou a seguinte situação: Amazônia – 254.508:481\$000 (41%); São Paulo – 140.346:912\$000 (22,6%); Demais Unidades da Federação – 225.550:306\$000 (36,4%). Estes números significam que muito embora a economia de São Paulo fosse responsável por mais de 42% dos recursos que entravam nos cofres do tesouro nacional, pela economia do café, o efeito das importações reduziam o superávit, por outro lado as contas da Amazônia eram equilibradas, apesar da dependência de produtos importados fornecidos por compradores de outros estados. Os resultados demonstram a importância das receitas do comércio de borracha para a contabilidade nacional.

Brum (1999) ao apresentar os resultados de cinco decênios dos principais produtos de exportação brasileiro, mostra que a borracha de uma participação insignificante no comércio internacional da década de 1820, surgiu como um produto promissor durante a década de 1860 e a partir do governo republicado durante a década de 1890 ganhou notoriedade tornando-se o segundo produto da arrecadação de divisas, posição que manteve durante quase vinte anos, até o início da década de 1910, quando as receitas consolidadas do decênio representaram quase 28% do total exportado pelo Brasil, declinando após a consolidação da produção asiática no mercado mundial a partir de 1913, características do modelo primário-exportador do país (Tabela 2).

⁶¹ Superávit comercial no Balanço de Pagamento ocorre quando o valor das entradas de divisas decorrentes das operações com os demais países é maior do que as saídas de divisas. Neste caso, o superávit é comercial e por isso diz respeito ao resultado das exportações e importações de bens de serviços.

Tabela 2 – Participação percentual do total da exportação brasileira dos principais produtos cíclicos em alguns decênios típicos no período 1820-1930.

Decênio	Café	Algodão	Cacau	Borracha	Açúcar	Outros	Total
1821-1830	18,60%	19,90%	0,40%	0,10%	32,20%	28,80%	100,00%
1861-1870	45,20%	18,30%	0,90%	3,10%	12,00%	20,50%	100,00%
1891-1900	63,80%	2,40%	1,50%	15,80%	5,60%	10,90%	100,00%
1901-1910	51,40%	2,10%	2,80%	27,90%	1,20%	14,60%	100,00%
1921-1930	69,50%	2,40%	3,10%	2,50%	1,40%	21,10%	100,00%

Fonte: Brum (1999, p. 132)

Durante o período republicano, as antigas províncias monárquicas conquistaram o direito de administrar os recursos provenientes das atividades produtivas realizadas em seus territórios, investindo o que lhes cabiam dos repasses federais à maneira que conviesse, inclusive contraindo dívidas no exterior ou cedendo terras por interesse da economia local. Entretanto, o poderio dos cafeicultores do sudeste teve prioridade diante dos estados do norte brasileiro, pois grande parte dos recursos arrecadados com a exportação dos produtos amazônicos, entre eles a borracha, acabou a serviço da elite sulista. De acordo com Loureiro (2008) com as divisas geradas pela borracha o Brasil pagou contas externas, realizou transformações urbanas no Rio de Janeiro e garantiu a implantação da indústria paulista. “Nesta época São Paulo era a locomotiva, mas a Amazônia é que lhes fornecia os trilhos e o combustível necessários às suas caldeiras” (p. 9).

Por ter concorrido pela força de trabalho nordestina, em um momento de transição do trabalho escravo para o livre, a borracha impactou diretamente as demais lavouras brasileiras, como o café no Sul e Sudeste e o cacau, o algodão e o açúcar no Nordeste, ambas viabilizadas até então pelo trabalho escravo. Segundo Weinstein (1993) a saída para a crise de força de trabalho em São Paulo foi recrutar imigrantes europeus, uma solução que lançou as bases para a manutenção do desenvolvimento regional daquela porção do Brasil, pois a evolução de uma economia de trabalho assalariado faz daquele estado o maior centro de atividade agrícola e industrial do Brasil, diferente da Amazônia que continuou dependente de uma economia de exportação pré-capitalista altamente influenciada por mercados externos, principalmente devido ao sistema de aviamento que abastecendo o interior e a capital com os gêneros diversos, drenavam a força de trabalho e os investimentos de outros setores – indústria e agricultura.

A economia amazônica não ruiu sozinha com a crise da borracha, também a economia nacional acumulou perdas. Segundo Loureiro (2008) a Amazônia que era responsável por mais de 74% da borracha consumida mundialmente em 1901, respondeu com pouco mais de 36% em 1913, chegando à 1932 com participação inferior a 1% (Anexo J),

situação que fez com que ainda em 1912 o governo ameaçado de quebra de monopólio criasse a Superintendência de Defesa da Borracha⁶², ligada ao Ministério da Agricultura e cuja proposta incluía a redução do imposto de exportação, a oferta de prêmios e isenções para quem organizasse fazendas para o cultivo das seringueiras e indústrias de beneficiamento de borracha. Entretanto, o plano chegava com atraso, pois os interesses financeiros já haviam migrado para a Ásia, a produção fora superada no ano seguinte e o orçamento de 1913 já havia abolido qualquer incentivo.

A borracha tinha sua importância para a nação e por isso o interesse do governo em manter a produção. Segundo Ferreira Filho (1965) a ocupação dos rios e fronteiras – Bolívia, Peru, Colômbia e Venezuela – só fora possível por força da indústria primitiva de borracha, uma posse real para a nação que se manteria pelo incentivo à produção, ao contrário o declínio e o abandono seriam certos e as fronteiras novamente ficariam desguarnecidas. Ademais, a borracha servira como um *sismógrafo* da vida econômica em outros lugares do Brasil, pois se diretamente a exportação gerava recursos para a economia local, indiretamente outras unidades da federação lucravam pelo abastecimento dos estados produtores com produtos de alimentação e itens de utilidade, um fluxo de capitais que se arrefeceu e atingiu dezesseis unidades da federação, impactando suas lavouras e indústrias.

O capital da economia gumífera que fora, segundo Santos (1980), um produto do estreitamento dos laços comerciais entre Estados Unidos e Inglaterra com a economia amazônica, enfraquecido fez ruir as relações outrora construídas. A perda do monopólio de borracha também retirou parte do poder de barganha brasileiro em negociações com as nações desenvolvidas, pois por meio das relações diplomáticas envolvendo o comércio do produto o país buscava investimentos para a indústria que dava seus primeiros passos com a ajuda dos Estados Unidos e Inglaterra, as duas maiores potências econômicas de então e maiores consumidores de borracha no mundo (Anexo J).

A borracha também foi a grande responsável pela anexação de terras bolivianas ao Brasil, quando seringueiros em busca das árvores pelo rio Juruá adentraram cada vez mais o continente em direção ao oeste alcançando vastas áreas da Bolívia. O resultado desta empreitada foi um conflito armado que resultou na tomada da vila de Xapuri, em 1902, por Plácido de Castro e seu exército de seringueiros, proclamando a independência do Acre e a anexação do território ao Brasil. A questão só se resolveu pela assinatura do Tratado de Petrópolis, em 1903, quando o Brasil se comprometeu a doar uma faixa de terras que

⁶² Projeto criado pelo Decreto 9.521, de 17 de abril de 1912.

permitisse à Bolívia ter acesso ao rio Madeira, o pagamento de 2 milhões de libras esterlinas e a garantia de conclusão da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

No início do século XX a borracha possuía 35 mil utilidades e seu uso servia para medir a prosperidade das nações, isto é, ela se tornou uma grandeza de medida do *Welfare State*, onde o país com baixo consumo de borracha revelava-se uma nação pobre em que as camadas sociais desconheciam a beleza, o conforto, a economia e a higiene. De acordo com Ferreira Filho (1965) em 1938 os Estados Unidos era o país com o maior grau de consumo per capita de borracha com 4,816g, enquanto o Brasil consumia apenas 0,064g e onde o bem-estar social não era provido.

O consumo brasileiro de borracha era totalmente atendido pela produção interna até a década de 1930. Todavia, o governo brasileiro já antevia problemas de abastecimento quando o nível de atividade da indústria se elevasse, momento em que deveria adotar medidas para fomentar a produção sob pena de ter de passar da condição de exportador à importador, além de perder as divisas de seu comércio. Este cenário se cumpriu a partir de 1935, quando o consumo brasileiro superou em mais de 130 toneladas a produção, um déficit que teve de ser suprido pela borracha sintética e mais tarde, ironicamente, pela borracha asiática. Em 1947, como resultado da segunda fase da economia da borracha, o Brasil já possuía 138 indústrias que utilizavam borracha em processos fabris espalhadas pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, além de Pará e Amazonas (FERREIRA FILHO, 1965).

Visando sanar os males causados pela quebra da indústria silvestre de borracha o governo brasileiro incentivou pesquisas para se desenvolver melhores técnicas de cultivo e combate à pragas. Dean (1989) destaca que dentre os esforços empreendidos esteve o combate ao mal-das-folhas – *Microcyclus ulei* (Figura 17) –, um fungo que atacava as plantações levando à morte centenas de árvores e aquelas que sobreviviam tinham o crescimento e a produtividade abalados. As mudas de viveiro eram protegidas por pulverização, mas o tratamento das árvores adultas era dificultado pelo fato da espécie alcançar até 30 metros de altura. Outras técnicas foram experimentadas, mas os dispêndios somados ao tempo de inatividade das plantas, que só produziam aos sete anos, desencorajaram cultivadores privados que abandonaram as plantações. Na Ásia o problema não foi sentido nas mesmas proporções por explicações ecológicas, visto que fora de seu habitat o fungo não se desenvolvia, além do fato do oceano funcionar como uma barreira para que a praga não chegasse às plantações, ou seja, na Ásia não existia uma ponte de proliferação, diferentemente do Brasil que por ser o habitat da planta proporcionava ao fungo condições ambientais de resistência e reprodução.



Figura 17 – Folha de seringueira atacada pelo mal-das-folhas (*Microcyclus*).
Fonte: Museu Paraense Emílio Goeldi. In: Castro et. al. (2009, p. 532)

Ao final de seu apogeu a economia da borracha não pôde proporcionar à Amazônia um processo duradouro de desenvolvimento, pois as instabilidades dos governos provinciais⁶³, somadas à má administração das rendas públicas e a priorização do embelezamento das capitais durante o período republicano, fez com que as rendas não fossem canalizadas para o fortalecimento produtivo, tal como foi feito na Ásia quando se investiu em pesquisas para o cultivo e técnicas de sangria. Podemos resumidamente identificar, pelo menos, 10 impactos positivos promovidos pela borracha com consequências nacionais, que influenciaram de alguma forma a civilização brasileira em seu desenvolvimento social, político, econômico e cultural, a saber: 1) o monopólio de produção que promovia superávits no balanço de pagamentos e garantia divisas para o pagamento da dívida externa brasileira; 2) a borracha ajudou a financiar infraestruturas em outros estados da federação; 3) a concorrência posta às demais lavouras obrigou outros estados a incentivarem a imigração europeia para o desenvolvendo da agricultura e da indústria; 4) na busca de valorização do produto e da recuperação do monopólio, investiu-se em pesquisa de cultivo e combate à pragas; 5) a borracha ativou atividades econômicas em outros estados fornecedores de bens de consumo e de utilidades para a Amazônia; 6) a borracha promoveu a ocupação dos rios e das fronteiras brasileiras do norte; 7) a borracha motivou a anexação do Acre ao Brasil; 8) o Brasil passou da condição de exportador à importador pela queda de produção; 9) indústrias intensivas em uso de borracha se estabeleceram em vários estados brasileiros; e 10) durante o

⁶³ De acordo com Loureiro (2007) de 1852 a 1889, tempo que durou a província, 63 governantes assumiram o poder antes da mudança do regime imperial para a república, uma média de sete meses de gestão para cada presidente.

apogeu da economia da borracha, o produto servia para elevar o prestígio do Brasil junto à Estados Unidos e Inglaterra, maiores financiadores da infraestrutura industrial brasileira.

Apesar dos resultados ora expostos, isso não significa que a sociedade amazonense conseguiu sustentar as benesses dessa dinâmica sociocultural e econômica, particularmente para as elites locais. Pelo contrário, a dependência em relação ao produto fez com que se desmantelassem todas as estruturas constituídas – sociopolíticas e econômicas – em curto espaço de tempo com a depressão que assolou a Amazônia no início do século XX.

1.6 Na depressão, do vapor ao recreio

A sociedade criada pela borracha ficou órfã: o monopólio ruiu, a economia entrou em estagnação, as empresas que se instalaram para explorar o fastígio da borracha faliram, as populações ficaram sem emprego, as infraestruturas públicas e privadas se sucatearam e as cidades foram abandonadas. O Amazonas teve que fazer o caminho de retorno ao poliextrativismo, tentando descobrir um produto que substituísse a borracha, encontrando na castanha as melhores prerrogativas. Todavia, a nova pauta de exportação não podia suportar os elevados custos de operação e manutenção dos navios a vapor que aos poucos se desfaziam carcomidos nos portos pela ferrugem da inoperância. Os rios perderam a dinâmica dos áureos tempos de corrida aos seringais, vendo a cada evento mundial – guerras, crises, levantes políticos, etc. – um número menor de embarcações aportarem no suntuoso porto de Manaus.

Apesar da crise, a mudança de matriz energética foi inevitável para contrapor os elevados custos dos navios a vapor, onde desde 1915 as embarcações que singravam as águas amazônicas foram gradativamente adaptadas ao combustol – o atual óleo diesel –, fazendo surgir o motor de linha ou barco regional recreio que passaram a ser construídos nos próprios estaleiros das orlas das cidades que ainda se mantiveram após a crise que assolou a Amazônia. Nascia um novo mercado de transporte de cargas e passageiros adequado à realidade socioeconômica posta.

Mas a economia da borracha acabou por ganhar sobrevida após três décadas de esquecimento, quando por decisões diplomáticas foram assinados os *Acordos de Washington* (1942) entre Brasil e Estados Unidos, nos governos Vargas e Roosevelt, respectivamente, para viabilizar a produção silvestre que iria abastecer a indústria bélica americana durante a Segunda Guerra Mundial, um esforço de guerra que recebeu o título de *Batalha da Borracha* (1942-1945), trazendo novamente movimento aos rios amazônicos e a esperança de reativar o

comércio gumífero. Como a infraestrutura do passado não estava mais à disposição – embarcações, seringais, empresas supridoras de aviamentos e o mais importante, a força de trabalho – coube ao Estado promover em curto espaço de tempo as condições para reativar as unidades produtoras e viabilizar força de trabalho para o *front* de batalha na selva, que pela mesma estratégia da falácia pretérita trouxe elevado contingente de nordestinos para reviver a miséria do regime do barracão.

1.6.1 O contexto da crise

Desde 1895, quando a demanda por borracha elevou-se pela febre dos pneumáticos e pelas diversas utilidades de seu uso, a Amazônia representada por Manaus e Belém no comércio mundial provou de um período próspero que se fez sentir nas políticas de embelezamento e infraestruturas urbanas. De acordo com Dias (2007) as cidades foram improvisadas no meio da selva pela circulação da produção gumífera, deixando as características simples das vilas e assumindo o *glamour* das cidades europeias. Manaus transformou-se na capital da borracha e o atrasado e feio deu lugar ao moderno e belo, para cada igarapé aterrado surgia uma avenida, o ferro substituiu a madeira, a alvenaria o barro, a telha a palha, os bondes a carroça, a luz elétrica a iluminação a gás, destruiu-se antigos costumes, transformou-se o índio em trabalhador urbano e tudo deveria possuir traços europeus, desde a arquitetura até os costumes, intervenções que não levavam em conta os impactos sociais e ambientais.

Os serviços urbanos foram assumidos, quase a totalidade, por empresas inglesas e de Londres também vinham os empréstimos para quando as rendas da borracha não eram suficientes, endividamento que comprometia a arrecadação mas transformava Manaus em uma das cidades mais belas e desenvolvidas do país (SANTOS, 1980).

Manaus teve que se adequar a nova realidade comercial de porto exportador e até 1911 o Estado em parceria com os concessionários contraíram dívidas da ordem de US\$ 200 milhões para construir infraestrutura portuária. As grandes empresas de navegação encomendaram embarcações transatlânticas no valor de US\$ 280 milhões para realizar o transporte de cargas e passageiros com a Europa e Estados Unidos, frota que era composta por 54 vapores com elevada capacidade de carga. As casas aviadoras e os armadores particulares gastaram mais de US\$ 500 milhões na compra de navios a vapor que se adequassem à navegação interior, constituindo uma frota de 122 navios. Até mesmo os barracões adquiriam embarcações para a movimentação de cargas entre um seringal e outro. Ao final desse período

os investimentos somados às infraestruturas terrestres alcançaram a cifra de mais de US\$ 1,4 bilhões (BENCHIMOL, 1995).

Essa infraestrutura começou a ruir em 1898 quando a primeira tonelada de borracha produzida pelo cultivo racional nos seringais do Oriente foi negociada na bolsa de valores de Londres. É verdade que a produção asiática era insignificante frente à produção de mais de 25 mil toneladas da Amazônia. Entretanto, o produto asiático que não chegou a representar 3% da produção mundial nos dez anos seguintes, logo alcançaria mais de 28% em 1912, enquanto no mesmo período a Amazônia que chegou a liderar a produção mundial com mais de 60% cairia para pouco menos de 43% (Anexo K)⁶⁴.

Para Dean (1989) o Brasil foi indiretamente responsável pelas supersafras asiáticas do início do século XX, pois com a alta produtividade da lavoura cafeeira brasileira em fins do século XIX o preço do café caiu vertiginosamente no mercado internacional a ponto de somente os produtores brasileiros poderem se sustentar, levando muitos cafeicultores asiáticos para o cultivo da borracha, que àquela altura contava com preços elevados e apoio do governo inglês, resultando numa plantação de mais de 20 mil hectares somente na Malásia em 1899.

Apesar dos alertas emitidos sobre a necessidade de expandir a produção brasileira pelo cultivo, os seringalistas e as autoridades não acreditaram que o produto asiático pudesse oferecer algum risco à borracha silvestre. A crise instalada no comércio gumífero entre 1907 e 1908 pela brusca queda de preços já acenava para um possível excesso de oferta do produto, além do fato de que por ser negociada na bolsa a tendência era que os compradores mundiais estocassem borracha para ofertá-la com fins especulativos, obedecendo a uma regra pétrea da economia: *excesso de oferta reduz preços e excesso de demanda elevam preços*. O fato é que enquanto se acreditava que as causas da queda de preço residiam na especulação não se percebeu que todas as variáveis do cenário posto eram externas e nada mais poderia ser feito pelo Brasil em curto prazo, visto que a produção oriental que invadira o mercado era o resultado de três décadas de pesquisas.

O monopólio amazônico foi o principal fator que concorreu para que os produtores amazonenses não tivessem se lançado ao cultivo da seringueira antes da crise e a falta de concorrentes acomodou a elite local composta por patrões ditadores e políticos subservientes que viam o emprego das rendas da borracha no melhoramento do processo produtivo como custos e não como investimentos. Para agravar o grau de comodidade, os elevados preços de venda associado ao demorado retorno de um seringal cultivado afastava qualquer

⁶⁴ É bom lembrar que apesar da considerável produção oriunda de outras praças, a borracha era de baixa qualidade e por isso o produto amazônico e oriental eram preferidos em detrimento daqueles.

possibilidade de empreendedorismo, transformando a borracha em uma simples “oportunidade econômica”, preferindo-se o regime do barracão que lhes garantiam a apropriação dos lucros. Ademais, acreditava-se que a abundância de árvores da floresta amazônica poderia garantir qualquer demanda e a espécie não teria condições ecológicas de cultivo fora de seu habitat. A este respeito, em 1908 o diretor da Associação Comercial do Amazonas (ACA), segundo Loureiro (2008, p. 46), dizia-se “[...] convicto do fracasso dos seringais plantados, por falta de condições ecológicas para o desenvolvimento das seringueiras, na Ásia”. Percebendo os equívocos de tal perspectiva após a eclosão da crise, os produtores amazonenses se lançavam ao cultivo da *hevea*, acreditando que o habitat nativo, a proximidade dos mercados industriais e a maior experiência com a planta iriam lhes garantir vantagens competitivas em relação ao oriente, o que efetivamente não aconteceu por diversos fatores, tais como: a falta de experiência em domesticar uma planta exótica, a dependência de capitais públicos e muitas vezes particulares para tal feito e barreiras ecológicas na manutenção dos cultivos infestados pelo mal-das-folhas.

Reduzir o custeio do fábriço e aumentar a produção era uma saída para tornar a produção amazônica vantajosa e continuar encorajando investidores diante da queda de preços. Mas como promover esta mudança se a produção silvestre só podia ser incrementada se: novas terras fossem incorporadas ao processo produtivo; mais força de trabalho fosse empregada; e maiores distâncias fossem percorridas pelos navios para escoar a produção? Tentou-se reduzir impostos de importação e exportação, agir sobre a tabela de fretes, elevar as subvenções às companhias de transporte para garantir redução de tarifas e incentivar a plantação racional. Todavia, nada surtia efeito porque a lei de mercado era superior a qualquer medida administrativa, simplesmente pelo fato das plantações asiáticas já terem alcançado mais de 818 mil hectares, comportando mais de cem árvores por hectare, enquanto os seringais silvestres necessitavam de pelo menos seis hectares para comportar a mesma quantidade de árvores⁶⁵.

Entre 1908 e 1910 especuladores de borracha na bolsa de Londres adotaram estratégias ardilosas para elevar artificialmente os preços visando reinvestir os lucros em plantações no oriente. A estratégia colheu os resultados esperados e o pagamento médio pelo quilo da borracha amazonense que em 1908, 1909 e 1910 era repassada para os compradores a 7\$700, 9\$142 e 17\$000, respectivamente, podia ser negociado com sobrepreço de até 116%

⁶⁵ As extensões plantadas no Oriente podem ser consultadas em Loureiro (2008). Entretanto deve-se converter a medida em “acres” para hectare, levando-se em conta a proporção de 4.046,86 m² para cada acre; e 1 hectare para cada 10.000,00 m², ou seja, cada acre representa 0,04046860 hectare pela equação $(1 \times 4.046,86 \text{ m}^2) / 10.000,00 \text{ m}^2$.

no mercado de *commodities*. Ademais, somada a esta estratégia, mesmo sabendo que a borracha asiática era tão boa quanto a amazônica, a 1ª Exposição Internacional da Borracha realizada em 1908, na Inglaterra, fez os produtores locais acreditarem na superioridade da borracha silvestre, criando um clima de falsa segurança e euforia que resultou no quase abandono dos projetos de cultivo. Mesmo com todos os esforços amazônicos nos anos finais do monopólio – entre 1908 e 1912 – a taxa de incremento produtivo médio não alcançou 3% a. a., enquanto a produção asiática crescia a espantosas taxas de 100%. O golpe final à economia da borracha amazônica veio em 1913, quando a produção de borracha silvestre caiu 7,17% em relação a 1912 e a produção asiática de cultivo cresceu 66,98%, superando a produção amazônica em mais de 8 mil toneladas (Anexo K). A queda na arrecadação influenciou a qualidade de vida dos amazonenses e de todos os habitantes da Amazônia, a renda interna per capita da região, segundo Santos (1980), caiu de U\$ 362 em 1885 para U\$ 74 em 1920. No estado do Amazonas, o excesso de oferta levou à defasagem de preços e a produção amazonense que se reduziu em 7,42% no mesmo período gerou uma perda de arrecadação da ordem de 62,22%, efeitos perversos para uma economia dependente de um único produto (Tabela 3).

Tabela 3 – Arrecadação do Estado do Amazonas no comércio de borracha, 1910 e 1913.

Ano	Produção de Borracha (t)	Queda de Produção (%)	Arrecadação (Mil Réis)	Queda de Arrecadação (%)
1910	16.088	7,42%	14.836:235\$238	62,22%
1913	14.895		5.604:536\$987	

Fonte: Weinstein (1993, p. 225); Dias (2007, p. 52). Org.: Pereira (2013).

A façanha asiática não teve nada de extraordinário, foi apenas o resultado da racionalidade capitalista industrial agindo sobre a readequação dos processos produtivos num ambiente racionalmente projetado, pondo-se a explorar a força de trabalho tanto quanto na Amazônia. Os seringais amazônicos empregavam cerca de 150 mil trabalhadores que tinham de conviver com os perigos da floresta além de diversas carências alimentares, econômicas e psicológicas, com uma produtividade média de 230 kg de borracha por ano, enquanto na Ásia os 240 mil seringueiros tinham uma produtividade anual de até duas toneladas pela densidade de seringueiras por hectare. O alto índice de mortalidade nos seringais da Amazônia era outra variável que competia para reduzir a competitividade frente às plantações de cultivo orientais, pois elevava os custos pelo recrutamento de força de trabalho, problema que não existia na Ásia. Ademais, a safra de borracha asiática sempre esteve vinculada aos estudos realizados

por produtores e financiamentos de governos coloniais, o que não aconteceu no Brasil antes da primeira década do século XX⁶⁶.

A crise de preços reduziu a produtividade dos seringais amazonenses que tinham seus custos majorados pelos altos fretes, diminuindo assim as rendas dos seringalistas e seringueiros. A produção se tornou insuficiente para suprir os pedidos das casas aviadoras, que por sua vez tinham dificuldade para saldar dívidas, desativando rotas comerciais e por fim fechando as portas. O estado viu suas rendas diminuírem a ponto de não disporem de recursos para programas de fomento às atividades produtivas, os bancos restringiram o crédito para a Praça de Manaus, as grandes fortunas se desfizeram na mesma proporção que foram construídas e finalmente a iniciativa privada começou o movimento retirada para outros estados. O resultado final da *débâcle* gumífera foi o desmantelamento das infraestruturas montadas para o comércio exportador. O governo local teve que arcar com os custos de manutenção de serviços essenciais à sociedade mesmo com a redução das receitas, enquanto buscava saídas para incentivar a produção da borracha e de outras culturas extrativas. De acordo com Dean (1989, p. 65):

Comerciantes, exportadores, banqueiros e corretores desesperados juntaram-se a seus seringueiros num êxodo da região. Manaus e Belém, as fulgurantes capitais equatoriais do comércio da coleta, iriam enfrentar um longo inverno de estagnação, inaugurado por bancarrotas em série. Os empresários do comércio que se obstinaram em permanecer na região vasculharam o vasto interior em busca de outro produto capaz de reanimar as frotas de vapores e os definhantes coletores da selva, mas não conseguiram nada tão apreciado.

Frente às dificuldades enfrentadas a população foi sem dúvida quem mais sentiu os impactos da crise. Por terem abandonado todas as atividades para se dedicar exclusivamente à extração de látex, não encontraram em curto prazo ocupações que lhes garantissem meios de subsistência. Os seringueiros gradativamente se transformavam em lavradores, levados a cultivar roçados de várzea ao lado da população cabocla remanescente. Segundo Bittencourt (1957) o declínio da economia da borracha foi sentido nas mais longínquas localidades e destaca: “Viajando, no Purus, tive oportunidade de observar os prejuízos, que a situação acarretava ao pessoal dos lugares remotos ou centrais, gente aglomerada nos ‘barracões’ à espera de determinado navio, portador de seu aviamento” (p. 89).

⁶⁶ Dean (1989) destaca que enquanto se gastava em torno de 337 libras por seringueiro em 1910 para manter o setor borracheiro na Amazônia, um custo de mais de 43 milhões de libras. Os 50 milhões de libras investidos pela Grã-Bretanha no mesmo ano nos seringais asiáticos representava um investimento de apenas 210 libras por trabalhador.

1.6.2 A necessidade de se adequar

Entre os serviços mais afetados com o declínio da economia da borracha esteve justamente a navegação, que sem atividades comerciais que suportassem os elevados custos obrigou as empresas a se retirarem do mercado. Segundo Benchimol (1995) o setor de transporte que operava em 1912 com capacidade de suporte estimado em 46,4 mil toneladas e empregava mais de 4,8 mil tripulantes, ajudando a levar vidas para tornar produtivos os rios e o interior, se desestruturou completamente. A grande frota que não pôde sair com as empresas de capital estrangeiro ou que não foram vendidas se sucatearam nos portos da região sem ter o que transportar. Os armadores locais, responsáveis pelo transporte de grande parte das cargas produzidas no interior, não conseguiram manter os serviços e deixaram de atender povoados, seringais e aviadores parceiros. Inclusive a empresa subvencionada pelo governo federal foi atingida pela crise, pleiteando em 1913 aumentos de repasses para viabilizar a permanência de seus 54 navios nas águas da bacia amazônica, devido os prejuízos auferidos com a elevação dos custos – combustível, tripulação, manutenção e serviços de bordo – e queda das receitas.

O período entre guerras (1918-1939) foi marcado pelo retorno às atividades poliextrativas no Amazonas, tais como a castanha, a madeira, a piaçaba, os couros, além da borracha, produtos que voltaram a ser comercializados pelo escambo pretérito que marcou a fase anterior a economia da borracha, reativando o comércio de regatão da região. A castanha se apresentava como a alternativa mais viável entre todos os produtos extrativos, mas seu fábriço não justificava os altos custos dos serviços exclusivos de navegação que só a borracha pôde suportar no passado. Bittencourt (1957) revela que, durante a safra da castanha de 1921 foi testemunha do deslocamento de grande número de trabalhadores que desciam para a coleta no rio Purus, inclusive de países andinos, que após realizados todos os negócios desmontavam o acampamento, tomavam suas embarcações e subiam o Purus e o Solimões para retornar às suas casas, uma situação que demonstra a extensão do deslocamento humano pela bacia amazônica motivada pela crise que se alastrou nestas terras.

Segundo Monteiro (1958) até 1928 nenhuma casa comercial de Manaus havia renovado suas frotas, restando apenas os lentos vapores que consumiam muita lenha, uns aposentados, outros enferrujando estacionados sem ter o que transportar e outros ainda sinistrados em acidentes. Na capital o alto custo de transbordo do porto obrigava os barcos de menor porte, de armadores particulares locais, a atracar a beira dos igarapés para embarcar e desembarcar passageiros e cargas, criando uma nova classe de trabalhadores, os carregadores,

que se aglomeravam no ponto de ancoragem assim que uma embarcação se aproximava, caminhando longas distâncias na lama quando do período da seca para prestar seus serviços.

A redução do movimento de embarcações nos rios amazônicos aniquilou muitos povoados que se dedicavam às atividades de abastecimento das embarcações e os portos de lenha que resistiram à fuga dos trabalhadores elevaram o preço do combustível, pondo os navios e lanchas em sérias dificuldades para equilibrar os custos. Ademais, a falta de dinamismo fluvial acarretou problemas aos moradores ribeirinhos, pois os navios eram os únicos meios de contato e socorro numa época em que não existia televisão, telefone, internet, rádio e o telégrafo ser uma tecnologia apenas disponível na capital.

A partir de 1915 com a substituição da matriz energética das embarcações – do carvão para o óleo – os agrupamentos populacionais ainda existentes em torno dos portos de lenha começaram a desaparecer, processo que durou até depois da segunda guerra mundial. Os antigos proprietários desses portos de biomassa, sem ter capital suficiente para investir em infraestrutura adequada ao armazenamento do novo combustível, saíram do mercado e abriram espaço para os empresários dos pontões, o posto de combustível flutuante e nova plataforma de trabalho, levando para o interior os investimentos que se concentravam apenas na capital⁶⁷.

Apesar do óleo ser mais caro que a lenha, a economia de tempo das viagens, o maior espaço a bordo e os ganhos ambientais justificaram a mudança da matriz energética. Com a retirada da fornalha que alimentava a máquina a vapor a emissão de fumaça foi reduzida e evitou-se a derrubada de árvores, além de possibilitar condições salubres de transporte para passageiros e tripulações. Com motores mais potentes, menores e sem o enorme aparato mecânico da propulsão a vapor, as embarcações tornaram-se velozes e livraram seus conveses dos estoques de achas necessárias às longas viagens, além de reduzir o tempo de parada nos portos para abastecimento.

Batista (2007) indica que estaleiros de Manaus, Belém, Santarém e demais cidades do interior onde haviam artesãos e carpinteiros navais com excelente habilidade, passaram a se dedicar a partir da década de 1920 à construção de embarcações de madeira que logo passaram a ser chamados de barcos regionais, motores de linha ou recreio, uma engenharia desenvolvida pelo povo amazônico. Essas embarcações possuíam tripulação reduzida, nasciam adaptadas à nova tecnologia do petróleo e inicialmente operavam na clandestinidade,

⁶⁷ De acordo com Baraúna (1974) apud Batista (2007) a inauguração da embarcação movida a óleo nas águas amazonenses aconteceu em 1915 no rio Juruá.

transportando excessos de cargas e passageiros para compensar os custos da atividade e não raramente iam a pique por isso.

Nesse momento da história não somente a tecnologia foi incrementada, mas também as técnicas de navegação. As embarcações a vapor que costumavam puxar à reboque alvarengas e canoas para aumentar a capacidade de cargas e de passageiros deram lugar às balsas e empurradores, pois descobriu-se que um motor era mais eficiente, econômico e veloz quando empurra do que quando puxa, técnica que foi adequada às características fluviais amazônicas para viabilizar o transporte de cargas em geral.

Apesar de todas as utilidades que o barco recreio proporcionou, ele trouxe também problemas para os moradores ribeirinhos, pois os banheiros criados pela velocidade alcançada pelas embarcações invadiam as plantações de várzeas, abalavam estruturas de casas durante a cheia, alagavam canoas e faziam a população ribeirinha ter consideráveis perdas num período de escassos recursos financeiros. Benchimol (1995) destaca que até a década de 1990 a Capitania dos Portos em Manaus tinham registrados mais de 25 mil embarcações deste tipo, além das mais de 75 mil em toda a Amazônia. Com a incorporação da nova embarcação às águas amazonenses, o navio a vapor foi aposentado e em 1976 ainda era possível observar um cemitério desses navios na margem direita do rio Negro, à frente da cidade de Manaus.

1.6.3 No esforço de guerra o renascimento da economia da borracha

As esperanças amazônicas de reconquista do mercado de borracha nunca cessaram, principalmente quando as grandes empresas do setor automobilístico – Ford, Michelin, Goodyear, Firestone e Pirelli – começaram a investir no cultivo da seringueira como forma de frear o cartel asiático que impunha elevados custos para o fornecimento da matéria-prima. Entre todas somente a Ford decidiu pelo cultivo na Amazônia em 1927, quando Henry Ford recebeu concessão de terras nas margens do rio Tapajós, no Pará, para plantar um milhão de hectares de seringueiras – nunca alcançados –, com isenção de impostos por 50 anos. Para produzir, o empresário americano construiu uma cidade com todos os aparelhos sociais necessários para a habitabilidade – educação, saúde, segurança, saneamento, etc. –, logo batizada com o nome de Fordlândia. A terra pouco propícia ao cultivo da seringueira fez com que o empreendimento fosse estendido, em 1934, para outra extensão de terra na mesma margem do rio Tapajós, Belterra, que além de possuir condições propícias ao cultivo da *hevea* tinha a facilidade de receber navios cargueiros durante todo o ano pela profundidade do canal

de navegação. Em fins da década de 1930, após mais de 10,5 milhões de dólares investidos os resultados das plantações eram minguados em comparação aos seringais das concorrentes.

No Amazonas, o empreendimento gumífero se resumiu às iniciativas de colonos japoneses em Parintins, em 1931, e à Cosme Ferreira Filho, um ferrenho defensor da borracha cultivada, que em Manaus plantou seringueiras em propriedade do Aleixo, em 1935, por acreditar que em curto prazo o Brasil não seria capaz de sequer atender sua demanda interna. O mesmo pensamento, aliado à possibilidade de lucros, levou outros estados brasileiros a tentarem o cultivo da seringueira, tais como: São Paulo, Espírito Santo, Bahia, Amapá, Pernambuco, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Rio de Janeiro, empreendimentos que esbarravam nas limitações ecológicas impostas pelas pragas que assolavam as plantações e inviabilizavam os investimentos.

Mas foi com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e com o controle dos seringais asiáticos pelos japoneses que a economia da borracha renasce em terras amazonenses. Segundo Garfield (2009) os Estados Unidos temendo a interrupção do fornecimento de borracha, principal produto da indústria bélica e automotiva, que naquele momento utilizava mais de 76% da borracha crua consumida no país, voltou suas atenções novamente para a Amazônia, que no passado fora a maior produtora de borracha e no presente de então abrigava as iniciativas de um patrício empenhado na produção de borracha cultivada, Henry Ford. As sondagens americanas apontavam para a existência de mais de 300 milhões de árvores da *hevea brasiliensis* espalhadas por toda a extensão territorial da Amazônia brasileira, o que significava uma produção aproximada de 800 mil toneladas de borracha por ano. Se a produção mundial de borracha fora agravada pela guerra, para a Amazônia o evento auxiliaria a economia gumífera que naqueles anos respondia por apenas 1,4% da produção mundial. Todavia, os cálculos não consideraram as distâncias e a falta de força de trabalho para reativar um empreendimento abandonado há três décadas.

Nesse contexto os Estados Unidos propusessem ao governo brasileiro um acordo de cooperação – *Os acordos de Washington* – cujo documento principal contemplava 41 acordos onde 21 tratavam diretamente da produção e comercialização da borracha. O Brasil deveria empreender esforços para produzir em menor espaço de tempo a maior quantidade de borracha possível e em troca o governo americano garantiria o empréstimo de 100 milhões de dólares para o aparelhamento do parque siderúrgico brasileiro, a compra exclusiva a preços fixados do excedente que a indústria brasileira não consumisse⁶⁸ e um fundo especial de

⁶⁸ De acordo com Ferreira Filho (1965) a política de fixação de preços não era uma vantagem para o Brasil, pois pelas circunstâncias impostas pela guerra a Amazônia voltava a ter o monopólio produtivo de borracha, o que em tese deveria

financiamento para que o Brasil recrutasse da força de trabalho para reativar os seringais amazônicos e reestruturasse os serviços de transporte. O Brasil que tentava há tempos implementar uma política de longo prazo para a borracha deu seu aceite em 1942 e passou a honrar as cláusulas dos acordos, criando o Serviço Especial da Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA)⁶⁹ para recrutar força de trabalho no nordeste e enviar para a Amazônia, bem como viabilizou a criação da Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico (SAVA)⁷⁰, responsável por abastecer a região com gêneros alimentícios e outros de primeira necessidade em face do programa de produção de borracha (MIRANDA; HOCHMAN, 2011).

Conforme Araújo (1998), em 1942 o governo brasileiro iniciou um programa de alistamento voluntário como se fosse uma verdadeira operação militar⁷¹, colocando os trabalhadores nordestinos diante de um “trilema”: ir para a guerra, ir para a Amazônia ou ficar no nordeste provando da seca. Utilizando de propaganda enganosa⁷² o governo ofertava aos trabalhadores um regime de trabalho autônomo com possibilidade de acúmulo de riquezas pelo direito a 60% de tudo o que fosse produzido⁷³, além de amparo às famílias dos voluntários – alimentação, educação e assistência médica –, o direito à metade da castanha colhida, da madeira derrubada e autorização para quaisquer espécies de caças, pesca e comércio de peles. Ademais, o Estado oferecia ainda o direito a um hectare de terra para plantar e a garantia que ao final da guerra os voluntários retornariam às suas terras com toda a riqueza produzida como heróis da Pátria, sob total apoio do Governo Federal. Os trabalhadores foram convencidos de que seriam tão importantes quanto os soldados que serviam às forças armadas brasileiras na linha de frente do conflito, estratégia que fez o seringueiro nordestino se sentir um verdadeiro soldado da borracha e os seringais os seus campos de batalha⁷⁴.

garantir naturalmente a elevação dos preços. Entretanto, antes que os acordos fossem propostos ao governo Vargas, em 1942, os assessores americanos logo cuidaram de contornar essa desvantagem comercial.

⁶⁹ Criada pela Portaria nº 28, de 30 de novembro de 1942 com recursos da *Ruber Reserve Corporation* (RDC).

⁷⁰ Criada pelo Decreto Lei 5.044, de 4 de dezembro de 1942, disponível no portal do Senado Federal em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=13891>>.

⁷¹ O alistamento foi regulamentado pelo Decreto-Lei nº 5.225, de 1º de fevereiro de 1943. Disponível no portal do senado no sítio: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=5452>>. Acesso em: 10 fev. 2012.

⁷² Araújo (1998) destaca que o governo providenciava cartazes onde se podiam ver seringueiros em meio a diversos tambores carregados em caminhões e árvores de seringueira dispostas lado a lado. O desavisado nordestino, iludido pela imagem, logo se imaginava naquele local onde facilmente faria dinheiro. Mas, a imagem era falsa, pois o transporte nunca poderia se dar por caminhões se as estradas de cá são os rios. Ademais, aquela fatura de látex não seria possível, pois as árvores silvestres são dispersas. Na verdade, tratava-se de uma imagem dos seringais asiáticos.

⁷³ Dean (1989) destaca que o acordo nunca foi cumprido pelo fato do Banco de Crédito da Borracha não fiscalizar os barracões. Desta forma, enquanto o seringueiro recebia US\$ 0,15 por quilo de borracha, seu patrão recebia US\$ 6,25.

⁷⁴ Sobre a construção do léxico “soldado da borracha” e suas derivas de valores, consultar Isquerdo (1994).

Diante das garantias a maioria, alistados compulsoriamente, optaram pela Amazônia, fazendo com que novamente o mundo dos cavalos, bois, safras de arroz e de feijão, sol e terra dessem lugar às canoas e barcos, onças pintadas, estranhas moléstias, florestas e rios tortuosos. Esses homens deixaram para trás suas famílias e o passado no nordeste, rumando para o sofrimento na Amazônia. Benchimol (1992) diz que o que realmente fez o nordestino vir para os seringais amazônicos foram as ilusões criadas pelos discursos de fartura e riqueza. Em uma das entrevistas realizadas em suas pesquisas de campo D. Antônia Ferreira, da Paraíba, revela:

Ajudava o meu marido na agricultura. Nós não vivíamos na miséria, graças a Deus. Mas desde o dia que meteram na cabeça dele essa história de vir, que esse homem enlouqueceu [...] fizeram essa malvadeza com o pobre. Lá, nos disseram que a borracha estava a 20\$000 o quilo, que um homem trabalhador fazia mais de 100\$000 por dia, era só chegar e ajuntar que todo mundo estava nadando em dinheiro. Se ajuntava até com ciscador (59).

Saindo do Nordeste, os trabalhadores enfrentavam horas de viagem na carroceria dos caminhões ou em vagões de trens e chegando até Belém-PA ou Fortaleza-CE passavam dias ou meses em alojamentos insalubres, muitas vezes cercados por arames farpados como em um campo de concentração, até serem despachados para Manaus-AM ou para o Território do Acre na terceira classe dos navios. Segundo Silva (2005), quando a viagem até Belém ou Manaus era realizada de navio, o risco de torpedeamento por submarinos alemães, como já havia ocorrido com diversas embarcações no litoral brasileiro naqueles tempos, era uma realidade que nunca podia descartada.

Araújo (1998) destaca que em caso de naufrágio os soldados poderiam se manter vivos com a provisão de bolacha e água que levavam no bolso interno ou em caso de captura pelos inimigos deveriam engolir uma pílula de cianureto que lhes eram entregue, visto que era preferível o suicídio que a prisão inimiga. Chegando aos portos da Amazônia era iniciada a seleção, feita pelos próprios seringalistas e cujo principal critério era o porte físico do trabalhador. Os seringalistas após escolherem seus homens se responsabilizavam por levá-los até seu local de trabalho no seringal e cuidar para que aprendessem o serviço. Neste momento o contrato assinado no Nordeste perdia o valor e passava a vigor a lei do barracão apoiada na exploração e castigos, onde o patrão era jurista e legislador.

Para viabilizar o renascimento do transporte fluvial foi preciso que os Estados Unidos criassem um sistema de transporte administrado pela Rubber Reserve Company, posteriormente transformada em Rubber Development Corporation (RDC), com sede no Teatro Amazonas, cujo principal desafio era assumir as funções do antigo sistema de

aviamento, ou seja, abastecer os seringais e as casas aviadoras com bens de primeira necessidade, transportar trabalhadores para os seringais e o produto para os Estados Unidos. Benchimol (1992) indica que o desconhecimento da região pela RDC resultou em inúmeras decisões equivocadas que comprometeram a logística operacional, tais como: o envio de trabalhadores atrasados ou adiantados para os seringais em épocas que não coincidiam com o fábriço da borracha; a falta de suprimentos em períodos de seca, quando os altos cursos dos rios da borracha não eram alcançados; o recebimento de seringueiros por seringais que ainda não tinham estradas de seringa preparadas; o recebimento de trabalhadores por seringalistas sem a justa contrapartida de suprimentos para mantê-los no seringal, enquanto outros recebiam suprimentos sem receber homens, alguns seringais com alta produção não recebiam nem homens e nem suprimentos ao passo que localidades de baixa produtividade recebiam os dois.

Acabada a guerra, o desejo americano de criar *plantations* de borracha na Amazônia como fonte estratégica de abastecimento se arrefeceu, pois os custos envolvidos eram superiores aos custos de importação do produto asiático e as pesquisas de borracha sintética nos Estados Unidos estavam avançadas. Após o período de exclusividade de compra da borracha amazônica pelos Estados Unidos que expirou em 1947 novamente uma crise anunciada se estabeleceu nos rios amazonenses, o tráfego de navios reduziu-se, muitos vapores se retiraram e os que ficaram foram subutilizados pelo alto custo de operação e manutenção, ficando ancorados nos portos amazonenses. Segundo Bittencourt (1957) até mesmo os navios do sul do país deixaram de aportar em Manaus, realizando a última parada na cidade de Belém. O fim da batalha da borracha resultou em um novo esvaziamento do interior amazonense – tanto no aspecto demográfico, quanto de políticas econômicas e de desenvolvimento por parte do Estado) e, conseqüentemente, das fronteiras do norte do Brasil.

O Brasil não precisava mais de seus soldados da borracha, que foram abandonados na floresta à própria sorte⁷⁵. Os americanos, que tiveram participação direta neste processo de pauperização humana, em nenhum momento foram convidados a responder pelas vidas perdidas no meio da selva amazônica, que segundo Benchimol (1992) e Araújo (1998) chegaram a mais de 32 mil. Os sobreviventes que não tiveram condições de retornar para o seu sertão foram incorporados à população amazônica de vez, provando da cultura local e oferecendo muito de suas expressões sociais. Terminado o período de exclusividade de

⁷⁵ Um estudo detalhado sobre a posição do parlamento Brasileiro sobre os problemas sociais criados pela arrematamento de homens para a Amazônia pode ser consultado em Costa (2007).

fornecimento – 1942-1947 – o cenário que se viu foi de total abandono humano e político, os quais Araújo (op. cit) destaca:

Uma revoadada. Tratores abandonados em plena floresta. Barcos incompletos nos estaleiros. Estruturas para construção largadas nas barrancas dos rios. Aeroportos entregues a atônitos funcionários brasileiros. Os americanos batiam em retirada. Após a capitulação japonesa, em agosto de 1945, a borracha brasileira não interessava mais. Utensílios, máquinas, caminhões, tratores, barcos, navios, equipamentos de rádio.

Entre todos os malefícios deixados pela Batalha da Borracha, Chaves (2011) detecta algo positivo na constituição socio-histórica do seringueiro, sua gradativa recusa em continuar alimentando o regime do barracão indo se estabelecer nas margens dos rios para cultivar seringueiras em pequena escala, criando comunidades produtoras de borracha que complementavam suas subsistências com atividades agrícolas, a exemplo de algumas comunidades do rio Aripuanã, no Amazonas. Muitos seringueiros que conseguiam pagar suas dívidas com os patrões e acumulavam saldos ofereciam-se para arrendar as terras que trabalhavam e posteriormente a compravam.

Entretanto, muitas dessas operações eram ilegais, pois os seringalistas em muitas oportunidades sequer eram donos das terras que exploravam e sim arrendatários de outros patrões, ficando ao final desse processo o seringueiro com todo o prejuízo, conforme relato de dona Maria do Rosário Souza (entrevistada durante a pesquisa), filha do soldado da borracha Raimundo Souza, o Raimundo Arigó, que veio de Martinópolis-CE na década de 1940 para os seringais do rio Aripuanã:

Ele era empregado dum patrão dele, aí ele tava devendo muito. Ele trabalhava, trabalhava e nunca terminava de pagar, aí ele foi e negociou com ele: que ele vendesse as terra para ele trabalhar. Primeiro ele fez o arrendamento de terra e com esse arrendamento ele conseguiu pagar a dívida dele, aí ele tirou saldo e desse saldo ele deu entrada na colocação chamada São Pedro, no rio Aripuanã. Só que antes dele tinha sido de um outro dono chamado Filéto e esse que vendeu pro papai era Raimundo Carvalho. O Fileto ficou sabendo que o papai tinha comprado as terra, e as terra tava muito valiosa porque o papai já tinha plantado muita semente de castanha e umas vinte estrada com cinquenta pé de seringueira cada [...], como a documentação do terreno não tinha sido passada porque o Raimundo Carvalho não tinha documento, que tava tudinho com o Fileto, aí o papai perdeu as terra dele nesse sentido.

A batalha da borracha possibilitou o renascimento do tráfego fluvial nas águas dos rios amazonenses, ao mesmo tempo em que encerrava a trajetória do navio a vapor nas águas amazônicas. Com a reativação dos seringais as embarcações voltaram a atracar nos portos do interior e tornou-se motivo de prestígio para os seringalistas junto à comunidade.

O que restou do esforço de guerra foi a criação de um fundo de desenvolvimento para a Amazônia que consistia numa dotação orçamentária não inferior a 3% da renda

tributária da nação, incluída no art. 199 da Constituição de 1946, a serem investidos no desenvolvimento da região Amazônica por vinte anos⁷⁶. Este instrumento constitucional foi a primeira ação para viabilizar as instituições de valorização e desenvolvimento da Amazônia em décadas seguintes, a exemplo da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que substituiu a Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA), em 1966; e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), criada em 1957 como porto livre e posteriormente, em 1967, recebeu incentivos fiscais para implantar um polo industrial.

A presença da Ford em Fordlândia e Belterra não perduraria após o fim da guerra, pois a borracha natural passaria a sofrer concorrência acirrada dos elastômeros artificiais, a borracha sintética, e os investimentos em plantações se tornaram inviáveis. As políticas de governo nos anos que se seguiram contribuíram para afundar de vez o setor borracheiro, pois como o Estado garantia a compra da produção de cana-de-açúcar, algodão e café a um preço mínimo, muitos estados produtores de borracha abandonaram a cultura da borracha por não ter o mesmo benefício. Enquanto isso a borracha continuava sendo um produto estratégico para a economia mundial, pois os pneus passaram a ser um fator que impactava diretamente o preço de tudo o que se transportava por veículo a motor, inclusive alimentos e trabalhadores urbanos.

A navegação que ativou o comércio intertribal no período pré-colonial e possibilitou o avanço português aos rios mais afastados da costa brasileira – Purus, Negro, Javari, Madeira, Içá e Juruá – durante o período colonial, no período imperial e republicano auxiliou o alcance das fronteiras do norte brasileiro, com a ajuda da tecnologia a vapor, para escoar as toneladas de borracha necessárias para a Europa e os Estados Unidos viabilizarem seus parques fabris.

Ao fim do segundo período da economia da borracha, houve uma espécie de “descaminhos de políticas governamentais” para a Amazônia. A região, que fora vista como uma grande reserva de mercado desde o período colonial passou a viver dos resultados de novos períodos econômicos – nunca comparados à economia da borracha –, como a economia das fibras (juta e malva) e da pesca, setores da socioeconomia amazônica que passaram a ser as novas fontes de colonização amazônica até a efetiva implantação do projeto industrial do modelo Zona Franca de Manaus.

⁷⁶ Legislação disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>.

Enfim, pelos “caminhos que andam”⁷⁷ o Amazonas se tornou conhecido mundialmente, mas, principalmente, a partir dos rios construiu-se a base estruturante da cultura amazônica – uma mescla de índio, colono e nordestino que incorporou o cotidiano das águas – e seu vínculo com extensa rede hidrográfica. Na Amazônia as pessoas não nascem em São Gabriel da Cachoeira, em Tabatinga ou em Manicoré, elas nascem no alto rio Negro, no rio Solimões ou no rio Madeira, respectivamente. O amor pela água é muito maior que pelas terras, pois as terras não são ricas, os rios é que são bons: de borracha, de castanha, de farinha, de pirarucu, etc. o rio foi fator de valorização da terra e de fixação do homem, algo que os imigrantes que chegavam atraídos pela borracha logo cuidaram de aprender. O rio e a navegação, tornaram-se elementos da organização sociocultural cristalizado na circulação de pessoas e cargas e na necessidade de comunicação e subsistência das populações locais.

⁷⁷ O termo “caminhos que andam” foi cunhado por Bittencourt (1957).

CAPÍTULO 2 – TRABALHO, NAVEGAÇÃO E VIDA CAMPONESA⁷⁸

A canoa supre o cavalo. O campo é a água do meândrico sistema hidrográfico. O caboclo mesmo batizou de *montaria* ao casco ligeiro que singra o dorso das águas, enveredando pelos rios, furos, igarapés e até por entre a floresta submersa. (TOCANTINS, 1973, p. 82)

Entre os diversos modos campesinos de vida que se desenvolveram no mundo, existe, na Amazônia, um campesinato singular que não se estruturou apenas a partir da organização produtiva sobre as terras, mas que contou também com os demais ambientes que envolvem as pessoas: a floresta e, particularmente, o rio. Temos, portanto, na configuração estrutural do campesinato amazônico, um ordenamento socioprodutivo que se pauta na apropriação das terras, das florestas e das águas (rios, lagos, igarapés, paranás, furos e demais ambientes que sustentam as populações com a ictiofauna amazônica) para a produção de vida material – bens que atendem às necessidades de consumo: comer, beber, vestir, morar, etc. – e simbólica – o que inspira e dá sentido à vida.

A Amazônia, particularmente, a Amazônia Ocidental, tem a maior parte de sua extensão territorial entrecortada por rios, e isso obriga as populações que ocupam suas margens a viver parte de suas vidas literalmente sobre as águas. Entre o período que se estende do fim da enchente, passando por todo o período da cheia e terminando com o início da vazante temos em média 3 meses em que as terras estão totalmente submersas, quase sempre nos meses de maio, junho e julho⁷⁹. Esse fenômeno sazonal obrigou os seres humanos

⁷⁸ Existem diversas categorias já fundadas para identificarmos o sujeito que mora e trabalha às margens do rio, entretanto, preferimos denominar este trabalhador (ribeirinho/caboclo) como o camponês amazônico. A reflexão de Witkoski (2010) é pertinente para compreendermos que o *caboclo* não deve ser entendido apenas como o mestiço resultante do cruzamento entre o branco e o índio, mas como o tipo social que tem sua vida associada à região amazônica e guarda as heranças socioculturais dos *índios das águas* que habitavam nossos rios quando da chegada dos colonizadores a partir do século XVI. Seu modo de vida, adaptado ao ecossistema de várzea, atende a um calendário hidrológico e tem como meta a manutenção do grupo familiar, em contraposição ao tempo cronológico das sociedades modernas que preceituam a acumulação. Em suas palavras, o caboclo é “[...] a matriz histórico-cultural [de descendência indígena] que acabou for formar as populações humanas que hoje habitam as várzeas – os quais conceituamos, de um ponto de vista sociológico, como camponeses [amazônicos]” (p. 292). Os camponeses, segundo Wolf (1970, p. 16), “[...] são cultivadores rurais cujos excedentes são transferidos para as mãos de um grupo dominante, constituído pelos que governam, que os utilizam para assegurar seu próprio nível de vida, e para distribuir o restante entre grupos da sociedade que não cultivaram a terra, mas devem ser alimentados, dando em troca bens específicos e serviços”. O camponês amazônico é, portanto, o sujeito capaz de utilizar os demais ambientes de trabalho, além da terra, para produzir sua vida material e simbólica, garantindo o sustento da sua família, reproduzindo o seu modo de vida no tempo e no espaço, ao mesmo tempo em que se relaciona com um grupo social maior representado pelas populações das cidades. Alguns moradores da várzea se auto-intitulam *caboclos* e outros preferem ser chamados de *ribeirinhos*, categoria híbrida (*caboclo-ribeirinho*) formulada por Fraxe (2004) que nos leva ao mesmo entendimento, ou seja, o morador das margens dos rio Solimões-Amazonas, e seus afluentes, que vivem do que os rios, florestas e águas oferecem e, desses ambientes, extraem o sentido para todas as suas particularidades de vida.

⁷⁹ A título de exemplo o regime das águas amazônicas, o rio Negro – vinculado à subida e descida do rio Solimões-Amazonas – completou o ciclo no período 2012/2013 em 343 dias, conforme medições do Porto de Manaus, iniciando o seu movimento de subida (enchente) no dia 27/11/2012 com a cota de 15,96m e retornando ao seu nível mínimo em

a desenvolver diversas tecnologias para se adaptarem a um ambiente híbrido – de terras e águas⁸⁰, uma particularidade da vida (material e simbólica) dos camponeses amazônicos que não seria possível sem o auxílio da navegação para a realização das atividades cotidianas.

Habitamo-nos à visão romântica da subordinação do homem⁸¹ às forças naturais, mas o fato de o homem habitar as terras de várzea implica dizer que eles lá estão conscientemente, por vontade própria, não pelo fato de a natureza os obrigar. Nessa perspectiva, a natureza não é ativa, mas passiva. Credita-se a permanência humana em quaisquer espaços, inclusive na Amazônia, à consciência que os homens possuem da sua capacidade em retirar da natureza, por suas atividades de trabalho, os meios necessários para se sustentar, afastando a hipótese de subordinação às forças naturais como condição de vida. Por meio de suas atividades laborais, o homem cria condições múltiplas de existência – biológicas e sociais –, buscando atingir os fins pretendidos. A este processo, onde os homens, interagindo, se apropriam conscientemente da natureza para satisfazer suas necessidades, convenciamos chamar de *trabalho*. Apesar de o trabalho ser um processo de que participam homens socialmente organizados e a natureza, Marx (2012) nos adverte que ele é uma categoria que guarda um caráter exclusivamente humano, visto que o homem, por intermédio de sua ação consciente, impulsiona, regula e controla o intercâmbio material com a natureza na finalidade de obter formas úteis à vida e, assim, pelo trabalho, torna-se um ser social que se liberta dos instintos para se reproduzir como gênero humano. Em suas palavras, o trabalho é a:

[...] atividade dirigida com o fim de criar valores-de-uso, de apropriar os elementos naturais às necessidades humanas; é condição necessária do intercâmbio material entre o homem e a natureza; é condição natural eterna da vida humana, sem depender, portanto, de qualquer forma dessa vida, sendo antes comum a todas as

04/11/2013 com a cota de 19,35m, ou seja, 3,39m acima do nível inicial. Durante 202 dias, a partir do início da enchente (55,34% de um ano civil ou 58,89% do regime de 2012/2013 em questão), as águas mantiveram-se ascendentes e alcançaram a cota de 29,33m em 16/06/2013. Entretanto, nos 21 dias que antecederam o evento máximo, as águas subiram apenas 17cm, um movimento quase estático de alternância entre pequenas subidas e descidas. Em 17/06/2013 iniciou-se o movimento de descida das águas (vazante), completando seu ciclo após 141 dias. Disponível em: <http://www.portodemanaus.com.br/?pagina=nivel-do-rio-negro-hoje>. O período que compreende o fim da enchente e início da vazante convenciamos chamar de cheia, momento em que as terras e as casas estão tomadas pelas águas do rio e obrigam os habitantes da várzea a literalmente viver sobre a água, adequando-se engenhosamente a este ambiente. O período que compreende o fim da vazante e início da enchente convenciamos chamar de seca, momento em que se formam grandes praias, que dificultam a vida dos moradores da várzea, e o canal do rio se estreita, dificultando a navegação pela formação de bancos de areias e/ou por obstáculos naturais do rio. A partir deste conhecimento, dividimos didaticamente o ciclo das águas dos rios amazônicos em 4 períodos distintos: enchente (meia água), cheia (água grande), vazante (meia água) e seca (água pequena), onde a enchente/cheia representa o inverno amazônico e a vazante/seca define o verão. Enquanto a enchente e a vazante são períodos muito dinâmicos, a cheia e a seca são momentos mais estáticos.

⁸⁰ Sobre a discussão acerca da vida nas terras e águas da várzea consultar: FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. *Homens Anfíbios: etnografia de um campesinato das águas*. São Paulo: Annablume, 2000.

⁸¹ Nesta investigação, utilizaremos o termo “homem” para qualquer indivíduo pertencente à espécie humana sem distinção do gênero, exceto quando nos referirmos à divisão sexual do trabalho, onde haverá a distinção entre homem, mulher e criança devidamente caracterizada no texto discursivo.

suas formas sociais. Não foi, por isso, necessário tratar do trabalhador em sua relação com outros trabalhadores. Bastaram o homem e seu trabalho, de um lado; a natureza e seus elementos materiais, do outro [...] (p. 218).

Então, a vida dos homens, reunidos em sociedade, depende da capacidade que eles têm em extrair da natureza as coisas úteis às suas vidas, o que só é possível a partir dos processos de trabalho desenvolvidos de acordo com suas realidades locais. O processo de trabalho é primeiramente uma idealização, ou seja, é antes de mais nada as ideias que povoam a mente dos homens e que, pelo trabalho, são transformadas em bens úteis à vida. Essa dinâmica é importante para compreendermos a simbologia e a concretude do trabalho sobre a natureza nas comunidades camponesas amazônicas, que apreendido no interior das relações entre os homens se transforma na roça, na casa, no porto, no barco, no rio, etc.

Se, no primeiro capítulo, historicizamos a presença humana nas margens dos rios, auxiliada pela navegação, até o momento em que se encerra o segundo período da economia da borracha, em meados do século XX; nesta seção, trataremos a navegação como uma atividade que auxilia o trabalho humano sobre a natureza, ou seja, a navegação como uma atividade estruturante da vida que faz do rio um lugar de trabalho nas várzeas do Solimões-Amazonas, literalmente uma atividade que conduz a vida camponesa e permite todo o movimento da Amazônia.

Ao nos aproximar de uma comunidade às margens do rio Solimões-Amazonas, logo nos deparamos com o seguinte cenário: diversos portos montados à frente de cada casa, canoas, botes e batelões atracados, plantações diversas no terreno, canteiros suspensos, algumas criações de animais (bovinos, patos, galinhas, etc.) e a casa palafita. Diante desse cenário construído ao longo dos séculos, a navegação é uma das atividades mais representativas do uso social da natureza (neste caso dos rios) na Amazônia, pois as famílias internadas nas margens da extensa rede hidrográfica amazonense fazem, dos vários tipos de embarcações, um dos elementos mais importantes do seu cotidiano – ir à escola, visitar amigos, levar e trazer produtos, viajar, divertir-se, deslocar-se para o trabalho, etc. –, que, de toda forma, auxilia a vida.

Por meio dos depoimentos dos chefes de famílias (pai e/ou mãe), passaremos a conhecer as particularidades da vida camponesa às margens do rio Solimões-Amazonas, representações que revelam a necessidade da apropriação do rio e as maneiras de compreender seu mundo de águas.⁸² Para os caboclos amazonenses, a embarcação e o rio são garantias do deslocamento físico, a certeza do convívio com outras comunidades e a forma de

⁸² Os (as) chefes de família entrevistados neste estudo, bem como suas qualificações, estão dispostos no Anexo L.

contato com a cidade. Ao iniciarmos a discussão dessa seção, descartamos o aprofundamento de discussões sobre as teorias do campesinato, muito menos confrontaremos os conhecimentos já cristalizados sobre esta categoria de vida, pois estudos de grande envergadura nos antecedem.⁸³ Iremos, pois, nos apropriar de algumas variáveis da vida camponesa para compreendermos a importância da navegação na organização social das comunidades que têm, no rio, o marcador de seu tempo e o formador de seus espaços.

2.1 A Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV)

A atual disposição demográfica das várzeas amazônicas é resultado de séculos de colonização dos rios, e muitas das características do modo de vida dos sujeitos pretéritos – povos indígenas, colonos, comerciantes e migrantes nordestinos – ainda podem ser encontradas entre os grupos que se organizam neste espaço. Durante os séculos XVIII e XIX, principalmente a partir da criação da Província do Amazonas, o Estado ofereceu concessões de terras para colonos que se dispusessem ocupar a terra com uso produtivo a partir da agricultura, e estes tomaram a mão de obra indígena para auxiliar os trabalhos na terra, resultando numa mescla de técnicas de cultivo que se obteve a partir do alinhamento dos conhecimentos indígenas e colonos. (LOUREIRO, 2007).

A dedicação a terra prioritariamente como atividade principal de trabalho foi uma das características herdadas pelas atuais populações, técnicas que fizeram do caboclo um trabalhador que vive alternando, ao longo do ano, suas atividades entre a várzea, a terra firme e os ambientes aquáticos. A preferência pela várzea reflete uma racionalidade que leva em conta a fertilidade das terras sazonalmente alagadas pelo rio, principalmente as terras banhadas por rios de água branca ou barrenta⁸⁴, onde os sedimentos depositados garantem a

⁸³ Algumas obras podem ser consultadas para a compreensão do campesinato: para o entendimento da formação, desenvolvimento e os principais aspectos das sociedades camponesas consultar WOLF, Eric R. *Sociedades Camponesas: curso de antropologia moderna*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.; sobre os aspectos da vida simbólica das comunidades camponesas consultar WOORTMANN, Ellen; WOORTMANN, Klaas. *O trabalho da terra: a lógica e a simbólica da lavoura camponesa*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1997.; um entendimento detalhado sobre o consorciamento humano na produção camponesa, por meio do parentesco e compadrio, consultar WOORTMANN, Ellen F. *Herdeiros, parentes e compadres: colonos do sul e sitiantes do Nordeste*. São Paulo; Brasília: Hucitec; Ednub, 1995.; sobre o campesinato amazônico e as formas de apropriação dos ambientes de trabalho – terra, florestas e águas – pelos homens consultar: WITKOSKI, Antônio Carlos. *Terras, florestas e águas de trabalho: os camponeses amazônicos e as formas de uso de seus recursos naturais*. São Paulo: Annablume, 2010; e CRUZ, Manuel de Jesus Masulo. *Territorialização camponesa na várzea da Amazônia*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2007.

⁸⁴ Como o campo de pesquisa selecionado para este estudo está na calha central do rio Solimões-Amazonas (figura 1), ou seja, nos rios de água barrenta, é este tipo de várzea que irá nos interessar, principalmente em virtude das qualidades limnológicas dessas águas, ricas em sedimentos e microrganismos, que garantem a manutenção de vida de uma infinidade de espécies da fauna e flora amazônica e permite uma maior densidade demográfica em suas margens por fornecer

produção de meios de vida através de colheitas de curto ciclo (Box 1). Além disso, trabalhar e habitar as terras próximas ao rio facilita a comunicação pela navegação e garante um estoque abundante de proteína animal de fácil aquisição a partir do pescado.

O campesinato amazônico, assim como toda organização humana sobre a terra, tem como objetivo máximo primeiramente atender às necessidades materiais de vida, o que, via de regra, se dá pela apropriação dos recursos naturais disponíveis para gerar bens úteis à manutenção biológica da vida. Ao longo da história evolutiva das sociedades, esse intercâmbio, entre o homem e a natureza, se intensificou a ponto de a racionalidade produtiva acenar para a necessidade de melhor administrar as forças produtivas disponíveis – insumos, ferramentas e força de trabalho – que se tornaram cada vez mais escassas.

As comunidades camponesas da Amazônia, e, neste estudo em particular, as que residem nas várzeas do rio Solimões-Amazonas, ilustram perfeitamente este cenário, pois organizadas à beira dos rios desenvolvem processos produtivos

voltados ao atendimento de suas necessidades de consumo, utilizando para isso o emprego da força de trabalho eminentemente familiar nas atividades ligadas à agricultura, ao extrativismo (animal e vegetal) e à criação de animais. Ademais, gerando os principais bens que consomem como estratégia de manutenção do seu modo de vida, também mantêm constante comunicação com outros grupos sociais como forma de garantir o consumo de outros produtos que não produz. Neste estudo, nominaremos esta organização camponesa, de produção e consumo, como a *unidade de produção familiar de várzea* (UPFV).

Box 1 – A várzea e seus preceitos legais

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), no Artigo 2º, “c” da resolução nº 4, de 18 de setembro de 1985, definiu a várzea como o leito maior sazonal, nos termos do documento: “calha alargada ou maior de um rio, ocupada nos períodos anuais de cheia”. Entretanto, Surgik (2005) afirma que a várzea se enquadra muito mais no conceito de solos aluviais descritos no Artigo 16º do Código de Águas brasileiro:

Art. 16. Constituem “aluviação” os acréscimos que sucessiva e imperceptivelmente se formarem para a parte do mar e das correntes, aquém do ponto a que chega o preamar médio, ou **do ponto médio das enchentes ordinárias, bem como a parte do alveo que se descobrir pelo afastamento das águas [grifo nosso]**.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA (2005, p. 9), por meio do Projeto Manejo dos Recursos Naturais da Várzea – ProVárzea, definiu a várzea como um lugar onde há ligação direta entre água e terra, em que numa época do ano o solo fica exposto, ou seja, seco, e noutra época fica inundado.

A Secretaria do Patrimônio da União – SPU (2006) entende que a várzea pode ser de propriedade do governo federal ou estadual, dependendo da titularidade que ocupa, por ser considerada a própria calha do rio. Isto é, se a água é um bem público a área que ela ocupa, ainda que sazonalmente, também é um bem público. Mas, o Código de Águas, novamente, no parágrafo 2º do Artigo 11º, define que “Será tolerado o uso desses terrenos pelos ribeirinhos, principalmente os pequenos proprietários, que os cultivem, sempre que o mesmo não colidir por qualquer forma com o interesse público”.

Este ambiente ocorre ao longo dos rios, com cheias e vazantes sazonais, e é normalmente habitado por agricultores, pescadores, extrativistas e criadores, que utilizam a várzea como o principal lugar de atividades de sustento.

abundantemente a principal proteína animal do caboclo, o peixe. Para maiores detalhes consultar: STERNBERG, Hilgard O'Reilly. A água e o homem na várzea do careiro. 2. ed. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1998.

Lima et. al. (2001) destacam que, além das características já mencionadas, a unidade familiar camponesa é reconhecida por outras particularidades, tais como: a) o baixo nível de capital de exploração – insumos de produção e dinheiro; b) a alta exigência de mão de obra para os trabalhos na terra; c) a diversificação da produção de acordo com a disponibilidade de recursos, objetivando o autoconsumo; e d) a posse de áreas de terras, quase sempre, inferiores ao módulo rural.⁸⁵

Como mencionado, além do atendimento das necessidades internas, a produção das comunidades também atende às necessidades de grupos externos, por exemplo, quando da comercialização dos excedentes de produção no mercado das cidades. A racionalidade desta ação não se pauta na maximização do lucro, na forma capitalista convencional, mas na necessidade de se reproduzir como um ser biológico e social, isto porque, quando o produtor vai ao mercado, seu interesse é ter rendas (dinheiro)⁸⁶ para adquirir os bens de que sua família necessita e não produz, nos mesmos moldes da forma simples da circulação de mercadorias exposta por Marx (2012, p. 177-178): “[...] M-D-M, conversão de mercadoria em dinheiro e reconversão de dinheiro em mercadoria, vender para comprar”, isto é, a forma pela qual se dá o intercâmbio dos produtos do trabalho. Dito de outra forma, suas ações são orientadas prioritariamente para a reprodução da família e não do capital, bem como não há separação entre o proprietário dos meios de produção e do trabalho.

A reunião das várias famílias varzeanas organizadas em unidades de produção independentes formam as comunidades, um espaço em que a vida pulsa em todas as dimensões (culturais, políticas, religiosas, econômicas, etc.), e as relações desenvolvidas durante o processo de trabalho (relações de produção) têm como base material a geração dos meios de vida que garante a reprodução do grupo familiar. Essas relações também são ricas em simbolismos, representações sociais construídas de forma a tornar mais compreensível o

⁸⁵ O módulo rural é uma unidade de medida agrária e tem o seu conceito derivado da definição de propriedade familiar nos termos da Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964, quando no inciso II, do Art. 4º definiu: “‘Propriedade Familiar’, o imóvel rural que, direta e pessoalmente explorado pelo agricultor e sua família, lhes absorva toda a força de trabalho, garantindo-lhes o sustento e o progresso social e econômico, com área máxima fixada para cada região e tipo de exploração, e eventualmente trabalho com a ajuda de terceiros”. Como o módulo rural expressa a medida de cada imóvel rural em separado, foi instituído o “módulo fiscal” a partir da Lei nº 6.746, de 10 de dezembro de 1979, de forma a classificar o imóvel rural, quanto ao seu tamanho, para fins tributários e para definir os benefícios que podem pleitear junto ao Estado. Por meio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), foi publicada a Instrução Especial INCRA nº 20, de 28 de maio de 1980 que define os módulos fiscais (a partir de média) para cada município brasileiro. No Amazonas, segundo o INCRA, os módulos fiscais variam de 80 a 100 hectares, a destacar os municípios de nosso *locus* de pesquisa: Coari (100 hectares), Manacapuru (80 hectares) e Parintins (80 hectares).

⁸⁶ De acordo com os entrevistados, suas rendas são compostas: a) por todos os produtos produzidos, pois com o que produzem não têm com o que gastar; b) pelas receitas da venda e/ou troca de excedentes na feira e/ou na própria comunidade entre os vizinhos e/ou comerciantes que atravessam o rio para comprar; c) pelos auxílios do governo (aposentadoria, seguro defeso, bolsa família, auxílio maternidade, etc.); e d) por pagamentos recebidos quando trabalham como meeiros nas propriedades de outros camponeses;

seu mundo, e configuram a base do saber camponês transmitido ao longo das gerações⁸⁷. Essas construções justificam os “modos de fazer” dos diversos tipos de trabalhos, além de renovar as inspirações da vida cotidiana. A esse respeito Woortmann e Woortmann (1997, p. 13) destacam: “Para se reproduzirem, os camponeses produzem mercadorias, mas a produção de mercadorias é antecedida logicamente pela produção de bens, e esta, por sua vez, é antecedida pela produção-reprodução de bens simbólicos que constituem o corpo do saber”. Assim, o material e o simbólico se fundem no processo de trabalho, onde o trabalho prático também é um trabalho simbólico.

As famílias residentes nessas comunidades podem ser do tipo *nucleares* ou *extensas*. As *famílias nucleares* são aquelas formadas pelo pai, mãe e seus filhos, enquanto as *famílias extensas* se organizam numa única estrutura, mas formadas por várias famílias nucleares. Não é incomum nos depararmos com os dois tipos de famílias nas comunidades amazônicas, porém, com maior frequência, encontramos as famílias do tipo *extensas*, isso porque as comunidades nascem na maioria das vezes de núcleos familiares que, ao longo das décadas, povoam a área com seus próprios membros, apesar de abrigarem famílias oriundas de outras localidades. Em viagens pelo rio Solimões-Amazonas, encontramos famílias inteiras (gerações de pais, filhos e netos) residindo no mesmo terreno – em casas separadas ou sob o mesmo teto –, participando de forma solidária e co-responsável dos processos de trabalho em prol do funcionamento da UPFV, sendo governados por chefes de famílias distintos no interior de suas residências, mas tendo seus processos produtivos comandados pelo chefe de família mais experiente (o detentor da memória do grupo) na execução das atividades, situação já destacada por Wolf (1970, p. 88-89):

⁸⁷ Apropriar-nos-emos do conhecimento já constituído e em constituição das *representações sociais* para compreendermos os depoimentos dos sujeitos entrevistados, pois criamos representações na vida cotidiana como mecanismo para nos ajustar ao mundo a nossa volta. Jodelet (2001) afirma que as representações são sociais porque compartilhamos com outros, de nosso mesmo gênero humano, as nossas múltiplas observações da realidade coletiva, seja no trabalho, na família ou nos demais grupos que compõem nossa esfera comunicativa. A representação social é a forma de conhecimento socialmente concebida e compartilhada, que tem um objetivo prático e concorre para a construção de uma realidade comum a um conjunto social. As representações sociais apoiam-se em valores e em saberes anteriores que ajudam na construção de teorias espontâneas que expressam os indivíduos ou grupos que forjaram as respectivas representações. Representações sociais ilustram a visão consensual da realidade dos grupos que a criam, guiando, pelo saber do senso comum, as trocas cotidianas, com importância indiscutível para a vida social e para a elucidação de processos cognitivos e interações sociais. As representações sociais revelam as maneiras dos indivíduos interiorizarem as experiências, as práticas, as condutas e os pensamentos transmitidos pela comunicação social, bem como a maneira encontrada para cristalizar a atividade de apropriação da realidade exterior relacionada aos objetos – reais ou imaginários – a que se reportam. Entretanto, as representações sociais não estão ligadas apenas às condições definidas no seio da estrutura social do indivíduo, podendo estar impostas por ideologias dominantes, o que significa dizer que as representações sociais dependerão, dentre outros fatores, da relação ideológica que os indivíduos mantêm com o mundo social que acabam por definir suas identidades.

Diversos grupos nucleares tem em comum nesse caso o cabeça da família (macho). Pode consistir em famílias nucleares pertencentes a diversas gerações tal como quando uma unidade familiar contém o camponês e sua mulher, seus parentes de mais idade que são outro grupo nuclear e, muitas vezes, o filho mais velho do camponês que mora com a mulher sob o teto paterno; em outras palavras, outro grupo nuclear, [...] consiste em um conjunto de unidades nucleares, pertencendo à mesma geração, como quando o irmão mais velho e o mais moço, ambos casados, mantêm uma comunidade de recursos e trabalho.

A organização do trabalho na UPFV não se dá pela regra das jornadas pré-estabelecidas como nas grandes empresas agrícolas do agronegócio, trata-se de um plano mais informal de trabalho baseado na realidade da vida do dia a dia. Todavia, isso não implica afirmar a inexistência de uma lógica de repartição de responsabilidades, pelo contrário, a organização se dá em consonância com hierarquias expressas na divisão do trabalho entre o grupo familiar – pai, mãe e filhos (as) –, que, de toda forma, aponta para uma espécie de “divisão sexual do trabalho”, realmente uma divisão do trabalho por gênero. Nessa forma de organização do trabalho, cada atividade é realizada levando em consideração, conforme a tradição do lugar, o sexo e/ou a idade do agente familiar, sujeitos que realizam atividades distintas e ao mesmo tempo complementares no processo global de reprodução social do grupo. Essa forma de ver o mundo do trabalho ajuda-nos a compreender as funções sociais do trabalho de cada membro da UPFV, além de ser determinante para que a atividade produtiva renda os resultados planejados.

A forma de produção doméstica da UPFV encontra sua expressão máxima no poder do “chefe da família”, autoridade reconhecida pela coletividade e que, na maioria das vezes, coaduna as forças na figura do pai – o sujeito que reúne conhecimento e força necessários para melhor produzir/adquirir os bens de que o grupo necessita. Quase sempre cabe ao pai governar os processos produtivos, delegando funções aos demais membros, além de transmitir o saber e os valores da tradição familiar aos filhos, para que estes possam ajudar a prover a manutenção da família e a perpetuar o modo de vida ao longo das gerações. Os filhos, por sua vez, devem internalizar o conhecimento e orgulhar-se do ofício transmitido pelo pai, o que pode ser percebido no depoimento do Sr. Sebastião Mendonça, o seu Sabá, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças, no baixo Solimões (Manacapuru-AM), ao recordar com orgulho as orientações do pai:

A minha profissão ela é hereditária, veio de pai pra filho, aprendi com o meu pai que era seringueiro. Mas logo em seguida passou a ser agricultor porque a gente morava no alto Juruá e depois viemos morar aqui no Pesqueiro, município de Manacapuru. E aqui a profissão era agricultura: plantar juta, malva, milho, roça, feijão, enfim tudo que fosse de agricultura. E aí, eu como criança na época, acompanhava meu pai e ele não deixou de me orientar sobre esse trabalho. Essa profissão, pra mim, me traz a honra de hoje eu ser o que eu sou, agricultor. Tudo que eu tenho depende dessa

profissão, educação dos filhos, e até hoje eu tô aqui. Ainda planto, mas não como antes, porque as forças já tão poucas.

Entre as principais atividades dos chefes de família na UPFV, podemos destacar o preparo da terra⁸⁸, a abertura das covas para semear, o plantio, o zelo pelas plantações⁸⁹, a colheita, o beneficiamento (no caso da mandioca: farinha, beiju, tapioca, pé-de-moleque, goma, tucupi, etc.), a caça, a coleta dos frutos da floresta em períodos de fabrico, a pesca, o transporte da produção para casa e de casa para a feira, as construções e manutenções – casa, igreja, centro comunitário, maromba, jirau, canteiro/balcão, porto, embarcações, etc. –, a travessia do rio para ir até a cidade “fazer o rancho”⁹⁰, além da supervisão das atividades dos filhos homens na lavoura.

Na UPFV, navegar e pescar são atividades quase que de exclusivo domínio masculino, nesses casos, o rio também se torna um espaço demarcado por gênero, pois dificilmente na presença masculina uma mulher comanda uma embarcação ou vai às pescarias, porque, na concepção desses sujeitos, o homem é mais habilitado a estes ofícios por possuir maior força física e coragem para enfrentar o rio, além de apreciar sobremaneira essas atividades (figura 18a e 18b). Sobre esta situação, o Sr. Antônio Ailton, agricultor de 46 anos, da comunidade N. Sra. das Graças, no baixo Solimões (Manacapuru-AM), declara: “Eu viajando eu gosto de ir no leme! Taí ela [a esposa] que em qualquer viagem eu num largo o leme pra ninguém!”. Dona Maria Madalena, a esposa e agricultora de 44 anos, concorda e acrescenta: “Eu nunca saio só não. Eu já fui sozinha assim aqui da minha comunidade até lá na ôtra, mas aqui na bêra!” Da mesma forma, a vizinha dona Dalvanete Almeida, agricultora de 44 anos, completou: “Não, eu num me astrevo não! Eu ispero no porto mermo, em terra mermo. Alguém vem me pegá, que eu num saio não. Pra mim atravessá eu tenho medo, sempre eu ando cum meu marido, às vêzi cum minino ali primo da gente. Mas, eu mermo dirigí? Eu num me astrevo não!”.

⁸⁸ Cabe destacar que as tecnologias empregadas no preparo da terra dependem do ecossistema a ser trabalhado. No caso da terra firme este preparo passa obrigatoriamente pela derrubada, queima da capoeira, coivara, e, por fim, o início do cultivo. Segundo os camponeses amazônicos a terra cansa conforme é usada e por isso não desenvolve a produção, resultando em frutos “feios”, precisando descansar por algum período (pousio que varia conforme a tradição do lugar) para recuperar suas forças. Quando a vegetação cresce e fica “madura” (capoeira alta, verde e grossa), dependendo do tempo de descanso, a terra novamente está pronta para ser trabalhada, quando com fogo passam a limpá-la e o que resta realizando-se a coivara, que além de fertilizar a terra com as cinzas deixadas pela queima das espécies vegetais, também economiza tempo. Na várzea o preparo da terra depende em grande parte, e quase que exclusivamente, das enchentes e cheias, cabendo ao camponês por sua experiência identificar o momento correto para a plantação de cada cultura agrícola.

⁸⁹ Zelar, no vocabulário caboclo, significa limpar as plantações de forma a mantê-las livres de coisas que possam prejudicar o seu desenvolvimento, tais como: mato, animais, pragas, etc.

⁹⁰ Fazer o rancho é o termo empregado pelos camponeses amazônicos quando querem indicar a ida à cidade para comprar os mantimentos que não produzem. Essa atividade normalmente acontece em dias de feira, momento em que realizam a comercialização dos excedentes produzidos na comunidade e com a renda auferida adquirem no comércio local os bens de que a família necessita.



Figura 18.a – Chefe de família comandando embarcação no transporte de sua família pelas águas do rio Amazonas, Parintins-Am.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.



Figura 18.b – Parceiros chegando de pescaria no rio Solimões, Coari-Am.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

O mundo masculino das pescarias, além de requerer resistência física, depender da navegação como atividade meio para a execução e envolver grandes riscos no meio do rio, é também um ambiente pouco apropriado à presença feminina pelo fato de a atividade ser realizada durante os períodos noturnos, quase sempre nas madrugadas e em companhia de outros homens. Entretanto, existem momentos em que, para a realização das atividades da pesca, o marido recebe ajuda da esposa, ou a esposa acompanha algum familiar da confiança do marido na atividade.⁹¹ Mesmo nesses casos a atividade não é vista como apropriada às mulheres, conforme percebemos nos relatos a seguir:

Eu pesquei uns dois dias com meu cunhado, essa época é só peixe liso, mas é muito peso pra mulhé. É só pra homi mesmo! (Dalvanete Almeida, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças, Baixo Solimões, Manacapuru-AM)

Gosto de pescá cum meu marido, gosto muito mermo. Ele vai pra pescá só que ele num gosta muito de me levá porque a gente pesca só de noite sabe? Mas eu gosto de ir. (Maria Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus, Baixo Amazonas, Parintins-AM)

Na organização dos trabalhos, cabe à mãe administrar o lar e cultivar as terras que circundam a casa (sítio). Os trabalhos de administração do lar envolvem as atividades domésticas (lavar roupa, preparar alimentos, costurar e consertar roupas, lavar louça, limpar a casa, etc.) e a educação dos filhos. Entretanto, como os filhos homens mais velhos acompanham o pai nos trabalhos da roça, tradicionalmente, é a mãe quem cuida dos filhos

⁹¹ Segundo Woortmann (1995) as atividades externas à casa realizadas pelas mulheres são consideradas “ajudas”, assim como o trabalho das crianças e dos “velhos”. Essa força de trabalho funciona como uma espécie de forças marginal na organização do trabalho da unidade de produção familiar, contrapondo as forças plenas dos homens. Nesta perspectiva esses trabalhos são considerados como não produtivos do ponto de vista econômico, mas reprodutivos do ponto de vista do grupo doméstico e do próprio trabalho. Entretanto, particularmente na Amazônia, essa espécie de “pré-conceito” acerca do trabalho feminino na pesca artesanal vem sendo questionado e vencido. Para um maior aprofundamento sobre o trabalho da mulher na pesca artesanal consultar as obras de: Maneschky et. al. (2012); Alencar (1993) e Figueiredo (2014).

mais novos e das filhas mulheres, as últimas a quem supervisionará as tarefas e transmitirá as virtudes de uma mulher de respeito e o conhecimento do lar.

Na produção dos meios de vida, a mãe também doa seu trabalho para o sustento familiar alternando seu tempo entre o cultivo da horta nos balcões⁹² e os pequenos roçados de várzea montados nas proximidades da casa. Em muitos casos, esse cultivo serve apenas para complementar a alimentação da família, mas também pode ser comercializada nas feiras – macaxeira, jerimum, feijão, milho, batata doce, tomate, maxixe, pimentão, pepino, alface, couve, repolho, pimentas, melão, melancia, etc. –, produtos que funcionam como reserva de valor: quando proporcionam ganhos na comercialização e/ou quando estocados para serem consumidos conforme as necessidades durante a cheia. Estas particularidades foram registradas nos depoimentos abaixo:

Eu gosto muito de plantá esse negócio de verdura, a couve e a cebola, porque ela ajuda bastante a gente. Olha, a gente planta a cebola e no tempo da cheia esse balcão tava beleza tudinho, a gente pega, faz duas, três baciada, faz aqueles maço de chêro verde e leva na cidade. A gente vende lá e já compra o nosso alimento. (Maria Terezinha, 44 anos, agricultora da comunidade Menino Deus, Parintins-AM).

Ano passado nós plantemo isso aqui tudinho. É bom plantá, o cantêro num falta, eu nunca dexei de plantá minha cebola, os meus chêro-verde, ali tem arruda, tem couve, tem hortelãzinho, tem hortelã-doce, meu hortelã-pimenta morreu, tem cidrêra pralí. Vixe, tem muita plantinha aí. Se tu visse meu roçado ano passado, eu plantei muito pepino, melão, melancia, aqui na praia nós plantemo milho e feijão. Só tem essa bêra de macaxêra que eu plantei pra mim cumê mermo. (Maria Madalena, 44 anos, agricultora da comunidade Nossa Senhora das Graças, Manacapuru-AM).

Da mesma forma que a criação de animais de grande porte – na várzea amazônica normalmente o boi, o búfalo e o cavalo – é uma atividade administrada pelos homens, os cuidados para com a manutenção das criações de pequeno porte – galinhas, patos, porcos, codorna, etc. – são atividades cujas responsabilidades recaem sobre os ombros femininos. Esses animais, além de tornarem-se alimentos para a família, também geram rendas quando levados para vender nas feiras.

⁹² O balcão é a horta suspensa cultivada pelos camponeses amazônicos de forma a garantir culturas agrícolas de curto ciclo mesmo nos períodos das grandes cheias, tais como: chicória, cebolinha, coentro, hortelãzinho, couve, pimenta e plantas medicinais, etc. Consiste em construir uma ou várias bancadas de madeira, nas dimensões que lhes atendam às necessidades, e nela depositar a terra adubada – terra de várzea fertilizada pela água, terra preta ou mesmo uma terra preparada por sistemas de compostagem com matéria orgânica e materiais biodegradáveis, como os esterco. Dependendo das localidades, os balcões recebem denominações diversas: em Coari-AM e Manacapuru-AM, nas comunidades Nossa Senhora Aparecida Esperança I e Nossa Senhora das Graças, respectivamente, é comum os produtores chamarem este processo produtivo de “canteiros”; já em Parintins-AM, na comunidade Menino Deus, em Itaboraí do Meio, a denominação dada a este tipo de construção cabocla é “barcume”, principalmente pelos mais velhos, em alusão ao fato de muitos produtores adaptarem canoas que não são mais utilizadas para esse processo de cultivo, suspendendo e enchendo-a de terra.

A gente cria porco e galinha, dessa que nós chama “de granja”. Eu gosto de criá. No tempo da cheia eu levantei 25 bico de galinha. Num é pavulagem não, meus filho num come, é só eu cum esse meu filho mais velho e meu marido que gostemo de cumê galinha. Eu crio pato, porco, tem vários patos só que eles num tão todos, tão até piquinininhos. A gente cria eles cum ração, a gente compra e dá toda manhã, a gente põe o milho e quando não o farelo com a ração deles. Mas eu gosto de criá, eu crio aí eu mando vendê. (Maria Terezinha, 44 anos, agricultora da comunidade Menino Deus, Baixo Amazonas, Parintins-AM).

Quando, nas comunidades, existem núcleos escolares, sede de associações de moradores e/ou produtores e igrejas, caso das comunidades visitadas durante a pesquisa, as mulheres (mães e filhas) também doam parte de seus dias para a conservação e limpeza desses prédios e na preparação da merenda escolar, atividades acessórias que compõem a vida social das comunidades. Ademais, quando as terras onde executam seus trabalhos próximo de casa estão tomadas pela água durante a cheia e o dinamismo de atividades cotidianas da comunidade se arrefecem, as mulheres dedicam-se a outras atividades que também fazem parte do universo feminino no cotidiano da UPFV, tais como: ajudar o esposo no conserto e confecção de redes de pesca, fazer os remendos das roupas da família, artesanato, etc.

Diante da multiplicidade de tarefas que envolvem a organização produtiva campesina, bem como as funções tradicionalmente estabelecidas para cada membro familiar no processo de produção de vida material, quase sempre o grupo familiar é composto por muitos filhos, sujeitos que, desde os primeiros anos de vida, são direcionados ao trabalho no campo, na floresta e no rio. Ao investigarmos as comunidades campesinas da várzea do rio Solimões-Amazonas, identificamos que, em média 40,9% das famílias, abrigam entre 6 e 10 filhos; e, em 36,4% dos casos, esta composição passava a ser de 3 a 5 filhos. Em suma, 77,3% das famílias contavam com um número entre 3 a 10 filhos (crianças, adolescentes, jovens e adultos), força de trabalho muito útil num ambiente onde há escassez de braços para os variados tipos de serviços (Quadro 1). Essa racionalidade na utilização da força de trabalho dos filhos nos serviços acessórios do sítio e da roça permite aos pais se dedicarem às atividades centrais do processo de produção dos meios de vida para o grupo.

Os filhos (homens e mulheres) desempenham papéis importantes na UPFV e, dependendo da idade, realizam serviços pontuais de auxílio aos pais. Aos filhos maiores, cabem os trabalhos ditos “pesados”, principalmente quando as forças do chefe da família já estão reduzidas pela idade ou por algum problema de saúde⁹³. O transporte da mandioca, por

⁹³ Nesse caso, utilizamos a nomenclatura “filhos maiores” porque na UPFV, e na vida do campo em geral, para se realizar trabalhos que exigem maior esforço físico não necessariamente o homem tem que ter atingido a maioridade. Nas comunidades, muitos adolescentes, entre 13 e 15 anos de idade, já desempenham atividades nos roçados, acompanhando o seu pai ou algum parente. É comum que jovens nessa faixa etária transfiram seus estudos para o período noturno, quando existem aulas nesse período, ou desistam de estudar para se dedicar durante o dia às atividades de auxílio aos pais.

exemplo, do roçado de terra firme até a casa de farinha e dos produtos oriundos do seu beneficiamento até a casa da família, na margem do rio, necessitam do vigor físico desses jovens, como diz um ditado muito difundido no beiradão: *o carrêgo é feito no lombo do cabôco!*⁹⁴. As palavras do Sr. Atacílio Corrêa, agricultor de 52 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, no médio Solimões (Coari-AM), ilustra bem essa situação: “Eu tenho minha casa de farinha própria, daqui lá dá quinze minuto andando. De lá traz na costa, é no lombo! Eu mermo num trago mais não, quando tem quato, cinco saca a gente pega um mais novo pa carregá pa gente, o filho leva a farinha pra fora. Eu já insinei ele trás, tá novo, tem força”.

Quadro 1 - Quantidade de filhos nas UPFV				
Intervalo (filho)	Comunidades (%)			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
1	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
2	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
3 ----- 5	50,0%	62,5%	0,0%	36,4%
6 ----- 10	33,3%	25,0%	62,5%	40,9%
Mais de 10	16,7%	0,0%	12,5%	9,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

O chefe de família tem como primeira opção de trabalho a agricultura, mas nada impede que ele desempenhe outras atividades fora da UPFV quando isso não vier a comprometer a atividade central de sustento da família. Nestes casos, na ausência do pai, são os filhos mais velhos quem assumem o papel da liderança da produção sob prévias ordens do pai, pois é o pai quem determina o modo de fazer porque é dele que emana o conhecimento dos processos de trabalho. O depoimento do Sr. Raimundo Bezerra (Ivo), agricultor de 57

O que as sociedades modernas ocidentais entendem como adolescência, para a unidade de produção familiar é o momento de aprendizado, onde a ajuda aos pais nos trabalhos cotidianos ensina o fazer pelo fazer.

⁹⁴ Designa-se roça, nas UPFV, as pequenas lavouras de milho, feijão, macaxeira, jerimum, mandioca, etc., mas principalmente, a cultura da mandioca. Existem dois tipos de roças conforme informações colhidas em campo: a roça de várzea e a roça de terra firme. Devido às cheias cada vez menos espaçadas, muitas culturas, como a da mandioca, praticamente estão desaparecendo da várzea porque os caboclos não estão conseguindo reproduzir as matrizes da maniva. Então, quando as famílias residem em áreas de várzea baixa, que conseqüentemente alagam todos os anos, estão tomando para si porções de capoeiras na terra firme – terras devolutas ou de parentes – para montar o seu roçado de mandioca, pois a farinha é o principal item de sua cesta de alimentos, além de ser reserva de valor no mercado de excedentes. Esse deslocamento do roçado do lado da casa, ou próximo, para a terra firme tem dificultado em muito a logística de deslocamento da produção do centro para a margem, obrigando-os na ausência de ramais a carregar toda a produção nas costas.

anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, médio Solimões (Coari-AM), é significativo por ressaltar a importância dos filhos no organograma laboral da UPFV para que ele possa exercer outras atividades que garantem alguma renda extra:

Na minha profissão eu tenho meus filhos que me ajudam. Nessa idade que tô meus filhos já me ajudam demais. Aí quando eles vão trabalhando lá, eu vou ganhar meu dinheiro por aí. O vizinho vem atrás de uma diária de motosserra, eu vou lá cortar a madeira dele. Aí quando é de tarde ele me paga, final de semana eu tô com meu dinheiro. O que meus filhos já traz de lá da roça já ajuda. Eu faço o meu roçado, roço, derribo, pranto, tudo é eu que faço com meus filhos. E já na hora de fazer a farinha é que eu sempre já tô de banda, se aparecer um trabalho pra lá, eu digo: Meu filho vá pra lá que eu vou pra lá! Que já é pra ir ajudando a gente né? Aí ele vai embora e faz a farinha, eu trabalho pra lá e ganho meu dinheiro por acolá. Sei que quando é final do mês aí a gente tem aquele dinheiro pra gente. Eu num vivo disso, como eu tô falando, minha vida mesmo é na agricultura. Eu corto madeira da minha canoa, madeira pra casa, corto minha lenha, vou dá uma diária pro rapaz acolá. Gosto do meu motosserra que é pra derribar meu roçado, mas eu num vivo disso não.

Alguns filhos, quando alcançam a maioridade, se retiram da comunidade no intuito de conquistar um emprego na cidade – na sede do município ou na capital – para ajudar o grupo familiar com sua renda. Entretanto, isso não significa que este retorno implique ausência total dos trabalhos familiares. Observemos o caso do Sr. Otávio Bezerra, agricultor de 53 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, que tem seus filhos empregados noutras atividades na cidade, mas que não deixaram de compor a força de trabalho familiar empregada nas atividades agrícolas, o que é possível porque trabalham na sede do município e se deslocam até a comunidade aos fins de semana ou em meio período diurno durante a semana.

Eu e meus filhos nós trabalhamos juntos, se nós faz 3 mil: aqui mil pro senhor, mil pra mim, tudo tem família. Hoje eu tenho três que me ajudam, três filhos. Ele é professor, mas ele dá aula a noite, o dia ele tá trabalhando lá com nós. Ele tá aqui, ele tá lá na roça pra mim. Então, muito bom. O outro também, o Eliel, também é professor, mas como ele num quer trabalhar na área de professor, diz ele que dá muito trabalho e sempre tá em falta. Mas quando ele vem pra agricultura num tem dificuldade, porque ele é produtor também, ele trabalha do mesmo jeito, ele dava aula de matemática. Aí além de professor, também trabalha na agricultura. Ele num tem dizer assim: Ah, num tem trabalho porque ele é professor, agora tá desempregado, mas ele sabe trabalhar na roça, aí ele vem pra roça trabalhar né? E quando chega na cidade, que ele mora alugado lá, é motoca, dá a virada dele também. É o Elielton, ele trabalha como agricultor, professor, motoboy, na empresa, tudo ele faz, aquele dali faz todo tipo de trabalho aquele dali é virado.

Nesse caso, os filhos não abriram mão de ajudar os pais, contudo, de outra forma, existem situações onde os filhos se retiram totalmente da comunidade porque vão trabalhar na capital, nestes casos acontece o que Witkoski (2010) argumentou: “A unidade manda-lhe farinha, peixe, frutas, etc. O membro da família, porque recebe esses bens (o que diminui seus gastos na cidade), pode retribuir com parte significativa de seu salário – criando condições

para o restabelecimento do difícil equilíbrio da vida camponesa” (p. 182). Essa explicação converge com o depoimento de Dona Dalvanete, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), ao falar sobre os filhos que foram para Manaus morar e trabalhar:

O peixe ninguém mais vende em Manacapuru mais não, a gente pega só pros filho da gente levá pra Manaus mermo, pra cumêre mermo. Eu tenho duas mulhé e um homem. Ele veio até ontí, o Welito levô, o trabalho dele é atracá navio, negócio de navio, essas coisa de embarcá as coisa no navio.

Aos filhos mais novos (meninos), cabem os trabalhos leves, normalmente em meio período porque, em um dos turnos diurnos, estão dedicados exclusivamente à escola. Acompanhando os pais nas atividades diárias, iniciam os aprendizados para o trabalho: em terra, aprendem a identificar os terrenos adequados aos tipos de culturas produzidas pela família, a preparar a terra, a semear, a cuidar dos cultivos, a colher, etc.; na floresta, aprendem a identificar as capoeiras “boas” de mandioca, os tipos de madeiras e suas finalidades (as madeira indicadas para assoalho, paredes, lenha, embarcações, etc.), bem como são ensinados e treinados para conhecer as espécies vegetais e suas variadas formas de uso, tanto as árvores que fornecem frutos para consumo interno e/ou comercializáveis – a exemplo do tucumã, castanha, açaí, pupunha, camu-camu, etc. –, quanto as espécies medicinais; nos ambientes aquáticos, as crianças aprendem a identificar os sinais do regime das águas, conhecem as épocas dos repiquetes e piracemas, os perigos dos banzeiros, dos ventos e temporais, tornam-se exímios nadadores e pescadores, além de conhecer os atalhos do rio ao navegar entre os diversos furos e paranás.

Entre uma atividade e outra, as crianças servem de mensageiros entre o roçado e a casa, entregam o almoço do pai quando este não pode interromper o trabalho para almoçar em casa, ajudam nas atividades domésticas, etc. Auxiliando a mãe, carregam o estrume do gado para adubar a terra, alimentam os animais, semeiam e fecham as covas, limpam as plantações para livrar das pequenas ervas daninhas, colhem e arrumam os produtos que serão levados à feira, além de carregar água do rio para abastecer a casa e regar as plantas, tudo obedecendo às limitações físicas da idade.

Nos dias de feira, normalmente aos sábados, as crianças são as primeiras a pular para dentro da canoa para ajudar os pais, uma boa oportunidade para passear e conhecer a cidade. Durante as vendas, auxiliam na comercialização oferecendo os produtos aos fregueses, auxiliando na pesagem e/ou medições e assessorando o troco quando já conhecem as operações matemáticas básicas. Sobre esta forma de ajuda dos filhos, o Sr. Vandernilson

Queiroz, agricultor de 36 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, nos diz: “Quem me ajuda é a minha esposa e meus filho, levo ela e os dois maió. Aí um mede a farinha, o ôtro abre a sacola, o ôtro pega o dinhêro. É assim que funciona”.

Existem situações em que a família se reúne para o trabalho, empregando, ao mesmo tempo, toda a força de trabalho disponível naquele núcleo familiar. Observemos que, neste momento, o trabalho é do chefe de família, normalmente o pai, mas outros membros participam ajudando no serviço – há aqui o encontro do trabalho (do pai) e da ajuda (da mãe, filhos e avós) no mesmo ambiente. Durante a preparação da terra para a construção de um roçado de mandioca, após a queimada da área de capoeira, meninos e meninas, mulheres e idosos, rapazes e moças acompanham o pai para fazer a *coivara*, recolhendo os gravetos e madeiras menores que não queimaram – o que suas forças lhes permitem –, reunindo todo o material numa só área para queimar ou então carregar para a casa de farinha com a finalidade de servir de lenha para alimentar o forno na torrefação.

O filho homem, durante a sua vida, gradativamente, passa de ajudante para governante do trabalho, mas isso depende da sua formação e aprendizado: quando menino, ele ajuda o pai; quando rapaz, ele trabalha com o pai; quando homem casado (ou unido a uma mulher) passa a governar um núcleo familiar que também se organizará como uma unidade de produção familiar independente. Assim, os filhos ensinados pelo pai e as filhas ensinadas pela mãe, ao trabalharem sob suas ordens e comandos, se apropriam dos conhecimentos e herdam seus ofícios. A transmissão dos ensinamentos para o trabalho como um encargo familiar no interior da UPFV ficou evidente ao perguntarmos aos entrevistados com quem eles aprenderam suas profissões (Quadro 2), pois ao agruparmos os números concluímos que, em média mais de 91% dos entrevistados, receberam por transmissão dos pais – pai e/ou mãe – o conhecimento necessário para a execução de seus ofícios e pouco menos de 9% indicou ter aprendido seu ofício com algum outro familiar. Desta forma torna-se claro que o conhecimento que forma a força de trabalho da UPFV emana da família.

Quadro 2 – Com quem aprendeu a profissão?				
Quem ensinou	Comunidades (%)			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Com a mãe	0,0%	0,0%	14,3%	4,8%
Com o Pai	100,0%	37,5%	14,3%	50,6%
Com os Pais	0,0%	50,0%	57,1%	35,7%
Com Parentes	0,0%	12,5%	14,3%	8,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Quando a força de trabalho familiar não é suficiente para a realização dos serviços da UPFV, entra em cena a participação solidária do compadrio, uma prática de reprodução social muito difundida nas comunidades amazônicas e cristalizada nos consorciamentos para o trabalho. Guardando laços de afinidade com a vizinhança, o grupo doméstico constrói vínculos afetivos com sujeitos com quem não possuem vínculos consanguíneos, transformando-os simbolicamente em extensão de sua família por meio de processos cerimoniais tradicionais, como o batizado e as festa de fogueira. Nessa perspectiva, os vizinhos amigos tornam-se compadres/comadres, companheiros leais que têm suas relações amalgamadas na proximidade da vida cotidiana, acima de tudo, do ambiente de trabalho. A concretude dessa aliança é perfeitamente percebida no mutirão – ajuri ou puxirum –, um auxílio que pode ser prestado para o benefício: de uma única família; dos grupos familiares que se consorciaram; ou voltados a atender aos interesses de toda uma coletividade envolvida no trabalho⁹⁵. Nessa forma de consorciamento, racionalizam-se a otimização do tempo e a maximização da produtividade do trabalho. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças, em Manacapuru-AM, nos relata que, no planejamento do mutirão, sempre priorizou os “compadres bons de trabalho”:⁹⁶

⁹⁵ Entre os trabalhos em mutirão que atendem a interesses de um grupo familiar, e que serão retribuídos com a troca de diária, estão: limpeza e preparo da terra, plantio (pôr o roçado), colheita (desmanchar o roçado), beneficiamento da produção, construção da casa, etc. Entre os trabalhos voltados a atender interesses da coletividade e/ou do grupo envolvido no trabalho podemos destacar: pesca, transporte e comercialização da produção (com rateio do custo com o combustível e/ou frete da embarcação), o carregamento de melancia até a embarcação quando a praia está extensa por conta da seca, construção das diversas infraestruturas da comunidade – igreja, centro comunitário, escola, etc. – reforma e/ou construção de embarcações que sirva a toda comunidade, etc.

⁹⁶ Os compadres/comadres não servem apenas ao trabalho, os laços quase que familiares se consolidam ainda mais quando na relação até mesmo o alimento é repartido entre os vizinhos.

O acordo no trabalho era aquela questão do ajuri, que depois apelidaram de puxirum, mas é o ajuri mesmo. O cara já marcava: Tal dia eu vou fazer o meu ajuri e eu vou convidar fulano e fulano pra nós trocar um dia, só os compadre bom. Umbora! Aí fazia aqui um ajuri de dez, vinte pessoa, cada cabocão maceta! E nos outros dias, naquele ajuri, já combinava: Olha, amanhã é o ajuri do fulano de tal! E já ia acompanhando.

Ao falar dos consorciamentos, cabe então fazer um adendo para tratar dessa questão. Nas comunidades investigadas, conforme demonstra o quadro 3, em média, 35% dos entrevistados indicaram se beneficiar dos mutirões para a execução das diversas atividades ligadas à produção: enquanto na comunidade de Coari-AM, todos os chefes de família entrevistados disseram utilizar-se deste expediente, os produtores de Manacapuru-AM afirmaram não se beneficiar mais dessa prática desde que a produção de juta/malva entrou em declínio, obrigando muitos produtores a abandonar a cultura da fibra, fato também observado em Parintins-AM, onde a cultura da fibra foi muito forte no passado e, hoje, encontra-se em declínio, o que justifica o fato de apenas 16,7% dos entrevistados utilizarem o mutirão como prática de consorciamento.

Quadro 3 – Acordos e parcerias para a produção na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins)				
Tipo de Consorciamento	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões Coari-AM	N. Sra. das Graças Baixo Solimões Manacapuru-AM	Menino Deus Baixo Amazonas Parintins-AM	
Parceria na pesca (proporcional)	0,0%	37,5%	0,0%	15,0%
Meia	33,3%	25,0%	16,7%	25,0%
Mutirão	100,0%	0,0%	16,7%	35,0%
Não faz nenhum tipo de parceria	0,0%	62,5%	66,7%	45,0%
Pagamento de diária	66,7%	12,5%	0,0%	25,0%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas UPFV em questão.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Nos mutirões, cabe ao “dono do trabalho” as despesas com a alimentação dos trabalhadores, pois ele e sua família são os principais beneficiários do trabalho. No entanto, no depoimento do Sr. Raimundo Bezerra, o seu Ivo, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, percebe-se que essa forma de organização do trabalho também envolve uma divisão sexual do trabalho, visto que, ao relatar o planejamento do trabalho, faz questão de apontar a forma como sua esposa ajuda no trabalho naquele dia específico.

Quando chegá o dia [do mutirão] o responsável por alimentá é o dono do trabalho. Eu vô tê que dá o almoço pros cara e o café. A mulhé, se o trabalho fô lá na terra firme, ela tem que ir naquele dia pra lá também. Enquanto a gente tá pra lá no roçado, ela tá cuidando do almoço. Aí quando termina de almoçá ela junta tudo: Agora eu já vô mimbora!

Entretanto, o mutirão é apenas um dos tipos de acordos/parcerias firmados entre os varzeanos para a produção diante da ausência de braços para os serviços na UPFV. Analisando o quadro 3, a meia⁹⁷, o pagamento de diária e a parceria na pesca com divisão proporcional, foi outra forma de consorciamento encontrada entre os entrevistados, representando 25,0%, 25,0% e 15,0%, respectivamente, das respostas dos chefes de família. No caso da comunidade de Coari-AM, voltada quase que exclusivamente ao cultivo de roça de mandioca visando à produção de farinha⁹⁸, em 66,7% dos casos, o produtor se viu obrigado a pagar diária como forma de suprir a escassez de mão de obra de seu grupo familiar em momentos pontuais da produção – limpar e botar o roçado, desmanchar o roçado, colhendo a produção, beneficiá-la e carregá-la até a casa, etc. –, doutra forma repartir sua produção com outro produtor (a meia) foi a resposta de 33,3% dos entrevistados. A comunidade de Manacapuru-AM, por sua vez, afirmou que faz parceria na pesca em 37,5% dos casos investigados – o que será perfeitamente justificado na seção 2.4.1 deste estudo quando trataremos da pesca como atividade de trabalho dependente da navegação –, 25% utilizam-se da meia e 12,5% lançam mão do pagamento de diárias para suprir a necessidade de mão de obra para as diversas atividades na UPFV. Em Parintins-AM, 16,7% dos entrevistados afirmaram utilizar-se da meia como forma de atender à demanda por mão de obra na UPFV. Entretanto, o que mais chamou atenção após a tabulação dos dados de pesquisa foi o fato de 62,5% e 66,7% dos entrevistados de Manacapuru-AM e Parintins-AM, respectivamente, afirmarem não fazer qualquer tipo de acordo/parceria para produzir, o que acena para o enfraquecimento de uma tradição importantíssima que ajuda a elevar a produtividade na UPFV e suprir a ausência de mão de obra diante da mudança na composição das famílias que a cada dia perdem membros para os postos de trabalho que surgem nas cidades e em outros serviços distantes do campo.

⁹⁷ Conforme os depoimentos dos chefes de família, constatamos que a “meia” é uma forma de parceria muito utilizada quando, de um lado, o produtor não possui terras e/ou não cultivou por quaisquer motivos as terras de sua família naquele ano, sujeitando-se à venda de sua mão de obra como meeiro em troca de parte da produção, e, de outro lado, uma família produtora que necessita de braços extras para suprir a demanda por mão de obra na limpeza da terra, no cultivo, na colheita, no beneficiamento ou na comercialização, aceitando dividir sua produção.

⁹⁸ O beneficiamento da mandioca, particularmente a produção de farinha, envolve toda a família e é um bom exemplo da divisão sexual do trabalho, um trabalho que envolve tantos quantos estiverem presentes e inspirou a celebre frase repetida como mantra por todos os camponeses amazônicos: “Na casa de farinha se tivé dez, todos dez vão trabalhá!”

Retomando a discussão sobre a divisão sexual do trabalho na UPFV, outra forma de consorciamento envolvendo os membros das famílias varzeanas pode ser encontrada entre as comadres, pois não são raras as ocasiões em que as mulheres costumam doar-se em serviços domésticos pontuais, como o de reparar os filhos da comadre enquanto esta vai à cidade resolver algum problema pessoal, preparar o almoço ou fazer faxina devido a enfermidades da amiga, etc. Enfim, Woortmann e Woortmann (1997), ao refletirem sobre a hierarquia baseada na divisão sexual do trabalho, definem uma separação lógica dessas tarefas cotidianas na unidade de produção familiar: cabe ao homem governar as atividades externas à casa, e à mulher, as atividades internas, incluindo o quintal do sítio. Em outras palavras, se o homem tem o domínio da roça e dos processos de trabalhos mais pesados, o quintal e a casa são espaços simbólicos do domínio feminino. De outra forma, as atividades externas à casa, realizadas pelas mulheres fora do perímetro do sítio, são consideradas “ajudas”, assim como o trabalho das crianças e dos “velhos”, ou seja, são forças de trabalho marginais – mas não menos importantes – na organização do trabalho da unidade de produção familiar de várzea, contrapondo as forças plenas dos homens. Nesta perspectiva, embora a mulher participe da maioria das etapas do processo produtivo na UPFV, nem sempre sua atividade é considerada trabalho produtivo do ponto de vista econômico, mas de toda forma são reprodutivos do ponto de vista do grupo doméstico e do próprio trabalho.⁹⁹ Se, na roça, sua atividade é considerada ajuda, na administração do lar, é, trabalho. Então, na organização camponesa há quem trabalhe e há quem ajude, neste caso há um espaço de gênero na divisão social do trabalho onde “[...] homens e mulheres fazem tarefas distintas e complementares no processo global que faz a reprodução social”. (p. 135).

Durante as visitas às comunidades do rio Solimões-Amazonas, detectamos que, em 36,4% dos casos, eram as mulheres quem tomavam frente dos trabalhos voltados ao sustento da família, governando processos de trabalho pela ausência momentânea ou definitiva do marido: as chefas de família (figura 19). Entre os motivos que justificam este cenário podemos destacar: a) a ocupação do marido noutras atividades, fora da comunidade; b) morte do marido; c) debilidade do marido por motivo de doença; d) ausência do marido por estar empregado em barco de pesca e por isso ficar muito tempo distante da família; e) o marido

⁹⁹ Voltamos a salientar que esta forma de hierarquia é apenas uma das formas de vislumbrar o trabalho feminino na Amazônia, devido a tradição patriarcal das formas de organização de vida na Amazônia. Entretanto, é válido lembrar que os trabalhos de Maria Cristina Maneschky e Edna Ferreira Alencar, há pelo menos duas décadas vêm desmistificando essa forma de ver o trabalho feminino na Amazônia. Maiores detalhes consultar: ALENCAR, Edna Ferreira. Gênero e Trabalho nas sociedades pesqueiras. In: Lourdes G. Furtado, Wilma Leitão, Alex Fiuza de Mello. (Org.). Povos das Águas: realidade e perspectivas a Amazônia. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1993; e Maria Cristina; SIQUEIRA, Deis; ÁLVARES, Maria Luzia Miranda. Pescadoras: subordinação de gênero e empoderamento. In: Revista Estudos Feministas. v.20, n. 3. Florianópolis: UFSC, 2012.

não gostar de trabalhar com a agricultura, cabendo à mulher cuidar dos cultivos voltados à produção de alimentos; entre outros.

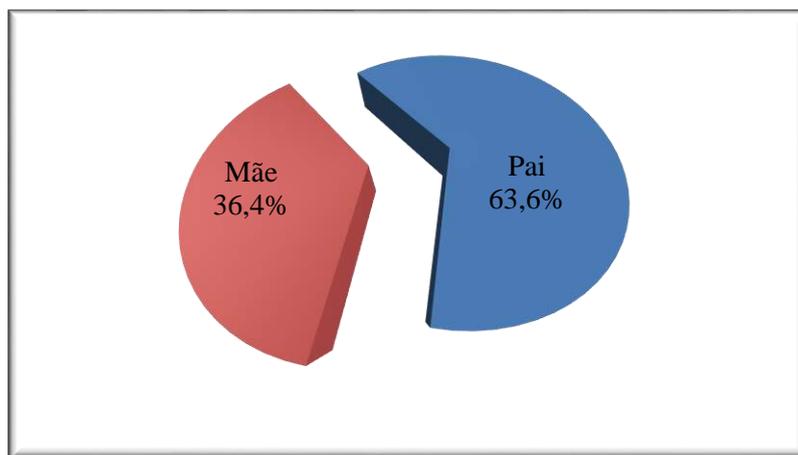


Figura 19 – Chefes de família nas UPFV, quanto ao gênero (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Esse é o caso de D. Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus, de Parintins-AM, que, pelo fato de seu esposo trabalhar noutras atividades, cabe a ela – além de cuidar da casa e das crianças – cultivar a terra, pescar, comercializar e ir até a cidade adquirir os bens de que a família necessita:

Agora, nesse tempo, nessa época de verão, eu já fico cum as criança. Eles vão pra escola e eu já fico fazendo os meus trabalho aqui em casa, plantando. A gente pega o peixe e já vende, pega o dinheiro e vai lá na cidade. Quando não a gente pega o peixe, enche um isopô desse e leva lá, por exemplo, o bodó, o aruanã, o curimatá, leva lá, já vende e já compra o alimento.

Mesmo sendo a figura masculina, historicamente, a responsável por governar o grupo familiar, as mulheres também participam do ordenamento do trabalho na UPFV, isso porque existe, nos ambientes de trabalho camponês, uma multiplicidade de afazeres, necessitando de que cada membro da família participe de alguma forma com sua força de trabalho. Entrementes, ainda é o homem o grande responsável por governar o trabalho nas unidades camponesas familiares de várzea.

Esta força de trabalho reflete a divisão social do trabalho ou divisão sexual do trabalho: crianças pescam (atividade para consumo interno do grupo familiar e considerada mais leve), pais e filhos mais velhos trabalham na agricultura; mulheres e filhas mais novas cuidam das atividades domésticas e da *rocinha* (uma roça menor para consumo interno da família, sem fins comerciais), mas todos são braços para a unidade produtiva familiar.

2.2 O rio na vida dos camponeses amazônicos

A organização da vida nas várzeas do rio Solimões-Amazonas reflete as diversas heranças (sociais, culturais, econômicas, políticas, religiosas, tecnológicas, etc.) que, ao longo dos séculos, foram aprimoradas pelos povos que as habitaram e/ou por lá transitaram (Box 2), deixando impresso, de acordo com os ensinamentos de Santos (1988, p. 68), “os pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas”. Seguindo o mesmo espírito intelectual de Marx, isso significa dizer que as relações sociais tecidas nos diferentes momentos históricos, influenciadas pelo conjunto de técnicas de trabalho humano e por eventos naturais são responsáveis pela construção de *espaços*, no nosso caso os espaços caracterizados pela Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV).

Nesse cenário de construção social da várzea – entendida aqui como o espaço onde a vida acontece em todas as dimensões, segundo Santos (2009), o conjunto indissociável de objetos (naturais e artificiais) e ações (relações dos homens) que preenchem e animam a vida, ou seja, a sociedade em movimento – o rio tem importância singular por ser um dos ambientes

Box 2 – A vida pretérita na várzea amazônica

A literatura que trata sobre a vida pretérita nas várzeas do rio Solimões-Amazonas, já discutida no primeiro capítulo deste estudo, aponta para diversas características que os atuais habitantes herdaram e aprimoraram ao longo dos séculos.

Giucci (1992), comentando a expedição de Orellana (1539-1542) a partir dos escritos de Frei Gaspar de Carvajal, fala de uma várzea amazônica ocupada por imensos povoados, harmonia entre o homem e a natureza e a fartura na produção de alimentos; Porro (1995), ao retratar a etno-história dos povos pretéritos, indica a arquitetura das casas suspensas à beira do rio, os apetrechos de pesca e caça, os produtos manufaturados, o comércio nos rios, o domínio de técnicas de navegação e o processo de miscigenação entre índios descidos, colonos e mamelucos que deu origem ao caboclo amazonense; Bates (1979), ao navegar o rio Solimões-Amazonas, em 1859, destaca as técnicas aprimoradas de construção de embarcações a partir da seleção e escavação de tronco de árvores, as *Ubás*, e o comércio de regatões que se expandia por toda a bacia amazônica; Avé-Lallemant (1980), em passagem por essas águas em 1859, destacou a forma como os habitantes da várzea sobem e descem o rio com o auxílio de remos e vela para comercializar os produtos extraídos da natureza; Bittencourt (1957), ao discutir a importância do comércio de regatões em 1852, fala que se vivia no Amazonas um verdadeiro “ciclo da canoa” e enaltece a magnitude do deslocamento humano pelas águas dos rios amazônicos; Benchimol (1999), ao retratar a formação social e cultural amazonense, demonstra a magnitude da economia da borracha para a ocupação dos espaços amazônicos pelos sertanejos, que ao longo de quase um século somaram-se aos remanescentes indígenas, colonos e comerciantes dos rios (regatões) às margens dos rios; Chaves (2011), discutindo sobre o processo de libertação do seringueiro, adverte sobre a forma como o seringueiro saiu da escravidão dos barracões na floresta e encontrou liberdade na agricultura de várzea; Monteiro (1958), ao caracterizar o comércio dos rios amazonenses, apresenta a diversidade de personagens estrangeiros que transformaram o barco numa loja flutuante a singrar pelas águas nas mais longínquas localidades da Amazônia.

Enfim, para um estudo detalhado sobre o processo socio-histórico de formação dos espaços de várzea ao longo dos séculos, a partir da navegação, além das obras supramencionadas, ler o primeiro capítulo deste estudo.

que o homem se apropria cotidianamente, direta e/ou indiretamente, para produzir bens que atendem a suas necessidades de vida material e simbólica. De forma inspiradora, quando

Tocantins (1973) afirma que “o sistema hidrográfico do rio [Solimões-] Amazonas tem caráter eminentemente social” (p. 278), isso implica considerar que o movimento das águas determina a organização das comunidades, ou melhor, os rios exercem poder social sobre a vida humana. De forma ilustrativa, se, por um lado, a ação do homem sobre a natureza distancia-o de um mundo natural em direção a um mundo artificial na medida em que manufaturam tudo o que necessitam, utilizando para isso as matérias-primas da natureza, por outro, o trabalho mecânico das águas do rio Solimões-Amazonas continua a interferir diretamente em suas vidas soterrando braços de afluentes, estreitando/alargando canais, penetrando florestas, aumentando e/ou erodindo terras, alterando os traçados da navegação, criando obstáculos pelo depósito de sedimentos, revelando ilhas durante a vazante/seca e os atalhos dos furos na enchente/cheia, expulsando habitantes de suas margens, etc.

É evidente que o rio é importante para as famílias que vivem na várzea, na verdade, o seu maior bem sem o qual não vivem, e essa importância foi revelada pelos próprios varzeanos em cada depoimento durante a realização da pesquisa de campo. Ao questioná-los sobre a importância do rio em suas vidas, estes nos trouxeram uma infinidade de respostas e motivações que vão desde a manutenção de atividades cotidianas no ambiente doméstico, passando pelo trabalho, pelo transporte, pela liberdade conquistada ao longo dos anos, pelo sustento e, por fim, acenando para o fato de o rio ser um instrumento de inspiração a ser observado e para a religiosidade campesina. O Anexo M traz um resumo dessas respostas e chama a atenção pela forma como os varzeanos valorizam o rio: 95% dos entrevistados afirmam retirar o alimento do rio, neste caso, o peixe e a água que consomem; 95% disseram que todo e qualquer transporte só pode se dar a partir do rio (viajar, ir comercializar nas feiras das cidades – a produção agrícola, o pescado, os produtos coletados na floresta e da fruticultura do sítio, etc. –, ir para a escola, fazer visitas aos amigos e parentes, levar os doentes para o hospital e ir até a cidade comprar o rancho) estando ele cheio ou seco; outros 95% informaram que, praticamente, todos os tipos de trabalho que realizam dependem direta ou indiretamente do rio (a pesca, a fertilidade da terra para o plantio, os sinais para a colheita na agricultura, nos trabalhos da fibra no repiquete da enchente, a irrigação dos cultivos, a água utilizada para os animais, para atravessar o gado para as terras firmes na cheia, nos serviços de fretes, etc.); 90% afirmaram se sentir livres no rio, pois não estão mais tão dependentes do transporte de terceiros por terem seus próprios veículos (rabeta ou popa), além de não pagar para usar a água do rio e pelo alimento que dele é retirado¹⁰⁰; 85% utilizam o rio para a

¹⁰⁰ Quanto a não pagarem pela água do rio, esta racionalidade reflete que o rio é realmente um bem comum. Um bem comum pode ser entendido como um bem público tido pela sociedade como algo que pode ser desfrutado

realização de todas as atividades domésticas, tais como lavar a louça, a roupa, a casa, o centro comunitário, a igreja e para o banho; 35% lembraram que, quando têm tempo, é para o rio que vão em dias de lazer ou nas folgas; 15% dos entrevistados disseram que o rio é um lugar de descanso, principalmente enquanto navegam; a mesma proporção foi para os que consideram o rio algo abençoado e que foi deixado por Deus para servir os homens; outros 15% consideram o rio um objeto de contemplação a ser apreciado; e por fim, mas não menos importante, 5% indicaram que a comunidade só existe por causa do rio.¹⁰¹

Os camponeses amazônicos têm, entre suas virtudes, um saber voltado naturalmente para a sustentabilidade, sem que ninguém os ensine os “bons modos” para o trato com o meio que os circunda ou mesmo os conceitos cartesianos que a modernidade convencionou endeusar. Seu envolvimento com a natureza respeita uma lógica que prioriza a vida, indo ao encontro da natureza para se reproduzir biologicamente ao produzir os alimentos para o consumo, e os excedentes voltados para adquirir os itens não produzidos em sua lavoura (sal, açúcar, café, etc.), ferramentas, combustível e alguns bens de consumo duráveis que, ao longo das últimas décadas, acabaram adentrando à comunidade junto com a energia elétrica.

A natureza humana dos varzeanos – seres dependentes sobremaneira do que a natureza oferece – faz com que eles próprios reconheçam suas responsabilidades para com os recursos naturais da comunidade, já que 85% dos entrevistados concordaram que são eles próprios os responsáveis por cuidar do ambiente natural em que vivem, uma unanimidade em todas as comunidades, exceto em Menino Deus (Coari-AM) que também indicou Deus e o Governo como responsáveis por cuidar da natureza, reflexos da religiosidade, que sempre acompanha o camponês, e da confiança no papel institucional do Estado perante o ambiente (Anexo N), apoiados numa variedade de justificativas, como: a) a responsabilidade de cada comunitário pelos cuidados do sítio, principalmente no que diz respeito ao destino dos lixos e

livremente, sem ônus qualquer. Suas características de bem comum são: a) a não competitividade; e b) a não exclusividade; ou seja, o uso por um indivíduo não retira dos demais indivíduos da sociedade o direito de usá-la e nem diminui a sua quantidade disponível. Tal entendimento encontra respaldo no Decreto 24.643/34 e Decreto-Lei 852/38, que definem que são públicas e de uso comum as águas navegáveis. Maiores detalhes, consultar Box 14, no capítulo 4 deste estudo.

¹⁰¹ Embora o rio traga muitos benefícios para as famílias varzeanas, ele também causa alguns transtornos: a) *Na enchente/cheia*: perde a fonte de renda da agricultura de várzea pela falta da terra, as casas vão para o fundo, e a escola deixa de funcionar, os banheiros dos temporais e das embarcações danificam as construções da comunidade, há risco de crianças caírem n'água ou de ataque de animais porque a água está próxima do assoalho, os peixes ficam escassos, e a falta de alimentos faz o preço do rancho se elevar na cidade, o gado perde o pasto, tem que remar até a terra firme para poder trabalhar, e perde a safra que não colheu antes da enchente; b) *Na vazante/seca*: a praia cresce e as distâncias para pegar água para todos os afazeres se elevam, a embarcação da família fica distante, e os materiais que ficam embarcados são roubados, o transporte da produção de terra firme é dificultada porque a canoa não pode mais atracar próximo ao roçado, a várzea fica enlameada logo que as primeiras porções de terra surgem, tem que navegar maiores distâncias até o lago para pegar o peixe, o igarapé seca, e há o perigo das canoas serem atingidas por terras caídas quando navegam pela beira do rio.

os cuidados com as margens dos rios e igarapés; b) a conscientização coletiva para o atendimento das orientações de educação ambiental prestadas à comunidade pelos órgãos de fiscalização; c) a certeza de que a natureza bem cuidada está diretamente ligada à saúde dos comunitários; d) o medo da queda da produção pelo tratamento incorreto dispensado ao meio ambiente; e) o medo dos alertas que a natureza vem dando (os sinais da natureza), o que afeta diretamente suas vidas; e f) o medo de pela falta de cuidado não poder mais contar com os recursos naturais. Mas, acima de tudo, a principal justificativa dos chefes de família para reconhecer que são eles próprios os responsáveis pelo meio ambiente em que vivem reside no fato de aceitarem que não podem tirar da natureza o que não poderão, ou irão, consumir.

Neste aspecto, a vida nas várzeas do rio Solimões-Amazonas é regida pelo calendário hidrológico, um tempo da natureza marcado pelo imperativo regime das águas (enchente/cheia/vazante/seca). Os caboclos que residem e trabalham na várzea compreendem que, priorizando essa racionalidade, podem se servir das variadas alternativas oferecidas pela ictiofauna, pelas florestas e da terra fertilizada pelo rio. Enfim, o camponês amazônico vive do que a terra, do que o rio e do que as florestas dão em seus respectivos tempos, contrapondo o tempo cronológico produtivista das sociedades modernas que se prendem aos relógios e calendários cartesianos (Box 3).

O movimento das águas é o calendário da agricultura, da pesca, da coleta e das ocupações na várzea. O processo de produção campesina na várzea é iniciado assim que o rio dá os primeiros sinais de subida (enchente), alertando ao produtor que se aproxima os dias da colheita. O planejamento da próxima safra, que obedece ao calendário hidrológico, impera que as terras recebam a limpeza prévia antes que o rio tome conta de toda a sua superfície. Assim, costumeiramente após a colheita faz-se a limpeza da área para que, quando da descida da água na vazante, a terra esteja limpa e pronta para a semeadura. Até mesmo os resíduos da capina é o rio que se encarrega de levar, pois a prática usual na várzea é fazer a capina e deixá-la ao chão para que o rio a leve quando de sua subida, resíduos que servem até mesmo de nutriente para a água e para a terra. A esta técnica de trabalho, os caboclos convencionaram chamar de “fazer a enchente”, ou como muitos dizem: “A terra a gente prepara na enchente!”.

A dimensão cíclica do tempo seguido pelos varzeanos torna-se evidente ao analisarmos alguns depoimentos do cotidiano: março é o mês das chuvas, setembro é o tempo da desova da tartaruga, em fevereiro começa o fabrico da castanha, a partir de janeiro dá mais tucumã, aqui a gente planta na primeira lua de outubro, o planejamento da colheita começa quando a água do rio inicia a subida, a terra a gente limpa na subida do rio, setembro é o mês da piracema, etc. Embora percebamos a associação do tempo cronológico (os meses) às diversas atividades desempenhadas, são os acontecimentos promovidos pela natureza que regem as vidas, ou seja, as ocupações a que esses sujeitos se dedicam dependem (o início, a consecução e o fim) prioritariamente daquilo que a natureza oferece em cada momento, sendo que o principal instrumento de medição desses momentos é o rio. Aliás, o rio determina até mesmo “o tempo da espera”, quando no período da cheia, muitos ficam sem trabalhar (principalmente os mais velhos, impossibilitados de navegar longas distâncias), conforme destaca o Sr. João Castro, agricultor de 66 anos da comunidade Menino Deus (Coari-AM):

Box 3 – Tempo e calendário hidrológico

Podemos considerar que o entendimento sobre o calendário hidrológico foi abordado por Elias (1998), não necessariamente com esta mesma denominação, em sua obra intitulada *Sobre o tempo*, quando faz uma clara distinção entre o tempo cronológico e o tempo ecológico. Em suas palavras, apreender o tempo é uma tarefa complexa, pois ele não se deixa ver, tocar, ouvir, saborear e nem respirar, enfim não se pode perceber o tempo pelos sentidos. Todavia, em sociedades simples, como a que estamos analisando, o tempo é evidenciado por quadros referenciais indicativos do “quando” dos acontecimentos ou por meio dos “eventos cíclicos naturais” – como a grande cheia que aconteceu quando o sujeito ainda era criança ou o momento do plantio e da colheita que obedece a descida e subida das águas.

Doutra forma, sociedades mais complexas desenvolveram instrumentos para inserir todo e qualquer acontecimento no curso do tempo (os relógios e os calendários), uma particularidade do *habitus* social moderno voltado a orientar a realização das múltiplas tarefas dos homens, tornando-se um símbolo dos estágios de desenvolvimento das sociedades ao mesmo tempo em que se transformou num instrumento de coerção social que regula os comportamentos de grupos sociais.

O tempo é, por assim dizer, um símbolo social comunicativo apreendido pelos homens no decorrer da evolução da sociedade, mas também repousa sobre dados naturais quando revelado por meio do curso original da vida – do nascimento à morte – e da duração do dia e da noite – Sol, Lua e estrelas –, etc. Assim, a percepção do tempo exige a capacidade de identificar acontecimentos passados e construir mentalmente imagens associadas a acontecimentos recentes, poder de síntese acionado e estruturado pela experiência – característica dos humanos –, uma qualidade que pressupõe aprendizados acumulados ao longo das gerações, o que possibilitou ao homem relacionar acontecimentos e orientar suas ações.

Analisando o tempo, Elias (op. cit.) mostra que sua regulação social apresenta os traços do processo civilizador que concedeu à humanidade perceber o curso da vida e das transformações da natureza, sendo o tempo, então, percebido de forma distinta pelos homens, dependendo do poder de síntese alcançado pelas diversas sociedades que habitam o planeta. O autor, em seu constructo teórico, afirma que tudo o que existe encontra-se em um fluxo incessante dos acontecimentos, e o tempo traduz o esforço humano para situar-se no interior desse fluxo, determinando posições no espaço, medindo a duração dos intervalos, indicando velocidades, etc.

Toda mudança no espaço é uma mudança no tempo, e toda mudança no tempo é uma mudança no espaço porque o universo em que vivemos, e o qual constituímos, move-se e modifica-se incessantemente. Na Amazônia esse tempo é marcado, não exclusivamente, mas essencialmente, pelo calendário hidrológico (enchente/cheia e vazante/seca).

Ô meu Deus, tomara que já seque essas terra porque eu tô achando que eu tô aduecendo. Eu num sei tá parado e passa o dia intêro parado no tempo de cheia, taí sentado, vai prali é sentado, pra andá só puraqui na casa e às vêis quando vai na cidade. Tomara que já seque ao meno pra cortá mato por ali, que eu acho que eu tô aduencendo de tá parado.

O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) vai mais além e sintetiza a vida à beira rio como agricultor ao afirmar que o agricultor “original” é aquele que planta no calendário do rio e da lua, confirmando que a vida na UPFV é regida justamente por esse calendário¹⁰².

Tudo é baseado na água do rio e na lua. O rio e a lua é aquilo que você quer como o inverno e o verão. Ali o agricultor tá dentro dessas coisas: lua cheia planta isso e isso, lua minguante planta isso, lua crescente planta isso, nova planta isso. E assim é a situação, tudo pelo calendário da lua. E não dava errado não, não dava errado porque você sabia. Você plantava, vamo dizer, na lua tal. Quando fosse a melancia, você planta na lua cheia a melancia e ela vai conforme o tanto de lua. Você vai vendo a melancia, o agricultor vai acompanhando o rio daqui. Você vai dizer: Olha, tal tempo eu tenho melancia! Já dizia a data que ia ter melancia pela lua e pelo rio: em tal lua tá boa a melancia. Ninguém pensa nisso mais, acho que os de hoje nem olha mais pra lua. Esses de hoje não sabem de nada. O agricultor verdadeiro mermo, original mermo, que ele não planta pela lua ele não é agricultor. Eu lhe digo que não é! Porque o agricultor original mermo ele planta pela lua. A não ser que o cara hoje plante dentro das tecnologias, dessas coisa de istrumo, de adubo e aqueles negócio todo. Mas se for natural, não tem agricultor sem a lua e sem o rio não.

O rio é para o varzeano um de seus vários “lugares”¹⁰³, um ambiente que lhe é familiar pela experiência de viver nele e sobre ele. Quem não experiencia o lugar não pode relatar sobre ele, e a familiaridade do morador com o seu lugar é demonstrada pela percepção a mudanças ocorridas ao longo dos anos, ou seja, assim como Santos (2009) afirmou que o espaço é “pedaços de tempos históricos”, o lugar como componente inseparável do espaço também apresenta mudanças ao longo do tempo, que são percebidas e relatadas por quem vive o seu cotidiano. Não existe, no espaço amazônico, sujeito mais sensível às questões ambientais que os moradores da várzea, pois sentem na própria pele os efeitos imediatos de quaisquer eventos naturais por passarem a maior parte de suas vidas dentro do rio, navegando ou submersos em suas casas durante as grandes cheias. O rio é o lugar da moradia, é a extensão da casa, faz parte da vida, conforme destaca o próprio Sr. Sebastião: “Rapaz, nós veve dentro d’água, qualquer coisa que nós vai fazer, atravessar pra cidade tem que passar por

¹⁰² De acordo com dona Maria Devanir, agricultora da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), a lua é tão poderosa que, se plantarem a maniva durante a lua nova, independente se na várzea ou na terra firme, não precisa fazer nenhum melhoramento na terra: “Na lua nova a maniva nasce muito bem e produz mais. Se a lua foi nova pode plantá, a batata dá mais e não precisa adubá, lá mesmo ela dá a mandioca.

¹⁰³ O lugar é, na concepção de Santos (2009, p. 322) “[...] o teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade” (p. 322). Ou seja, no lugar a ação humana se concretiza e a existência se dá.

dentro da água. Nós mora dentro d'água a metade do ano, vem agora final de outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro, março, abril, maio e junho é tudo água”.

Aliás, o rio determina, inclusive, os limites das construções caboclas, pois as terras instáveis da margem do rio Solimões-Amazonas, que caem constantemente com o movimento dos banzeiros¹⁰⁴, fazem com que os varzeanos mudem (afastem) o lugar onde está construída a casa, de tempos em tempos, migrando cada vez mais em direção ao interior do terreno, conforme declara o Sr. Francisco Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM) ao recordar da casa de onde nasceu:

Aonde o meu velho pai fez eu abrí o olho ao mundo, vixe, já ó, tá lá no meio do rio já. Basta dizê que essa nossa terra aqui, como eu falei pro sinhô, ela é falsa. A gente tira um desconto da nossa casa aqui por causa disso. Porque vamo dizê, eu faço cum dez metro lá rente à bêra do rio, quando é cuns 5 ano já tá já caindo. Eu tô uns cento e cinquenta metro mais ô menos. Rapaz, eu já vô pra quatro anos nessa casa aqui, ela é enorme, mas vamo dizê que daqui ainda tem uns vinte, trinta anos mais ô meno. Os neto já vão tê que levá pra cima.

Aproveitando as lembranças dos camponeses amazônicos, podemos ter a dimensão do tamanho de sua sensibilidade diante da questão ambiental quando perguntamos sobre as mudanças que aconteceram na comunidade e em suas vidas ao longo dos últimos anos (Anexo O), o que resultou num apontamento de 198 opiniões agrupadas em 52 itens, que relacionamos a três categorias distintas, mas intimamente correlacionadas neste estudo: a natureza, o trabalho e o transporte. Se considerarmos apenas os 52 itens apontados pelos varzeanos temos que: 42,3% das respostas referiram-se a mudanças no ambiente natural, 34,6% referiram-se a mudanças no mundo do trabalho e 23,1% as mudanças no transporte (figura 20). Essas informações são de extrema relevância, pois podemos compreender o presente a partir do passado da UPFV pelas lembranças do grupo.

¹⁰⁴ De acordo com os chefes de família entrevistados, conforme as representações sociais criadas no interior do grupo comunitário, o banheiro resulta, além do arrasto d'água resultante da hélice das embarcações, dos ventos que batem (entram) n'água durante os dias de temporais ou de “ventos gerais”, nessa ocasiões destaca dona Dalvanete Almeida, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM): “Quando forma temporal que bate muito vento, dia muito ventoso, ele dá muito banzêro porque diz que o vento entra um metro dentro da água”.

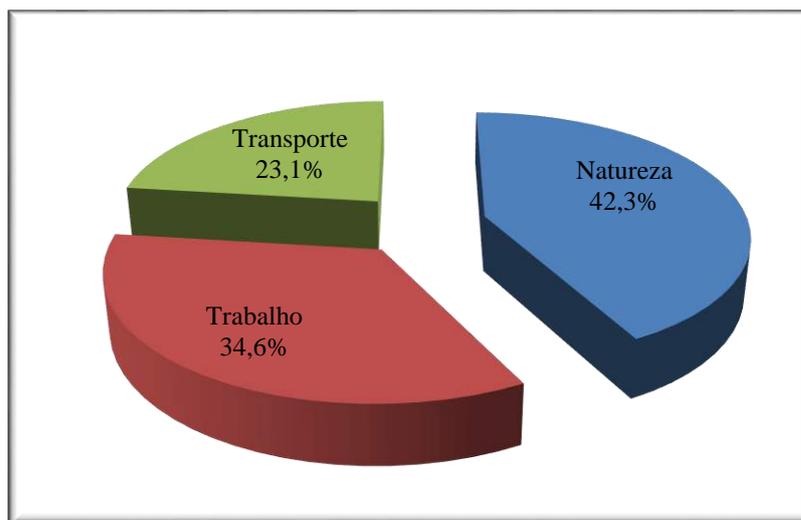


Figura 20 – As mudanças na comunidade ao longo dos últimos anos
 Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

No cotidiano nos encontramos com uma história não escrita, a história falada transmitida de geração em geração, uma história dos que estão à margem da história oficial, dos homens sem história, da vida das pessoas que recolhem fragmentos da literatura oral do passado – memória – para dar sentido às suas vidas. Assim, a vida cotidiana de maneira alguma pode ser considerada um resíduo desprezível da realidade social, histórica, política, cultura etc., mas a vida diária de sujeitos capazes de perceber e dizer que as coisas mudaram, e indicar os processos que não ganharam visibilidade pela história (MARTINS, 2000).

Constata-se que, na UPFV, a maior parte dessas mudanças está relacionada ao rio, pois, de todas as observações aventadas, 29 relacionam-se de alguma forma, direta e/ou indiretamente, aos diversos ambientes aquáticos, seja indicando as alterações nos modos de trabalho, nas formas de transporte ou da própria natureza como um todo, o que representou mais de 53,0% de todas as mudanças percebidas na vida e no trabalho nas comunidades.¹⁰⁵ Ao considerarmos a frequência de respostas, ou seja, a quantidade de opiniões não separando as repetições de respostas por sujeitos distintos, encontramos 198 opiniões que se conformam no organograma geral da UPFV nos 52 itens elencados no Anexo O, sendo que a comunidade de Coari-AM participou com 28,3% das respostas, Manacapuru-AM com 46,5% e Parintins-AM com 25,3% (Anexo O.1). Contudo, se formos mais além e agruparmos apenas os 29 itens supracitados com relação direta com o rio, considerando todas as frequências, concluímos que, das 198 opiniões, 125 estão relacionadas ao rio, ou seja, na opinião dos chefes de família, em média 63% das impressões externadas pelas lembranças dos grupos mantêm alguma

¹⁰⁵ Ao analisar o Anexo O, podemos observar que direta e indiretamente a reflexão sobre as mudanças no ambiente estão associadas ao rio, conforme as seguintes linhas do quadro: 2, 4, 5, 6, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 42, 43, 44, 47, 48, 49 e 51.

correlação com a vida material e simbólica sobre as águas (Anexo O.2), o que confirma a tese de que o rio é o marcador do tempo dos varzeanos.

Por viverem dentro d'água (morando, trabalhando ou apreciando as paisagens), estes sujeitos conhecem como poucos os segredos e as propriedades do rio, o que ele traz de bom e o que traz de ruim para suas vidas. A sensibilidade apurada para captar os sinais que o rio emite, e que serão primordiais para o sucesso de suas empreitadas – na terra, por exemplo, porque depende da enchente para poder colher – é tamanha que conseguem distinguir inclusive se uma leve subida das águas, quando o rio ainda segue o movimento natural de descida, se trata efetivamente da enchente que chega ou apenas das chuvas que caem nas cabeceiras dos rios e influenciam por alguns dias a descida da água, revertendo o seu fluxo para uma repentina subida, o conhecido repiquete.

O que o rio traz de bom, todos fazem questão de enaltecer, principalmente pelo fato de ele (o rio) prover a manutenção da vida, em todas as dimensões, nos espaços de várzea ao trazer as terras, o alimento, a água para atender vários tipos de necessidades e o transporte. Segundo os campesinos entrevistados, a agricultura é a principal atividade de trabalho, e eles devem ao rio a terra em que trabalham, pois a “terra é resultado do rio” numa perspectiva onde a ação mecânica do rio destrói terras a montante para reconstruí-las a jusante.¹⁰⁶ Em suas próprias palavras a enchente é o momento de a terra crescer, oportunidade em que o rio lava a terra das impurezas e deixa em seu lugar uma terra nova, terra adubada e fertilizada, que dona Maria Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), fez questão de qualificar:

Quando a enchente vem ela traz muita terra nova do fundo pra cima dessa aqui e é aí que quando ela baixa a gente já faz o plantio. As planta vem uma beleza, vem bunito e dá fruta. Intão é por isso o modo de dizê: A terra cresce em cima dessa, porque renova a terra velha que fica! O rio lava tudo o que é imundice e quando ele já sai é uma terra nova que ele dexa. É o rio, a terra faz parte do rio. Aqui atrás já tá alto, mas é por isso: a água vem, a terra vem. E com certeza essa terra que vai caindo, quando ela vem enchendo ela também vem trazendo o barro pra trás assim.

¹⁰⁶ No glossário caboclo, a ação mecânica do rio durante o movimento de subida e descida resulta em uma terra nova, adjetivada de várias formas por eles: terra fria (contrapondo a terra quente da terra firme), terra do rio, crescida, renovada, aterro, sensível, reformada, lama, fortalecida, adubada, falsa, fraca, esmeril, bem tratada, de Deus, com força, etc. Essa terra é resultado do processo de colmatação dos sedimentos em suspensão, que o rio deixa de carregar nas áreas onde a correnteza perde sua energia, que ao serem depositados nas margens dos ambientes aquáticos formam um solo altamente produtivo por conta das qualidades fertilizantes. Morán (1994) fala que os tipos de águas – pretas, claras e brancas (barrentas) – justificam, por suas propriedades fertilizantes, o modo de organização social e inclusive a demografia das comunidades assentadas às margens dos respectivos rios. Para Sternberg (1998) as várzeas dos rios de águas barrentas são as mais produtivas devido o alta concentração de sedimentos carregados ao longo de todo o curso do rio – o solo de aluvião rico em nutrientes –, bem como a decomposição da biomassa vegetal depositada no rio em sua dinâmica, propriedades que irão se alterar dependendo dos níveis pluviométricos de cada estação do ano e que garante elevada diversidade de peixes, características distintas quando comparadas às das várzeas dos rios de água clara e preta.

O rio é sinônimo de fartura, pois é o responsável pela fertilidade da terra e pela formação das praias que os varzeanos utilizam para plantar no lugar das terras que foram levadas pela água. O rio auxilia, inclusive, o planejamento do trabalho, pois, de acordo com os relatos assinalados, é ele quem avisa se a próxima safra será próspera. Os camponeses amazônicos desenvolveram alguns procedimentos que, a partir da observação da cheia, irão guiar as previsões de produção e a tomada de decisão obedecendo às seguintes lógicas: a) se o rio correr para dentro do sítio, a terra ficará fértil para o plantio quando a água descer; b) se o rio correr para fora do sítio, a água ficará escura, a argila da terra será lavada e restará apenas a areia, o que fará com que a terra não esteja boa para o cultivo quando a água baixar. Traduzindo essa lógica em poucas palavras: quando a cheia é muito grande ela alcança o lago, que normalmente tem água preta e fica por detrás do sítio, assim a água do lago (pobre em sedimentos) escoar para o rio e acaba lavando a terra dos sedimentos antes deixados pelo rio Solimões-Amazonas; de outra forma, quando a cheia não é tão elevada, o rio continua correndo para dentro das propriedades e, perdendo velocidade, deixa os sedimentos depositados no solo. O seu Sabá nos fala mais sobre esta lógica campesina:

Pra mim aqui é tão bonito muita água. Água e praia pra mim é sinônimo de fartura, não sei se é porque eu sou agricultor, mas quando eu vejo muita água e muita terra assim eu digo: Rapaz, isso é muita fartura meu irmão! É um costume pra mim, água é riqueza e fartura, é alimento. Essas enchente grandes, do jeito dessa do ano passado menos de meio metro, é o suficiente pras terras ficar fértil, aí dá o barro misturado com areia, o barro de plantar. Do jeito que foi aquela do ano trasado, que foi grande, já foi demais. Se der muito alto o rio transborda, deixa sem aterro, sem nada, a fertilização daqui vai todinha pro rio. A cheia ficou bonita, mas as terras não ficaram fértil aqui porque ficou muita areiúsca, aí não dá muita melancia, não dá muito milho, até o próprio produtor pra plantar juta e malva aqui tem que ir lá, mais atrás, porque ficou muita areia aqui. E areia a juta, o milho e a melancia elas não se dão muito com areia.

Contudo, ao voltarmos nossa atenção novamente ao Anexo O e buscarmos compreender a sensibilidade do caboclo diante das mudanças da natureza¹⁰⁷, notamos que grande parte das opiniões apresentadas por eles externam impressões negativas, exceto quando justamente afirmam que “A terra está dando mais porque o rio alaga todo ano e traz terra nova”, resposta de 55,0% dos entrevistados. Todavia, muito mais que os números encontrados, as informações clarificadas nos depoimentos organizados no Anexo O, dizem muito da relação simbiótica entre o camponês amazônico e o meio natural que o circunda, demonstrando tamanha intimidade a ponto de este facilmente compreender os sinais que a natureza natural emite, levando em conta aspectos como: a) a redução de espécies da

¹⁰⁷ As linhas do Anexo “O” que tratam das questões relacionadas diretamente à mudanças da natureza são: 2, 3, 4, 5, 6 12, 13, 15, 17, 18, 24, 27, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 41, 47, 48 e 49.

ictiofauna, da fauna florestal e da floresta (linhas 3, 17, 24, 28, 41 e 47); b) a alteração das características físicas do rio (linhas 2, 4, 27, 29, 34, 35 e 48); c) a alteração das características físicas da várzea (linhas 6, 13, 18, 36 e 37); d) a redução da produtividade da terra por conta de pragas (linha 12); e) a poluição (linha 49); e f) as mudanças climáticas (linha 15).

A redução dos estoques pesqueiros foi uma das grandes reclamações dos chefes de família, representando 40,0% das mudanças indicadas (linha 47), em que pese o fato de muitos explicarem essa escassez afirmando ter que utilizar redes maiores para capturar a mesma quantidade de peixes do passado (linha 17)¹⁰⁸ e até mesmo ter que ir mais distante da beira para poder capturar as espécies, como foi o caso do Sr. Manoel Cardoso, agricultor de 69 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), quando fala das lembranças do passado: “Cando eu comecei a pescá eu cansei de arrêiá a rede daqui uns duzentos metro na bêra e cando suspindia a rede vinha aquele monte de surubim. Agora você arrêia esse bêradão todinho, lá no mêi do rio, pra tirá dois, três. Isso é trabalho pra doido, é muito perigoso”. Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), uma das estratégias adotadas para suprir a necessidade diante da escassez de pescado em alguns períodos é a piscicultura, indicada como uma das profissões exercidas pelos camponeses daquela área (Quadro 8) que, apesar de resultar no mesmo “produto” da pesca, o peixe, na verdade, trata-se de uma criação, enquanto que a pesca é uma atividade extrativa.¹⁰⁹

Da mesma forma, nossos depoentes indicaram que percebem a redução do estoque de iacás (5,0%) – *Podocnemis sextuberculata* – nas praias que se formam todo ano, diferentemente da situação no passado onde este quelônio era abundante. Na percepção dos

¹⁰⁸ Sobre a escassez de peixe, os chefes de família apresentaram também em seus depoimentos algumas explicações a partir das representações sociais que criam em meio ao grupo familiar: o peixe se esconde; o peixe sente que o rio está poluído, o ambiente não é bom para ele, muda o caminho e vai embora, fato que comprovam ao afirmar que quando saem para pescar acabam fisingando muito lixo; o peixe ficou pouco porque os barcos de pesca de outros estados e/ou países entram, inclusive nos lagos, e levam todo o pescado capturando as espécies com arreios (rede de arrastão). Sobre a objeção à pesca comercial por barcos de fora do estado do Amazonas nas águas de sua comunidade não se percebe nenhum preconceito ou mesquinhez por parte dos comunitários entrevistados, mas o simples cuidado para com a natureza que lhe serve, pois os varzeanos sabem que com a redução do estoque dos peixes ele e sua família serão os primeiros a sofrer. Por reconhecerem que não podem ir além do limite que o ambiente possa suportar: adotam o consumo racional, retirando d'água apenas o que irá consumir e, porventura, comercializar; evitando técnicas invasivas ao ambiente, como o arrastão e a batção; e fiscalizam os lagos como forma de garantir a reprodução das espécies. Ademais, muitos entrevistados informaram que já flagraram por diversas vezes os barcos de pesca comercial jogando peixes no rio porque decidiram perseguir um cardume mais valioso comercialmente, oportunidades em que o rastro de degradação dos peixes mortos pode ser seguido pela extensão das praias das comunidades, além do odor desagradável por conta da putrefação das espécies.

¹⁰⁹ A piscicultura, ao longo da última década, vem sendo implementada entre as populações do interior como uma política de incentivo à produção rural, adentrando a cultura ribeirinha de forma hegemônica. Até mesmo programas de pesquisa e empresas, como a Petrobras, vem investindo nessa cadeia produtiva de pesca. Entretanto, consideramos esse incentivo do Estado uma prática irracional do ponto de vista lógico, pois se considerarmos que o caboclo é proprietário de um capital intelectual extraordinário, no que diz respeito às técnicas de captura de pescado, e residem “dentro” da maior bacia hidrográfica do planeta, onde a ictiofauna é abundante, é descabido indicar que a piscicultura seja a melhor opção disponível.

camponeses amazônicos, o rio está maior porque ficou largo, opinião de 35,0% dos entrevistados, que justificam essa afirmação ao lembrar que, no passado, conseguiam atravessar o rio a remo e hoje não conseguem mais porque as distâncias entre uma margem e outra aumentaram. Da mesma forma, afirmam que ficou raso (25,0%), resultado das grandes cheias que a cada ano se superam (25,0%) e do aumento das terras caídas (20,0%) que, ao longo dos anos, gradativamente, alteraram as paisagens e fizeram surgir praias e ilhas no meio do rio, além de emendar lagos a rios (10%).¹¹⁰ Ademais, a importância das praias que surgem para as comunidades de várzea, resultado da ação do rio, é primordial para a vida dos varzeanos por duas situações principais: o aumento da área de cultivo, pois plantam nas praias, e a contenção de queda das margens, funcionando como uma barreira para segurar os barrancos, conforme destaca o Sr. Sebastião ao recordar de vários pontos resultantes da ação do rio sobre as margens, até mesmo a extinção do lago que ficava na propriedade de sua família há 20 anos e foi levado pelo rio¹¹¹:

Olha, essa terra aqui era muito maior que isso, quando nós chegamos aqui já era lá onde vai aquela canoa pelo lado de lá. Todo mundo só plantava pra cá pra frente e o rio veio quebrando devido a gente ir limpando. O lago tava lá [apontou para rio], o barranco levou tudo e a água do lago misturou com a do rio, fez rio. Isso aqui não tinha isso, aqui era tudo barro alto que nem aqui até lá. Aí o barranco quebrou, mas isso levou vinte anos pra chegar de lá até aqui onde tá essa base. Aí foi quebrando e a gente ficava com pena do lago. Aí o papai disse: Esse ano esse lago não vai aparecer mais, já tá no rio, já arrombou lá onde é a boca, poxa, o nosso lago agora vai embora! E foi mermo. Quando baixou não tinha mais. Agora não tá caindo barranco devido a praia, mas eu acredito que quando essa praia tentar ir embora, esse barranco vai querer quebrar. O que tá segurando também é a praia que formou, já é areia que já desceu daqui e aterra lá. Quando chegou nesse ponto aí começou aparecer praia. Em socorro eu acredito que veio essa praia de novo pra aumentar as terras. Sim, plantamos na praia.

O resultado dessa dinâmica – grandes cheias e terras caídas – foi que muitas culturas de longo curso que antes eram plantadas nas várzeas altas – as terras às margens do rio que não alagam todos os anos, exceto em grandes cheias – não puderam mais ser cultivadas (5,0%), o rio acabou por levar grande parte das terras onde os varzeanos moravam (30,0%) e trabalhavam (25,0%), além do fato de as águas adentrarem às terras ocupadas por restingas, aningas e igapós, transformando tudo em várzea (15,0%). Por outro lado, as praias cresceram cada vez mais (30,0%) dificultando os acessos até as casas nos períodos da seca, e houve o

¹¹⁰ Terras caídas é o termo utilizado regionalmente para designar a erosão lateral das margens dos rios amazônicos. Esse fenômeno é responsável pela mudança das paisagens e por muitos transtornos aos habitantes das margens do rio. Para maiores detalhes sobre o fenômeno e impactos na vida social dos moradores, consultar os trabalhos de Carvalho (2006) e Carvalho (2012).

¹¹¹ Alguns varzeanos, como é o caso de dona Maria Devanir, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), afirmam que o processo de formação das praias acontece a partir do momento em que “o rio rói a terra”, fazendo-a cair e crescer no meio do rio, mas, do mesmo jeito que se formam, o rio também leva a praia.

estreitamento do canal de navegação (5,0%). Além dessa dinâmica fluvial, nossos depoentes ainda informaram que as mudanças no ambiente resultaram em perda de floresta (15,0%), com ela as madeiras boas para construção (5,0%) e os animais (5,0%), e as pragas passaram a atacar com maior frequência as plantações (35,0%). Ademais, indicam que percebem o clima mais quente (5,0%) e muita poluição nos ambientes aquáticos (10,0%).

A definição de degradação (ou impacto ambiental) para estes sujeitos não obedece às complexas conceituações acadêmicas, preferindo utilizar termos simples, como “natureza maltratada”, para as situações em que têm consciência de que o meio ambiente que os circunda foi deteriorado por quaisquer razões, sejam elas provocadas por terceiros ou por eles próprios na realização de seus trabalhos. Apesar de perceberem as mudanças no ambiente, ainda assim concordam que a comunidade em que vivem está bem cuidada (60,0%), enquanto outros (40,0%) acreditam que está maltratada (Anexo P). Observando criteriosamente o quadro do Anexo P, constatamos que, na verdade, há um equilíbrio de opiniões, pois, somente em Menino Deus (Parintins-AM), houve um desequilíbrio em favor do cuidado com a natureza na comunidade (83,7%).

A maior parte das justificativas, para acreditar que a natureza na comunidade está bem cuidada, gira em torno da limpeza do terreno, da conscientização, da proteção da fauna e flora, do cuidado para não fazer pastagens na várzea e, principalmente, do cuidado para não desmatar ao trabalharem em áreas de capoeira e/ou de várzea; outra parte significativa das explicações, indicam que a natureza na comunidade está maltratada, por conta de questões ligadas diretamente ao trato com o rio, ou seja, das 7 justificativas apresentadas, 4 estão relacionadas direta ou indiretamente aos ambientes aquáticos da comunidade, a saber: as casas que ainda não têm fossa poluem o rio (12,5%), jogam animais mortos no rio (50,0%), jogam lixo nos terrenos, e estes vão parar dentro dos igarapés e/ou do rio (100,0%); e o “veneno” usado nas plantações vai parar no rio com a chuva (12,5%). Se agruparmos o número de respostas emitidas acerca dessa questão, das 21 opiniões que se repetiram, 14 dizem respeito às questões ligadas ao rio e/ou ao igarapé, ou seja, mais de 66,5% das respostas daqueles que afirmaram que a natureza da comunidade está maltratada. O Sr. Raimundo Bezerra, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), traduz a importância do igarapé que corta a comunidade e a necessidade de preservá-lo:

Nóis num pode reclamá, por causa desse igarapé, a água é nesse igarapé aqui. Esse daí num seca não, ele pode ficá lá imbaixo mermo, mas fica descendo todo tempo água pretinha. Nóis toma banho e orienta num jogá nada nele: É proibido, num faça isso não! Porque daí nós bebe a água, daí nós toma banho, tem peixe e tudo é de dentro desse igarapé. Intão, num danta fazê imundice aí. Se um igarapé desse

disapariçê cuméra que a gente ia cumê? Cuméra que a gente ia bêbê? Cuméra que a gente ia tumá um banho?

Entretanto, a prova de que o camponês amazônico é um ser voltado para a preservação e que a principal arma para lograr êxito nessa empreitada está o rio, reside no fato de que todos os que indicaram que a natureza da comunidade não está maltratada justificaram suas respostas apoiando-se no fato de não precisarem desmatar para poder plantar porque produzem em terra de várzea, e, todos os anos, após a descida da água, a terra sai limpa (50%), pronta para o cultivo. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos fala sobre essa qualidade do caboclo das várzeas:

Todos os anos o rio vem, coloca adubo aqui em cima e no outro ano você planta no mermo canto. Você não derruba nada, contando com aquele limite que o rio deixa, sempre utilizando a mesma terra e assim vai. O agricultor tem aquele limite dele de plantar, sempre utilizando a mesma terra. Numa terra dessa que você tá vendo limpa aí [apontou para o terreno] você não vai mais derrubar nenhum pau pra lá, todos os anos o rio vem. O agricultor é um camarada que valoriza muito a natureza, porque só trabalha com ela e só trabalha a favor dela. Ele nunca desmata demais, nunca faz um roçado pra não plantar tudo, só faz o tamanho que ele precisa.¹¹²

O rio tem significado muito importante para a vida destes grupos familiares, e, por isso mesmo, as preocupações com a natureza passam prioritariamente por questões ligadas a este bem comum utilizado por todos de forma indiscriminada, mas que, para os varzeanos, seus males são sentidos com maior intensidade – um dano ao rio é um problema para a vida do ribeirinho. O depoimento do Sr. Atacílio Corrêa, agricultor de 52 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), revela tal preocupação:

Tem que tê cuidado cum rio, tem que tê cuidado cum seu tanque, que isso daí é um tanque nosso. Tem que tê cuidado de onde a gente tira água pra nós bêbê, pra gente se alimentá. O que nós num devemos fazê é jogá o lixo no rio. Cumé que eu vô jogá o lixo aí no rio daonde eu tô tirando a água? Se joga aí, lá vai o lixo baxá no rio e prejudicá alguém aí pra baxo. Se jogam aí pra cima, vai me prejudicá aqui imbaxo também. Porque jogar na água não é o lugar, o rio não é lugar de jogar lixo. Se for uma coisa tóxico que tu usa? E aí, no dia que o rio levar ele vai levar e vai fazer muita gente tomar água.

¹¹² Apesar de um número considerável dos chefes de família terem indicado que ainda percebem que muitas pessoas fazem queimadas e derrubam árvores para plantar (62,5%), o que acontece particularmente em localidades que têm os roçados de mandioca como principal atividade, como é o caso da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), muitos dos entrevistados indicaram que, mesmo realizando queimadas na terra firme, derrubam apenas o que precisam e procuram aplicar, durante o serviço de limpeza da terra, algumas técnicas visando salvar do fogo as árvores frutíferas e as madeiras nobres (41,7%), a exemplo do *aceiro*, técnica preventiva que consiste em limpar uma área de forma a separar a vegetação que se pretende preservar daquela que se pretende queimar, a fim de que haja controle do fogo para que este não se propague. Ademais, como forma de corrigir o dano causado, os chefes de família indicaram que plantam árvores quando abandonam as áreas para o pousio, visando uma recuperação mais rápida da capoeira (16,7%) – Anexo P.

Por conta dessa preocupação, até mesmo a questão do lixo produzido nas comunidades passa obrigatoriamente por discussões relacionadas ao rio. O ribeirinho entende que o lixo não deve ir para o rio, e, ao serem questionados sobre o destino do lixo produzido por suas famílias (Anexo Q), as seguintes opções foram levantadas: a) 95,0% dos chefes de família entrevistados disseram queimá-lo para que este não chegue até o rio, levado pelo vento ou pela água da chuva; b) 35,0% afirmaram enterrar os resíduos que não podem ser consumidos pelo fogo – latas, pilhas¹¹³, animais mortos, garrafas de vidro, etc.; c) 15,0% disseram levar em suas canoas os resíduos para a cidade, pelo menos uma vez por semana, por acreditarem que lá o lixo pode receber um tratamento mais adequado; e) apenas 5,0% indicaram recolher as latas de alumínio para vender na cidade e, assim, arrecadar alguma renda.

O que mais mobiliza os varzeanos a queimar o lixo é a praticidade do método para se livrar dos resíduos, mas também reconhecem que os materiais enterrados são novamente expostos pela água do rio em sua mecânica natural durante cheia. Esse fenômeno leva novamente o lixo para dentro das casas, poluindo a água em que tomam banho, lavam roupa, dão aos animais e também consomem, trazendo muitos transtornos e/ou doenças a todos os comunitários, conforme destaca dona Roselma Lima, agricultora de 34 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM): “A gente queima o nosso lixo, nós queima aqui. Pra nós se torna mais fácil interrado, mas quando a alagação vem sai tudinho. A alagação vem e vai quebrando barranco, aí vai saindo tudinho o lixo e vem pra cá pra cima dos nossos pés”. Face seu modo de vida, o varzeano tem consciência dos males que causa a natureza e muitos dos entrevistados reconhecem que a prática não é a mais correta para a saúde humana e para o ambiente, mas por não terem alternativas acabam aceitando a condição como a melhor escolha para livrar os ambientes aquáticos da comunidade do lixo produzido, como foi destacado pelo Sr. Vandernilson Queiroz, agricultor de 38 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM):

Esse lixo a gente queima, eu queimo ele todinho. Eu tenho um local prali pra cima, um buraco, que eu jogo lá e queimo ele todinho. Não está legal porque de calqué manêra eu tô me disfazendo do lixo e eu tô destruindo alguma coisa, essa fumaça ela vai destruí a geração do nosso oxigênio. Eu tenho consciência disso, mas é melhó do que jogá no rio né? Hoje esse igarapé no período da cheia tem tudo o quanto num

¹¹³ Apesar de não ser objeto de nossa investigação, não podemos deixar de observar que a maioria dos varzeanos indicou eleger um espaço do seu terreno para enterrar exclusivamente as pilhas utilizadas por acreditarem que ela é o elemento que mais polui a terra, justificando tal ato por acreditarem que o prejuízo seria maior se deixassem que este tipo de lixo radioativo se espalhasse por todo o seu terreno. Nas palavras do Sr. Raimundo Pantoja, agricultor da comunidade Menino Deus (Parintins-AM): “A pilha maltrata, o carvão da pilha polui uma faixa de uns 25 metros de lonjura, não nasce nada, tem que ter muito cuidado. A gente usa ela e coloca só numa parte. Se é pra estragá, estraga só essa parte”.

presta já: é garrafa, garrafa pet, garrafa de água sanitária, garrafa de vidro, é tudo quanto é troço. O lago já tá composto de lixo. Intão, através disso eu já senti que o peixe já sente que já num tá um ambiente bom pra ele alí e tá sumindo.

A relação simbiótica do camponês com o seu meio ambiente o leva a reconhecer os males e a buscar alternativas para minimizar os impactos sentidos por seu grupo familiar, causados por questões ambientais. O dilema apropriação-conservação faz parte da vida de todos os trabalhadores da UPFV, e, a partir das constatações dos problemas, buscam eles mesmos as soluções mais adequadas diante de limitações materiais e técnicas. Como constatado, o rio é o maior bem que possuem, e grande parte de suas preocupações ambientais giram em torno dos recursos aquáticos pelo suporte de vida que proporcionam. Algumas das principais preocupações expostas no Anexo O reside no fenômeno das terras caídas (linhas 4, 36, 37 e 48), que levam as terras de trabalho e a terra de morada, e motivados por esta questão perguntamos sobre os cuidados que nossos depoentes dispensam às margens do rio na frente de sua propriedade (quadro 4), oportunidade em que foram apresentadas algumas medidas que, empiricamente, adotam para conter o avanço das águas sobre suas propriedades, sobre a margem do rio e sobre seus recursos aquáticos, demonstrando acima de tudo a consciência cabocla sobre as questões ambientais. A maioria dos entrevistados afirmou conscientizar os comunitários sobre não jogar lixo nas margens do rio e sobre a necessidade de se plantar vegetação (árvores para recompor a mata ciliar e/ou gramíneas) para dar maior estabilidade ao terreno e proteger as margens e as casas dos solavancos dos banzeiros das grandes embarcações e dos temporais, uma resposta que foi apresentada por 75% dos chefes de família ouvidos na pesquisa. Contudo, efetivamente, 45% dos participantes assumiram preservar as vegetações das margens e plantar árvores para tal fim, enquanto outros 5% disseram não poder fazer nada contra as forças da natureza.

Entre as práticas mais adotadas para conservar as margens do rio, está o plantio de gramíneas ou mesmo manter as já existentes, principalmente o capim-mori (*Paspalum fasciculatum*) ou murinho para os varzeanos, técnica e benefícios que foram explicados pelo Sr. Manoel Cardoso, agricultor de 69 da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM):

Pra protegê a margem e ela não caí é dexá assim sem limpá, Deus o livre tudo limpo aí. A gente aqui dexa aquilo ali, aquilo ali é murinho, nós dexava ele no bêradão tudinho. Limpava só pra cá porque o murinho protegia, o banzêro dava e não ruia muito. Mas se o cara alimpa, do jeito que tá limpo ai ó, é batê o banzêro e ela vai imhora, cai tudinho. Eu fui aprendendo (risos).

Quadro 4 – As ações tomadas pelas famílias na UPFV para conservar as margens do rio

Ações para conter as margens do rio	Comunidades			Média*
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Não pode fazer nada contra as forças da natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Orienta os comunitários sobre o lixo e o plantio de vegetação nas margens	100,0%	37,5%	100,0%	75,0%
Preserva a vegetação da margem e planta árvores para segurar a terra	16,7%	75,0%	33,3%	45,0%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFV.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Continuando a expor sua sapiência, seu Manoel Cardoso nos fala dos benefícios em manter as árvores nas margens do rio e da necessidade em se plantar mais espécies – como a Munguba (*Pachira aquatica*) – para proteger a terra, a casa e a vida humana dos perigos nos períodos mais críticos da cheia, quando os banzeiros atormentam os que vivem às margens do rio, e as árvores que descem o rio – arrastadas pela correnteza junto com as porções de terras erodidas pelo fenômeno das terras caídas – ameaçam colidir com as residências dos caboclos.

O que tem que fazê aqui é pegá assim o negócio de munguba, essas coisas e plantá. Como tá aí ó, o minino tá plantando, que eu mandei ele plantá ai pela bêra do rio, lá está os pésinho ali ó. Ele fez uma carrêra ali e esse aqui eu já mandei ele plantá aqui, nessa área aqui. Plantá porque aquela raiz ela protege, ela segura a terra. E ôtra coisa, tem que dexá ela dentro do mato como tá ali, com a árvore dentro do mato. Essa aqui eu plantei, isso aqui não foi plantado pra boniteza não, isso foi plantado por causa da água. Porque cando tá enchendo vem pau, vem capim, vem uma madêra, um pausão de lá e dá numa casa dessa, ele [o rio] leva. Vem uma maçaranduba aí e pra dibaxo, o cara vai amanhecê lá no lago em cima da casa. E se a casa não desmontá e ele vive. Esses temporais que dá aqui a gente num sente quase porque tem o mato e as árvore que encobre mais, mata mais a força. Dá o banzêro, mas num afeta. Isso que é o negócio.

Aliada a essa prática preventiva de se plantar árvores em frente e ao redor das casas para minimizar os impactos causados pela energia dos banzeiros sobre as construções da várzea, o Sr. Francisco Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), fala que mantém as árvores frutíferas que servem de alimento para os peixes para poder atraí-los até próximo de casa, pois, assim, nos períodos que o rio toma conta das terras na cheia, os peixes vêm até a porta de casa, e a pesca se torna mais fácil, em suas palavras: “O suruazêro é frutífero, fica aqui quase dentro da nossa casa. Olha, ele tá trocando a folha, dessa folha ele troca, quando a água vim ele já vai brotá os fruto pros peixe cumê. E aqui a gente já pega o peixe. O peixe vem cumê a fruta e a gente pega o peixe aqui na porta.”.

Percebendo a consciência que têm sobre a preservação do ambiente em que vivem, perguntamos ainda o que mais eles acreditam que podem fazer pela natureza em sua comunidade, ou seja, o que eles ainda não fazem e podem futuramente vir a executar (Anexo R). Embora a maior parte das preocupações dos comunitários esteja focada na questão do lixo – 7 respostas das 17 apresentadas –, excluindo-se ainda as linhas 13, 14 e 15 que tratam de questões genéricas, novamente é a preocupação com as margens do rio e diretamente com o rio, o que domina as ações propostas pelos chefes de família, destacando-se o fato de 30% dos entrevistados indicarem novamente a preocupação com as margens do rio e do lago e o plantio de vegetação para proteger as terras, que somados aos 45% já indicados no quadro 2 perfazem um total de 75% da amostra coletada cuja preocupação maior reside no cuidado com as margens do rio, seja já cuidando ou pensando em cuidar futuramente. Da mesma forma, outros 15% afirmaram que pensam em deixar de jogar animais mortos no rio; e, 10% disseram que não pretendem mais despejar lixo doméstico no rio, demonstrando assim que o rio é um de seus principais patrimônios, que lhes garante o sustento e por isso deve ser conservado.

Diante da preocupação de nossos depoentes com o rio, montamos um cenário onde os chefes de família deveriam emitir opiniões acerca de duas possibilidades: o rio desaparecer ou ficar raso a ponto de não ser mais possível navegá-lo (Anexo S). Ao depararem-se com as situações fictícias, os varzeanos mostraram-se muito divididos e apresentaram 3 tipos de respostas: a) Se continuar do jeito que está, o rio vai desaparecer (31,8%); b) O rio não vai desaparecer, mas pode ficar raso (31,8%); e c) Não, o rio não vai desaparecer e nem ficar raso (36,4%).

Daqueles que acreditam na possibilidade do rio desaparecer, 57,1% justificaram suas respostas afirmando que a terra e/ou o lixo estão obstruindo o canal principal, o que pode fazer com que ao longo do tempo o rio venha desaparecer; outros 57,1% utilizaram da mística crença cabocla entregando a “Deus” a vontade e/ou decisão sobre este evento catastrófico para suas vidas; e outros 14,3% indicaram que muitas coisas da natureza estão sumindo ao longo das últimas décadas, e o rio pode ter o mesmo destino com o atual cenário de degradação.

Os que acreditam que o rio não irá desaparecer, mas caminha para um estado onde a profundidade d’água impeça a navegação, disseram em 57,1% das respostas que o rio já está aterrado (ando) e por isso percebem, em 42,9% das respostas, que as embarcações têm dificuldade para passar no canal e em algumas épocas do ano até encalham. Isso acontece, principalmente, pelo fato do aumento das praias que se formam a cada subida e descida da

água. Outros 14,3% informaram que isso acontece porque as pessoas não têm consciência dos danos que causam ao rio, e, por isso, outros 14,3% responderam que a natureza apenas está devolvendo a nós o que estamos fazendo com ela.

Enfim, os que disseram não acreditar que o rio não vai desaparecer e nem ficar raso justificaram suas respostas informando que o rio a cada ano está ficando mais largo e mais profundo (62,5%), fato que pode ser comprovado pela passagem dos grandes navios mesmo nos períodos de seca (12,5%). Ainda utilizando a crença cabocla, nossos depoentes informaram, em 25% das justificativas, que Deus é muito bom e não deixaria que isso acontecesse com eles, pois Ele sabe que os ribeirinhos dependem muito do rio para viver. Entretanto, afirmam que a correnteza do rio é muito forte e mesmo que comece a aterrar o seu leito, o próprio rio se encarrega de cavar novamente (12,5%). Da mesma forma, outros 12,5% indicaram que o rio é um poço onde nasce água e sempre estará repondo a água, mesmo percentual dos que acreditam que as chuvas que caem nos rios sempre irão enchê-lo novamente. Em sua concepção, pela abundância de água no rio Solimões-Amazonas, é mais fácil o rio voltar a ser mar (12,5%).

Os 20 entrevistados emitiram 32 opiniões para esse cenário, e suas intervenções foram classificadas nos 18 tipos de justificativas apresentadas no Anexo S. Ao analisarmos a natureza das respostas, concluímos, a partir do quadro 5, que a maior parte das explicações prestadas estão amparadas na experiência que estes sujeitos têm do rio. Os camponeses amazônicos são pessoas do rio, vivem no rio e tiram o sustento do rio, e, diante da experientiação desse ambiente aquático aprendem a observar os sinais que o rio emite, portanto, seus saberes também emanam dessa intimidade em conviver diuturnamente com o rio em suas mais variadas atividades cotidianas, momento em que colhem as provas materiais que alimentam as percepções externadas, seja nas atividades do trabalho ou nas atividades de casa (domésticas ou do lar). As demais justificativas apresentadas se dividiram em motivações ligadas a expectativas (18,8%) – de que continue chovendo, de que a correnteza não deixe o rio assoreado, de que as nascentes sempre jorrarão água, etc. – e na religiosidade (18,8%) – Deus não deixará o rio secar/ficar raso, exceto se for de sua vontade –, explicações que ilustram a fé de um povo que vive em harmonia com os ambientes de que se apropriam.

Quadro 5 – As motivações das justificativas apresentadas para o rio (não) desaparecer ou (não) ficar raso									
Nº.	Motivação das justificativas apresentadas	Comunidades						Total	
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
		Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
1	Expectativa	1	14,3%	4	30,8%	1	8,3%	6	18,8%
2	Experiência no rio	4	57,1%	8	61,5%	8	66,7%	20	62,5%
3	Religião	2	28,6%	1	7,7%	3	25,0%	6	18,8%
Total		7	100,0%	13	100,0%	12	100,0%	32	100,0%
Média		21,9%		40,6%		37,5%		100,0%	

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Por morarem na frente do rio, e muitas vezes dentro dele submersos em suas casas, ao construirmos um cenário extremo, onde o rio desaparecesse, nossos depoentes externaram sentimentos diversos que variaram entre os sentimentos de morte e tristeza à indicação de alternativas vislumbradas por eles como possíveis para suprir a falta dos recursos aquáticos (Quadro 6). A grande maioria dos entrevistados (60%) afirmou que, com a ausência do rio, não conseguiriam viver e por isso iriam atrás de outro para se estabelecer. Essa assertiva por si já ilustraria toda magnitude do rio na vida dos camponeses amazônicos, mas o depoimento do seu Sabá (Manacapuru) é emblemático quando traduz os sentimentos dos caboclos que se apropriam do rio na produção da vida material e simbólica.

Se esse rio sumisse eu ia procurar ele, eu ia procurar o rio onde ele tivesse! Porque sem esse rio aqui não vai ter graça não. Não vai não, a não ser que venha outro no lugar dele. Mas se ele sair ele não volta mais né? Poxa, eu ia procurar outro rio e que fosse desse mermo jeitinho, eu quero viver é num rio desse aí cheio de lama na beirada, porque eu não sei viver em rio da água preta, da água escura. Olha, eu digo pra você que eu preferiria ir mais pra perto dele e não ficar sem ele. Não ia prestar não! Eu ia sonhar muito com ele, porque quando eu abro os olhos aqui a primeira coisa que que faço é abrir a porta é olhar o nosso rio. Mermo que eu vá aqui pra cá pra trás, mas quando eu acordo cinco horas da manhã eu abro logo aqui e vou logo olhar o rio. Sinceramente, é um costume, sei lá, é que a gente nasceu aqui. É bonita a imagem, vem avermelhando aqui dentro do rio, eu quero que você veja meu amigo, é muito bonito, é uma beleza, coisa linda isso aqui. É nosso, meu e seu, é uma coisa infinita, é uma beleza que permanece se a gente cuidar dele.

O depoimento do seu Sabá revela os sentimentos mais íntimos dos sujeitos que vivem e retiram o sustento do rio, verdadeiramente os sentimentos derivados da perda: tristeza (25%), saudade (5%), fraqueza (5%) e expectativa de piora das condições de vida (5%). Entretanto, somados aos sentimentos de perda, os camponeses amazônicos vislumbram até mesmo a perda de suas vidas, um sentimento de morte expresso nos depoimentos de 60% dos entrevistados, pois é do rio que retiram o sustento. Para auxiliar essa passagem – da vida para

a morte – ou mesmo para encontrar alternativas, os varzeanos recorrem à mística da fé e 30% dos entrevistados indicam “Esperar pela ajuda de Deus”, conforme destaca o Sr. Otávio Bezerra, agricultor de 53 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM):

Ah, se acontecesse isso de secá o garapé e o rio, se chegasse acuntecê isso era o jeito Morrê. Num tinha o que fazê, era isperá por Deus e vê o que Ele podia fazê na vida da gente, puquê nós num podia fazê nada, tava na mão do Senhô. Bem pensado era preferível até pidí uma boa morte e aí num ficava vencendo dificuldade da vida. Melhó Morrê que vivê sem ele!

Quadro 6 – As motivações das justificativas apresentadas para o rio (não) desaparecer ou (não) ficar raso;					
Nº.	A vida sem o rio (opções)	Comunidade			Média *
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
1	Esperariam a morte, porque é do rio que vivem	66,7%	50,0%	66,7%	60,0%
2	Iriam atrás de outro rio porque não conseguem viver sem um rio	33,3%	62,5%	83,3%	60,0%
3	Ficariam sem transporte	66,7%	37,5%	0,0%	35,0%
4	Cavariam a terra para buscar água e não passar sede	50,0%	12,5%	33,3%	30,0%
5	Esperariam pela ajuda de Deus	33,3%	12,5%	50,0%	30,0%
6	Ficariam sem emprego e teria que mudar para outro lugar	33,3%	50,0%	0,0%	30,0%
7	Ficariam triste porque iria sentir falta do rio	16,7%	12,5%	50,0%	25,0%
8	Não iriam embora e aguentaria firme como o povo do sertão	0,0%	12,5%	33,3%	15,0%
9	A vida seria bem pior do que já é	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
10	Iriam sonhar com o rio	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
11	Perderiam uma fonte de renda	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
12	Teriam que pagar pra conseguir água	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
13	Teriam um sentimento de fraqueza	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFV.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

O lamento pela falta de transporte surge como a terceira maior perda, compondo 35% das respostas prestadas pelos varzeanos, o que confirma os dados já comentados sobre a utilização do transporte fluvial na UPFV quando mencionamos e discutimos os dados do Anexo M deste estudo. Contudo, o que mais chamou atenção foi o sentimento de pertença que

estes moradores-trabalhadores têm pela várzea e pelo rio, mesmo sabendo que a várzea em que vivem não é várzea sem a presença do rio. Atônitos e fragilizados com a situação extrema de perder seu grande patrimônio, não admitindo sair de suas terras, 30% dos entrevistados informaram tentar buscar água no subsolo, cavando a terra, para suprir suas necessidades desassistidas pela falta do recurso aquático; outros 15% indicam a recusa em sair de suas propriedades, resistindo como os sertanejos do Nordeste; e mais 5% levantam a hipótese de pagar para conseguir água.

De outra forma, há os que imediatamente apontam como única alternativa a saída para outra comunidade, ou até mesmo para a cidade, em busca de ocupações que possam lhes garantir o sustento, visto que a agricultura, o extrativismo (animal e vegetal) e a criação de animais na várzea não serão mais possíveis caso o rio deixe de existir, é o caso dos 30% que disseram mudar para outros lugares porque sem o rio não poderiam mais produzir, ficando desempregados e desassistidos de suas rendas, ou dos 5% que afirmaram perder suas fontes de renda.

Nos dias de folga, normalmente após o meio dia do sábado e todo o domingo, os varzeanos passam a se dedicar à família, às atividades domésticas e à vida social na comunidade e fora dela, nesse momento de raro lazer, os chefes de família indicaram que mantêm certa proximidade com os ambientes aquáticos, pois para tudo o que fazem têm que utilizar o rio de alguma forma: na visita aos amigos e parentes; no lazer das praias com a família; no caminho para a igreja e arraiais; nas festas do beiradão; nos passeios de barco; na ida ao futebol com os amigos desafiar os times das outras comunidades vizinhas; na procura por um bar-flutuante nos domingos à tarde para servir-se de uma cerveja, jogar dominó e assistir aos jogos de futebol; nas atividades de manutenção do sítio e da casa (lavar a roupa, a louça, a casa, a igreja e o centro comunitário); na busca pelo alimento, na pescaria, e no conserto dos apetrechos para tal fim; e até mesmo no almoço com os vizinhos e familiares à beira do igarapé num momento de descontração (figura 21).

Na comunidade de Coari-AM, ir à igreja, reunir os amigos para jogar futebol em outras comunidades e assistir à TV foram as principais atividades realizadas nos dias de folga, mas para que esse lazer acontecesse tinham que ir ao encontro da atividade em suas canoas: para ir à igreja, reúnem a família e vão “beirando” a margem até o porto do templo; para assistir à TV, como a comunidade não possui energia elétrica, buscam a casa de algum vizinho que possua motor de luz – quase sempre a casa do Sr. Atacílio Corrêa, o derradeiro comunitário como costumam falar – ou até um flutuante que transmite os jogos de futebol aos fins de semana; e, no futebol, embarcam os amigos e singram as águas até a comunidade na

outra margem para desafiá-los numa partida, como destaca o Sr. Raimundo Bezerra (Ivo), agricultor de 57 anos:

No momento de folga, é um futebol de tarde, domingo um dominozinho às vezi, vai pruma praia e chega lá e leva uma cervejinha, vai assistir o jogo do Flamengo. Eu gosto muito de bola, Deus o live! Jogá um futebolzinho, isso eu faço dia de domingo. A gente foi jogá ali paquela ilha do areal, aquela ilha ali bem de frente de Coari, a gente fumo de canoa.



Figura 21 – Lazer no almoço com vizinhos e familiares à beira do igarapé
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Entre os itens de lazer, o banho é talvez um dos momentos mais íntimos entre os caboclos e o rio, não foram raras as vezes em que flagramos toda a família à beira do rio Solimões-Amazonas, em cima dos portos banhando-se com a cuia ou imersos n'água se divertindo, sempre com um adulto acompanhando os mais novos, momentos em que os pais levam os filhos para aprender nadar e perder o medo.

Um morador citadino, ao se aproximar do rio, primeiramente se encanta com sua beleza e posteriormente, ao ser convidado para entrar, tem medo. O camponês amazônico da mesma forma o contempla, mas diferentemente do citadino, não desenvolve o sentimento do medo, aprende a respeitá-lo. Aliás, o respeito ao ambiente é o grande princípio desenvolvido pelos varzeanos no decorrer dos anos de convivência com a natureza, e o rio é, de todos os ambientes, o espaço mais respeitado por eles. O sentimento de respeito desenvolvido pelos que vivem e convivem com o rio tornou-se a tônica dos depoimentos dos chefes de família quando conversamos sobre os perigos que o rio oferece, apesar de todos os benefícios que também traz. Para os camponeses amazônicos, muito mais que temido, o rio deve ser

respeitado, pois, para quem o conhece, ele dá os sinais avisando quando não pode ser adentrado. Ao lembrar do primeiro contato com o rio Solimões, quando veio do rio Juruá para o seringal, onde hoje é a comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), o Sr. Ivo nos fala, de N. Sra. Aparecida nos fala do medo que sentiu, mas também ressalta que se acostumou com o rio e aprendeu a respeitá-lo:

Eu já tive medo desse rio quando eu vim do Juruá pa cá, eu tive medo de andá nele porque o Juruá é bem piquinininho e quando ele tá seco é daqui pra esse barco aí [uns 15 metros]. Eu olhei pra esse rio aqui na primêra vêis: Deus o live! E quando eu vi naví: Ave Maria do céu! Quando nós baixemo de lá, quando nós entramo nesse igarapé a água dava nessa árvre aqui e eu fui durmí pralí paquela volta do igarapé cum medo de naví e do rio. Agora não, já tô acostumado, o rio é muito bom. Mas tem que tomá cuidado aqui porque ele avisa: se formá um tempo, num meta a cara não, nem meta pra atravessá que vai só se alagá, tem que deixá passá o horário de mei dia. E num é medo não, é respeito. Tem que respeitá o rio, eu preciso dele pra muita coisa. Vixe Maria!

Viver na cidade é uma condição rechaçada por todos os entrevistados, e esta opção se dá muito menos pelos custos envolvidos na vida citadina e muito mais pela ausência do meio líquido que é o rio, pois já viu muito sofrimento por muitos lugares longe do rio por onde andou, como diz dona Elizeth Cavalcante, agricultora de 64 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM).

Nós moramo na bêra do nosso rio Amazonas e eu sinto que ele é uma coisa muito boa pra nós, o rio é importante. É uma água que a gente pode metê as mão e pegá, a água e o peixe é cum fartura aí na bêra e foi assim que eu criei os meu filho. A vida do interiô é muito melhó de quê da cidade, eu num gosto não de cidade. Este ano eu já estava duente que me levaro pra lá durante a cheia e eu disse: Ah, eu quero í lá pro meu interiô, se tivé de morrê eu quero morrê pra lá, eu quero vê água. Às vêzi me traziam, inda tava assim muito cheio, nós parava no barco e aí nós ficava até o dia que nós quisesse. E por isso eu digo que todos nós sentimo a falta dessa água.

Entre todas as formas de uso do rio na vida dos caboclos que habitam a várzea, a mobilidade do transporte é uma das mais importantes ferramentas de integração das famílias, como eles mesmos dizem: o rio é a estrada, e o barco é o veículo! Realmente o rio é a estrada que leva para todos os lugares, não apenas leva, mas também traz todo o necessário não produzido na UPFV. O rio também é a via de comunicação, por onde as novidades chegam dos centros urbanos às comunidades por meio dos fluxos informacionais que transitam diariamente em nossos rios, questão que trataremos em seção posterior.

Nas narrativas coletadas, o rio surge como o sujeito das ações na vida campesina, ou seja, não é tanto o produtor quem quer, quem vai e quem faz, é o rio que permite, que leva e que constrói tudo. A definição do rio na vida do caboclo é permeada de sentidos, os vastos espaços de águas que podem parecer desertos e homogêneos para os forasteiros que visitam as

áreas alagadas e as terras molhadas da várzea amazônica, é, para o camponês amazônico, a representação de um mundo de realizações, é parte intrínseca de si, é o espaço de relações sociais, o lugar da relação íntima com vastidão da natureza, sua moradia, um elemento que dizem se “apegar a ele”, etc., significados expressos nos sentimentos externados nos depoimentos de todos os chefes de família entrevistados, mas que ilustramos com o sentimento de seu Sabá, da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), cujas palavras reúnem as impressões de todos os que participaram da pesquisa:

Ai de nós sem esse rio! Esse rio pode-se dizer que é tudo pra gente, ele influencia em todos os aspectos: é o meio de transporte mais forte que nós temos aqui, o rio que deu toda essa autonomia pra nós transportar de canoa, de barco pequeno e de barco grande; o alimento, de um modo geral o peixe, é do rio; essa terra é resultado do rio, resultado dele sim senhor! Ele aumenta ela e na plantação o rio influencia aqui pra nós com terra fértil pra plantar o que você quiser, o melhor adubo da terra o rio já tem deixado pra gente, o rio deixa tudo preparado; água potável, água limpa pro banho, você pega aí; além da beleza da paisagem, da imensidão, coisa linda que as pessoas que vem de fora, olha e diz: Mas rapaz, esse lugar é um paraíso! Com esse rio, aqui é um lugar abençoado e eu não sei dizer se a comunidade existia se não tivesse o rio Solimões, não posso lhe dizer o quê que seria aqui. Isso eu atribuo ao rio né? O rio nunca deixou a gente na mão, por isso eu lhe digo: o rio é um companheiro e tanto, esse aí já é um companheiro, um amigo, um cidadão que acompanha a gente a vida toda.

A complexidade diante da magnitude ambiental e territorial do estado do Amazonas¹¹⁴ e a difícil comunicação por terra, transforma o conjunto de recursos hídricos em alternativas para aqueles que das águas retiram o sustento e pelas águas se locomovem, resistindo às adversidades para se manterem em seus lugares¹¹⁵. Enfim, para os camponeses amazônicos, que residem e trabalham nas várzeas do rio Solimões-Amazonas, o rio não é apenas um recurso natural a ser apropriado, é, principalmente, um dos maiores elementos de sustento do caboclo: traz o peixe para o consumo e para comercialização do excedente, gerando renda; fornece água para o consumo; possibilita o trabalho na terra por transmitir seus poderes fertilizantes ao mesmo tempo em que a lava das impurezas; permite ser apreciado em suas paisagens construídas e modificadas todos os dias pela mecânica de suas águas; regula a vida do caboclo funcionando como um verdadeiro pêndulo do relógio que marca o tempo no calendário hidrológico das águas e, por fim, dá autonomia pelo transporte. Como diz o seu Sabá: Ele é um “companheiro!”.

¹¹⁴ O Amazonas possui mais de 1,5 milhões de km², população de mais de 3,8 milhões de habitantes e um território entrecortado e coberto, respectivamente, pela imensa bacia e floresta amazônica (IBGE, 2010).

¹¹⁵ Lugar, na concepção adotada, não pode ser confundido com a extensão territorial normatizada, mas a terra, a comunidade, o lar e as relações que os sujeitos mantêm e guardam entre si em seus sistemas sociais de organização local (SANTOS, 2009).

2.3 A arte cabocla de navegar: a liberdade pelo rabeta

Como visto, o rio é elemento estratégico e base das sociedades camponesas que vivem da exploração de seus recursos naturais. A técnica indígena foi, sem dúvida, de fundamental importância para que os segredos do rio fossem desvendados, conhecimentos sem os quais a ocupação desse espaço não seria possível. Benchimol (1999) indica as diversas contribuições que esses povos revelaram aos europeus possibilitando que estes permanecessem em terras amazônicas, destacando o transporte sobre as águas e o domínio das técnicas de construção naval, e, neste aspecto, os povos indígenas estavam realmente além de seu tempo, pois, ao mesmo tempo em que a construção naval e a navegação eram discutidas e difundidas na Europa do século XV, os povos indígenas na Amazônia já possuíam um complexo conjunto de técnicas para construir e prover a manutenção de embarcações, bem como técnicas de deslocamento entre os diversos pontos no ambiente aquático.¹¹⁶ A título de exemplo, sobre a manutenção das embarcações, os indígenas desenvolveram a técnica do “calafeto” extraíndo a resina da *Protium heptaphyllum* (árvore de breu) – família das burseráceas – utilizando-a para preencher os espaços das fendas abertas pela própria ação da água ou pelo contato com algum obstáculo na via navegável (figura 22)¹¹⁷.



Figura 22 – Camponês calafetando canoa
Fonte: Duarte (2015).

¹¹⁶ Acredita-se que existiu em Portugal a Escola de Sagres, caracterizada pela reunião de mareantes, mestre nas artes e nas ciências de navegação que ajudaram a desenvolver técnicas de navegação e construção naval que possibilitaram os descobrimentos do fim do século XV e início do século XVI.

¹¹⁷ Por termos perdido parte dos dados da pesquisa por conta de falhas de softwares, a imagem ora apresentada não é de nenhum dos sujeitos entrevistados.

Relacionada com os *locus* de trabalho e com toda a circulação (de pessoas e mercadorias) na Amazônia, a navegação influenciou e continua influenciando toda organização socioeconômica amazônica. Os caminhos líquidos atendem tanto ao escoamento da produção, quanto às diversas atividades cotidianas: 1) os camponeses recorrem ao transporte fluvial para levar suas produções às feiras; 2) o lazer aos fins de semana se faz sobre as águas nos passeios de barco; 3) os comerciantes levam e trazem produtos para as mais distantes localidades; 4) as visitas aos familiares e amigos são realizadas com o auxílio das embarcações; 5) até mesmo a religiosidade dos caboclos depende da canoa, pois o caminho até a igreja é percorrido sobre as águas, onde algumas formas da demonstração de fé cristã utilizam as embarcações, a exemplo das procissões fluviais¹¹⁸; 6) os doentes, as mães gestantes e os acidentados são transferidos para a cidade no material flutuante que estiver à disposição nos momentos emergenciais, etc.

A canoa auxilia os deslocamentos e é o principal instrumento de comunicação física das pessoas internadas nas margens dos rios. Utilizada para o trabalho, para as viagens e para o lazer, a embarcação foi adaptada aos diversos tipos de atividades nos rios ao longo dos séculos: das *igarités* indígenas, passando pelas cobertas dos regatões e, por fim, incorporou a tecnologia à combustão quando adaptada ao motor estacionário *rabeta* na década de 1940 (Box 4). O *rabeta* poupou a energia humana, elevou o *status* da embarcação e concedeu “liberdade” às famílias varzeanas que passaram a se movimentar com maior independência pelos rios, visto que antes do *rabeta* dependiam sobremaneira do transporte dos recreios para ir e voltar às cidades em horários pré-estabelecidos. O *rabeta* transformou a vida dos camponeses amazônicos ao dar-lhes autonomia de transporte em todos os sentidos, sendo a liberdade de movimento sobre as águas a principal qualidade do equipamento. Apoiados na tecnologia do *rabeta*, as famílias que vivem na beira do rio vão ao trabalho, realizam viagens, saem em pescarias, embarcam produtos para a feira, atendem aos doentes, trazem o rancho quando voltam da cidade. Enfim, diversas são as necessidades atendidas pela tecnologia.

¹¹⁸ A procissão de São Pedro é tradicionalmente realizada no dia 29 de junho como forma de homenagear o santo padroeiro dos pescadores, oportunidade em que uma grande multidão de pessoas sai nos rios em canoas e/ou outros tipos de embarcações enfeitadas com bandeiras, acompanhando a embarcação maior que leva a imagem do santo como gesto de devoção e agradecimento pela abundância do pescado.

A posse de uma canoa, equipada com propulsores de 6,5HP, proporcionou (e continua proporcionando) vantagens diversas aos camponeses amazônicos, principalmente por lhes garantir um menor custo de deslocamento sobre as águas e a liberdade de movimento a qualquer momento por não terem que depender dos favores de outros comunitários ou do pagamento de passagens nos barcos que passam na frente da comunidade apanhando os moradores que desejam ir para a cidade vender a produção, comprar mantimentos ou resolver outros problemas. Os barcos recreios (que fazem as rotas entre as comunidades e a sede municipal) estão quase extintos dos rios por conta de cada família já ter pelo menos uma canoa equipada com o rabeta, mas ainda encontramos alguns veículos prestando esse tipo de serviço, principalmente nas proximidades da comunidade Menino Deus, em Parintins-AM. Para a maioria dos entrevistados, apesar de não comportar muita carga, a canoa propulsada pelo

Box 4 – Nathan, o amazonense que inventou o rabeta

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a reunião de esforços para o fornecimento da borracha nativa aos países aliados chega ao fim e o cenário desolador de quando a Amazônia perdera o monopólio da borracha em 1912 voltou a assolar a sociedade amazonense a partir de 1945. As empresas instaladas para dar suporte à exportação da borracha e à importação dos bens de consumo que garantiam o abastecimento do comércio de Manaus e dos seringais iniciaram um processo instantâneo de desmobilização de suas infraestruturas físicas, gerando um círculo vicioso de desemprego na cidade e abandono dos que estavam embrenhados nas matas como soldados da borracha. A extinção das linhas regulares de transporte a vapor foi a maior perda para os amazonenses, pois realizando o transporte de cargas e passageiros as embarcações executavam a grande missão de incentivar a produção extrativa e a integração do espaço físico pelos rios.

A vida que pulsava nos rios teve que se reinventar! As embarcações foram adaptadas à nova realidade econômica local, passando do ferro à madeira novamente e gradativamente do vapor ao combustol (atual óleo diesel), dando origem aos atuais tipos de embarcações regionais de recreio. Por outro lado a canoa recebeu um impulso grandioso do engenhoso amazonense Nathaniel Lemos Xavier de Albuquerque que teve o grande *insight* de levar a tecnologia dos motores à combustão de baixo custo aos caboclos residentes à margem dos rios. Afeito à vida nos rios e apaixonado por embarcações, motores e pescarias, conhecia a realidade dos caboclos que construíram uma vida sobre as águas, uma realidade que o levou a adaptar uma hélice e um eixo a um motor estacionário – equipamento até então utilizado apenas para moer mandioca, bombear água, gerar energia, entre outras funcionalidades –, posteriormente acoplado o conjunto às canoas de madeira. Nascia o *motor rabeta*, orgulho e liberdade dos que residem e trabalham nas várzeas, terras firmes e rios da Amazônia. Sobre este processo inventivo, Santos (2013) destaca:

“Lá pelos anos 1930 ou 1940, Nathan, segundo Geraldinho Dantas, pegou um motor estacionário e colocou eixo e hélice nele, usando-o para movimentar as pequenas canoas dos ribeirinhos. Estava inventado o motor rabeta, hoje amplamente difundido entre os ribeirinhos. [...] O rabeta acelerou a locomoção do ribeirinho, que antes sofria tendo só o remo como alternativa de propulsão, e, além de tudo, é barato, consome pouquíssimo combustível e pode ser usado em qualquer filete d’água, ajudando a enfrentar as secas severas da região. Ainda hoje, passados mais de 70 anos, o modelo permanece o mesmo criado por Nathan”.

Por tudo que Nathan Xavier criou e pensou, o contemporâneo Benchimol (1994) destaca que não fora um simples empreendedor, mas o grande empreendedor amazonense que na década de 1970, quando a cidade tinha pouco mais de 300 mil habitantes, gerou mais de 2 mil empregos diretos no comércio, nos serviços e na indústria, envolvendo-se em todas as esferas da vida social amazonense, atuando em todos os setores da economia local por meio do seu conglomerado de empresas do grupo Moto Importadora Ltda, “[...] considerado o maior grupo comercial e industrial de empresas nativas amazonenses” (p. 94). A principal característica do empresário Nathan Xavier foi nunca ter esquecido do interior, entregando quaisquer produtos de suas lojas aos seus clientes nos mais afastados municípios. Autodidata, que compreendia e escrevia em 5 línguas, também desenhava os modelos dos motores de suas embarcações. Com a morte de um de seus filhos, em 1976, passou a se dedicar a composição de poemas, chegando a lançar um livro. Despediu-se de Manaus em 1984 após perseguições diversas. Nascido na cidade de Manaus, em 6 de agosto de 1922, Nathan Xavier morreu no estado do Rio de Janeiro em 1º de janeiro de 2013.

rabeta permitiu abandonar os antigos barcos recreios que faziam rotas regulares entre as comunidades e as feiras da cidade, quando pagavam pela passagem e pelos volumes transportados, onerando o custo de comercialização dos produtos porque a passagem no recreio levava o que seria parte da renda do produtor, ou seja, o baixo custo com combustível ajudou com que o rabeta se perpetuasse nessas águas e fosse preferido pelos varzeanos.¹¹⁹ O Sr. Raimundo Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), demonstra, em seu depoimento, as vantagens desse tipo de transporte no que diz respeito à comodidade e à economia campesina nos momentos em que necessitam se deslocar até a cidade:

Pra venda na cidade aí a gente leva de rabeta. Apanha tudo assim de tarde, amarra tudinho os fexinho, coloca numa bacia e de madrugada a gente vai embora. Sai de casa umas quatro hora e quando dá umas seis a gente tá lá. Umás nove hora tem terminado e faz as compra. A gente sai de lá negóço de quatro hora, cinco hora a gente desce tranquilo. Olha, o motô da linha faz o seguinte, a gente vai lá na bêra, chegá lá e o barco vai passando, leva a boroca [a bolsa], a gente chama, ele incosta, arriô a ponte, a gente sobe e vai embora. Se o sinhô leva duas bacia de chêro verde, eles cobro R\$ 5,00 cada uma e mais a passage de R\$ 15,00. Agora vê quanto dá? É complicado! Interfere no trabalho, fica custoso. Isso é meio caro porque a gente num rabeta desse aqui com R\$ 15,00 de gasolina a gente vai, volta e ainda sobra gasolina pra andá aqui. Vixe Maria, dá pra andá muito!

Destarte, a ida para a feira no recreio implicava obedecer aos horários preestabelecidos da rota, ou seja, deveriam vender sua produção e ir até o comércio fazer o “rancho” antes do horário acordado para todos retornarem, sob a pena de perder o barco e ter que desembolsar valores bem maiores para poder retornar à comunidade. Nesse aspecto, o rabeta auxiliou ainda mais a vida cabocla, pois, com a sua inserção nas águas amazônicas, os caboclos passaram a fazer suas viagens à cidade nos fins de semana, para vender a produção na feira e comprar seus mantimentos, com certa autonomia, além das eventuais viagens de “desenrasco” no meio de semana visando comprar itens que provavelmente esqueceram-se de contemplar em sua lista de compras do final de semana. Ademais, ir até a cidade nessas circunstâncias passou a não demandar mais sair de casa tão cedo, no escuro da madrugada como acontecia no passado, porque, tendo embarcação própria, o tempo gasto na cidade passou a depender exclusivamente de sua vontade. O Sr. Hozemir Santos, agricultor de 48

¹¹⁹ Segundo informações prestadas pelos entrevistados nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari/AM), N. Sra. das Graças (Manacapuru/AM) e Menino Deus (Parintins/AM) o custo de uma viagem numa canoa equipada com um motor rabeta de 6,5hp é muito baixo e por isso preferem levar seus produtos para a feira neste tipo de embarcação, mesmo correndo riscos de perder o produto se forem naufragados pelos banzeiros das embarcações maiores. Na comunidade Menino Deus todos os moradores entrevistados afirmaram que gastam cerca de R\$ 15,00 – equivalente a 4,5 litros de gasolina à época da pesquisa no ano de 2013 – para fazer a viagem de ida e volta, cerca de 52 km, até a feira na sede do município, abastecimento que ainda lhes garante a sobra de combustível para suas atividades cotidianas próximo da comunidade. Esses números resultam numa autonomia de mais de 11,5 km/l de combustível, comprovando assim a economia e comodidade do rabeta na vida o camponês amazônico.

anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), recorda dessa época que, pelas dificuldades, não deixou saudade, fazendo as ressalvas sobre as facilidades que o rabeta proporcionou aos varzeanos:

Antigamente, às vês como custuma dizê, a gente arrumava a passage né? Quando tinha recreio arrumava passage pra gente ir em Manacapuru fazê o rancho, ia dependê dos ôtro se a gente fosse de passage. Às vês a gente tinha que chegá na bêra primêro que o dono do barco pra num ficá. O recreio passava aqui de manhã e a gente ia pra Manacapuru, ia lá, fazia as compra e quando era 11 hora a gente tava de volta de novo pra casa. Dependia do motô. E agora a gente já faz a viage própria da gente mermo, hoje bem dizê cada cal tem o seu transporte, a gente faz a viage da gente e inda sobra tempo. A gente leva no motô rabeta, na embarcação da gente, aí a gente já leva aquele pôco pa vendê e às vês fica até difícil pa vendê. A gente às vês vai um dia antes lá pa contratá cuma pessoa certa, senão a gente fica, como diz sempre o ditado, boiada lá na bêra.

Servindo de transporte para pessoas e produtos entre as comunidades e os centros urbanos do interior, a canoa incorporada à tecnologia do motor estacionário rabeta propiciou aos varzeanos a qualidade de um deslocamento mais rápido, se comparado aos barcos recreios que antigamente faziam o transporte entre as comunidades no beiradão amazonense ou às jornadas diárias de horas a remo para alcançar os destinos, o que faz com que muitos camponeses tenham a falsa impressão de que as distâncias reduziram e que a cidade ficou mais próxima, o que não deixa de ser verdade quando contemplamos essa assertiva a partir da lógica de que, nos rios amazônicos, as distâncias não são medidas em metros, mas em dias de viagem. As lembranças de muitos varzeanos remonta aos tempos em que a posse de um exemplar do rabeta era privilégio dos seringais, quando os *rabetões* buscavam a borracha nos mais longínquos igarapés e o Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos, completa o depoimento de “liberdade pelo rabeta”, lembrando-se do sacrifício de remar até Manaus por horas para vender sua produção, visto que Manacapuru-AM ainda não possuía um mercado desenvolvido para o volume de produção da época, ainda tendo que contar com a sorte de encontrar barco que lhe prestasse o serviço de reboque para poder trazer sua canoa na subida de retorno até a comunidade, uma carona que também tinha seu custo:

Nos anos sessenta Manacapuru era muito devagar, não tinha desenvolvimento algum e era pequena. A gente embarcava aqui numa canoa seis hora da tarde e baixava até o porto de Manaus, a gente gastava nesse período quase dezoito hora de baixada remando. E aí chegava lá, vendia o seu produto e pagava o motor, um barco chamado Edmar e vários outros barcos que eu esqueço o nome nesse momento, em reboque de lá pra cá. Mas era melhor vim a remo do que vim no reboque, porque o barco não andava quase nada. E aí era esses aqui [mostrou os braço] daqui pra Manaus, a remo. Aqui era comum nosso transporte a remo, o teu meio de transporte era a tua força na canoa. O rabeta chegou aqui nos anos setenta, o rabetinha era sentado no meio da canoa, quem tinha um tirava lá da bancada das casas de farinha depois que colhia toda a farinhada e colocava lá no meio da canoa. Eu via esses rabetão no seringal, eles iam buscar borracha lá no final dos igarapés. E era assim,

de centro. Hoje peluma parte a facilidade é 1.000%, eu acredito que com as orações do povo pra facilitar aqui e acolá, o Senhor veio em socorro e pra facilitar de tudo, pra acabar de ficar melhor mesmo, deu oportunidade pra todo mundo ter o seu meio de transporte agora.

Os caboclos possuidores de motores rabeta ficaram tão íntimos do equipamento que passaram a entender da mecânica de seu funcionamento, sendo os próprios a dar toda a manutenção necessária em suas engrenagens quando porventura acontece alguma pane. Para alguns que não vivem exclusivamente da agricultura, como é o caso do Pastor da comunidade, o Sr. Antônio Landinho, muitas vezes recebe algum dinheiro em troca do conserto dos motores rabeta trazidos até ele com problemas mecânicos:

Agora no momento eu num tô na ativa na agricultura, mais mesmo na igreja e conduzindo os irmão pra cima e pra baixo nesse rio, às vêis eu trabalho um pôco na mecânica. Na mecânica eu intendo um pôco de motô rabeta e aí conserto. Eu gosto de mexê em motô velho (risos). Mas é verdade, eu gosto muito de fazê isso ó. Eu tenho um quarto aqui que é cheio de peça velha e eu vô montá, fazê ôto motô, dum motô faz dois (risos). A máquina se fô preciso repô uma peça a gente compra e eu mermo reponho, eu intendo duma mecânica um pôco. Se faltá uma peça, tiro, vô lá compro e coloco, nunca compro tudo, só o que é necessário. Aqui acolá eu faço um, vendo pra casa de farinha, eles preciso desse motozinho, e aqui e alí eu faço um e vendo baratinho pra eles.

A navegação é uma das atividades mais representativas do uso social dos ambientes aquáticos na várzea amazônica e, diante dessa particularidade, surge como um suporte de vida tão importante quanto o ato de aprender a andar durante a infância, assim como também o é aprender a nadar, técnica que é aperfeiçoada ao longo da vida e aproxima cada vez mais os amazônidas da natureza natural que os circunda. Os camponeses amazônicos são verdadeiros autodidatas das águas, proprietários de um capital intelectual singular para navegar e, ao questioná-los a respeito dessa ciência cabocla sobre as águas, 95% dos entrevistados afirmaram saber navegar, praticamente uma unanimidade entre os varzeanos, exceção à comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), onde dona Dalvanete Almeida, agricultora de 44 anos, afirmou não conhecer técnicas de navegação, apesar de se arriscar na beira em pequenas viagens:

Eu sei foncioná, às vêzi quando a gente vem de lá pra cá sempre meu filho me dá pra mim dirigí. Mas quando tem banzêro eu tenho medo de imborcá. Meu filho disse assim: Mamãe, a sinhora num vá dirigí no banzêro, que só pra quem sabe! No caso que tá assim lisinho eu inda pego aqui na bêra, agora pra mim incostá eu num sei inda não. Lá de casa nós somo cinco, mas só eu que num sei ainda incostá. Agora minhas minina não, elas vão imbora.

Navegar é uma lição que se aprende em casa junto aos familiares, resposta de 73,6% dos entrevistados – com a mãe e o pai (52,6%) ou com outros familiares (21,0%) –, o que confirma o papel familiar na transmissão do conhecimento na organização social camponesa

(Anexo T). Entretanto, navegar para alguns dos entrevistados é uma atividade que também se aprende com os amigos mais experientes (5,4%) ou sozinho, apenas observando os que navegam (21,0%), motivados pelas necessidades de deslocamento da vida cotidiana na várzea de acordo com o depoimento de dona Neuza Almeida, agricultora de 83 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

Às vês num tinha quem fosse cum nós e tinha precisão de í, eu ia proando e a gente ía imhora. Eu que via mermo, aprindí e vinha imhora pra cidade. Às vês ia só eu cum minha cumadre, eu no leme e ela no motô. Mas antes, quando era de canoa cuma vela armada, subia e o vento ajudava, a gente armava uma vela na proa e saía. Eu sabia, a gente armava a vela, pegava uma corda e sigurava o remo aqui e a vela da proa aqui. Aí o vento enchia na vela e ia levando até onde quisesse. Quando num tinha era no remo e aí ia imhora (risos).

A arte de navegar cabocla vem da prática cotidiana de singrar as águas por entre os diversos acidentes geográficos que as águas do rio Solimões-Amazonas adentram, os camponeses amazônicos são os verdadeiros práticos¹²⁰ dessas águas e traduzem pela experiência dos anos embarcados, em suas canoas ou nos barcos de pesca, todos os sinais que o rio emite durante o regime das águas (enchente, cheia, vazante e seca). Efetivamente o rio é o lugar do caboclo, conforme discutido na seção anterior, onde, pela identidade criada com o ambiente aquático, qualifica e extrai significados dele. Utilizando analogamente o entendimento de Tuan (1983) o homem extrai significados do seu ambiente quando necessita deste para sua existência:

Em uma neblina fechada, o navegante do Ártico estabelece sua posição no mar pelo som das ondas quebrando na terra e pela observação do vento. A natureza pode ser hostil e enigmática, porém o homem aprende a compreendê-la – extrair-lhe significado – quando isto é necessário para a sua sobrevivência (p. 89).

Se, para um comandante, a embarcação é seu lugar, pois é onde passa grande parte de sua vida e muitas vezes o faz, inclusive, de morada; para o turista, a embarcação é apenas um espaço utilizado para satisfazer a necessidade momentânea de lazer, não representando nada além disso. Para o morador dos rios, navegar é algo familiar e faz parte do seu dia a dia, mas, se um indivíduo forasteiro se aventurar navegar as mesmas águas, não terá a mesma precisão para decidir o caminho correto. O rio e a navegação têm importância para cada tipo de sujeito, mas importâncias diversas de acordo com as múltiplas maneiras de apropriação. Dito de outra forma, pela sensibilidade apurada que têm em relação aos ambientes aquáticos em que vivem, os varzeanos conhecem os caminhos do rio. As técnicas desenvolvidas para se

¹²⁰ O termo prático, neste caso, não expressa o ofício secular instituído no Brasil pela Coroa Portuguesa quando da chegada da família real em 1808 visando à exploração dos rios interiores.. Trata-se do homem que, por sua experiência nos ambientes aquáticos amazônicos, aprendem e apreendem os sinais que o rio lhes dá para a perfeita prática da navegação.

locomover sobre as águas apontam justamente essa intimidade do homem com o seu lugar, o espaço onde se sente tranquilo e à vontade. O morador dos rios, familiarizado com seu ambiente, o reconhece em quaisquer circunstâncias, se um indivíduo forasteiro aventurar-se navegar pelos rios que adentram às terras no período da cheia, quando a invasão das águas sobre as terras baixas faz surgir canais que ligam um rio a outro e reduz as distâncias (os furos, verdadeiros atalhos do rio) ou até mesmo navegar a calha central do rio Solimões-Amazonas, onde o mosaico de ilhas que se formam confundem os navegantes, deparar-se-á com caminhos totalmente distintos daqueles que se apresentam nos períodos de seca e, com certeza, não terá a precisão necessária para decidir a direção correta, exceto se possuir instrumentos que o guiem. A título de exemplo, utilizamos o caso de Pennington (2009) que ilustra bem a situação descrita:

[...] em 1989, viajei para o rio Solimões, até um seringal próximo a São Paulo de Olivença, para realizar uma filmagem. Estávamos em quatro numa *voadeira* (canoa de alumínio com motor de popa a gasolina). O trecho a ser percorrido atravessava um conjunto de ilhas, e, apesar do nosso prático conhecer bem a região, perdeu-se; e só conseguimos alcançar a cidade após seis horas de viagem, chegando já de noite. Pois, por acaso, encontramos uma única palafita em todo o trajeto, onde o morador passou informações precisas que permitiram ao nosso “comandante” chegar ao destino, onde já estavam muito preocupados pelas nossas vidas. No meio da imensidão aquática inexpugnável, se nosso barco sofresse problema de motor, estaríamos nas condições de qualquer viajante do século 17 ou 18: à mercê da natureza e da sorte (p. 148).

Diferentemente, contudo, sem quaisquer equipamentos, o varzeano toma sua canoa (ou quaisquer outros tipos de embarcações) e sai a percorrer instintivamente os caminhos sinuosos dos rios, furos, paranás, lagos e igarapés, identificando exatamente para onde mudou o canal de navegação por meio de mapas mentais que constrói pela experiência que tem em percorrer essas águas. Seus pontos de referência são as grandes árvores da margem, as luzes das cidades, as comunidades dispostas por todo o caminho, as curvas do rio, as ilhas que nascem, as formações rochosas que se apresentam no leito e aparecem a cada vazante, as estrelas, a lua, etc. Imbuídos de um conhecimento empírico adquirido no fazer e no viver, ou seja, na experiência, os chefes de família entrevistados afirmam que a via aquática emite sinais que o navegante atento pode identificar para seguir os caminhos mais seguros, desde que aprenda a respeitar o rio. Mas, o rio é um caminho dinâmico em constante movimento e quem deixa de navegá-lo por muito tempo não se sente seguro e tem dificuldades para encontrar o caminho certo, conforme destaca o Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM): “Olha, eu digo que eu não sei nem se eu acerto ir daqui pra Manaus de tanta ilha que nasceu. Nunca mais eu fui, eu acho que tá com

uns vinte anos que eu não vou em Manaus por aqui. Se um dia tiver que ir eu vou ter que acompanhar o motor, é o jeito acompanhar”.

Ademais, os anos embarcados para a realização das várias atividades cotidianas que dependem, sobremaneira, da navegação, fizeram com que os varzeanos criassem informalmente um manual de diretrizes visando a uma navegação mais segura. Esse conjunto de sinais que o rio emite, somados as diretrizes traçadas pelos caboclos, convenciamos chamar de “os segredos do rio”, os quais passamos a discutir nesse momento apoiados no Anexo T.

Primeiramente, todos os chefes de família entrevistados fizeram questão de sustentar que o rio tem suas regras de trânsito, ou seja, para subir deve-se utilizar a beira (posição o mais próximo possível da margem) e para descer deve-se utilizar o meio do rio (posição que não necessariamente deve ser o canal principal por conta do tráfego intenso das embarcações de maior porte), regras do pequeno navegante que transmite segurança para percorrer os caminhos líquidos amazônicos. Buscando fugir da forte correnteza do rio Solimões-Amazonas os caboclos priorizam subir o curso d’água pelas margens, contornando as enseadas, até porque as embarcações que cruzam no sentido contrário vêm mais afastadas da margem e assim o risco de colisão é minimizado. Como a maioria das máquinas propulsoras são de pouca força, quase sempre um motor rabeta de 6,5 hp, os caboclos se valem da própria energia reversa do rio para serem impulsionados pelo remanso que age sobre as margens, ou seja, ao mesmo tempo em que são freados pela correnteza contrária, são também jogados para frente pela água que retorna para o rio pelas margens num leve movimento contrário de subida na forma de pequenos redemoinhos. Assim, economiza-se combustível e o tempo de viagem. Não foram raras as vezes em que ouvimos de nossos entrevistados: “a gente sobe pela beira porque o remanso ajuda e não atrasa a viagem!”. Nesse caso, o tratado euclidiano sobre matemática e geometria que diz que a menor distância entre dois pontos é uma reta, não é verdadeiro, pois as distâncias nos rios amazônicos não se mede em metros, mas em tempo de acordo com o já mencionado nessa seção. Sobre essa constatação, o Sr. Antônio Ailton, morador de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), destaca:

Na subida é na marge porque é o direito, é tipo trânsito de carro. Num sobe pelo meio porque o rio corre e demora mais. Eu viajei com um amigo quase quarenta dia, ele era um gaúcho, e nós fumo quase em Tabatinga pruma pescaria de matrinxã. Eu pegava de noite e ele pegava de dia porque ele era idoso de 70 ano. Às vêis eu dava aqueles cuchilo e quando acordava via ele subindo no meio, tirava duma ponta e entrava nôtra, na volta do rio, aí eu disse: Seu General, vamo curtindo! Ele disse: Não meu filho, a linha direta é mais perto! Mas, aí a correnteza puxa o barco, pela volta é mais longe, mas aí pega aquele remanso e a impulsão é mais forte pela bêra pra subí e se torna mais perto entendeu? E ele não, ele nunca bêrava, eu pidia

pra ele e embora que gastasse o combustol que fosse ele ia duma ponta a ôtra. Demora mais e gasta mais.

Entretanto, toda regra tem suas exceções, pois diante dos períodos dinâmicos da enchente e vazante, as margens instáveis e em constante mutações escondem diversos perigos para essa navegação cabocla de pequeníssimo porte, a exemplo dos troncos e raízes de árvores enterrados nas margens após os pequenos deslizamentos de terras causados pelos solavancos dos banzeiros dos temporais ou de grandes embarcações, situação que pode levar a pique a canoa do camponês e a produção porventura transportada em caso de colisão com esses obstáculos escondidos na margem, preocupação relatada por 55% dos entrevistados, e que faz com que em alguns momentos do ano a navegação de subida do rio seja feita um pouco mais afastada da beira. Ademais, outra questão envolvendo os terrenos instáveis das margens repousa sobre o fenômeno das terras caídas, historicamente responsável por desastres que desintegra até mesmo embarcações de médio porte que navegam muito próximo das margens, o que diremos das pequenas canoas dos ribeirinhos, motivo pelo qual o cuidado com a queda de barrancos foi lembrado por 25% dos entrevistados que compuseram a amostra de dados da pesquisa. Ainda sobre a navegação das margens, segundo os varzeanos, o ensinamento secular das águas reza que é muito melhor pegar um banzeiro mais afastado da margem (e até mesmo no meio do rio) que enfrentá-lo muito próximo, pois a energia que acompanha a onda que se forma pelo arrasto d'água, formado pela hélice dos motores, acaba batendo na margem e atingindo novamente a canoa em seu retorno, momento em que dois banzeiros passam a agir sobre a canoa e pode levar a embarcação para o fundo por alagação ou por avarias causadas em seu casco. Assim, 45% dos entrevistados informaram que um dos segredos para navegar o rio Solimões-Amazonas é justamente aprender passar banzeiros, fugindo da margem quando for necessário, ensinamento demonstrado pelo Sr. Vandernilson Queiroz, agricultor da comunidade N. Sra. Aparecida I (Coari-AM):

O segredo que inxisti é que o banzêro é pirigoso te alagá na bêra puquê é muito forte, já no meio num é tão perigoso puquê já vem aquela ondazinha fraca. A gente tem que sabê, como é que pega o banzêro. Aqui a gente sempre tem que vê a manêra que o banzêro vem e tem que sempre metê a canoa de banda, acumpanhando bem o banzêro porque no caso se fô metê de proa a canoa pode entrá e alagá e se entrá de pôpa também pode alagá. Intão, tem que custiá bem aqui e metê bem de banda puquê aí ela entra, sobe e você passa. Sempre de banda, nunca meta de proa, nem dêxa a canoa entrá de pôpa porque você pode se alagá e ainda dá dano na imbarcação.

A lógica de descida do rio – ou como os varzeanos preferem dizer: a maneira de baixar o rio – é praticamente inversa à da subida, mas, muitas vezes, as justificativas para a adoção da convenção de descida são as mesmas utilizadas para explicar a forma de subida

pelas margens. Aproveitando a energia do rio no canal de navegação, próximos dele ou mais afastados da margem onde a correnteza ainda é muito forte, os caboclos pegam carona no impulso que o rio oferece. É bem verdade que utilizando uma posição mais central para descer o rio em suas pequenas embarcações evitam o trânsito marginal, mas da mesma forma arriscam-se ao cruzar embarcações de maior porte, como os petroleiros e os navios cargueiros contenedores que utilizam o canal por conta da necessidade de grandes profundidades para não correrem riscos de encalhes. O percurso afastado das margens torna a viagem mais rápida por não contornarem as enseadas, além de economizar um dos insumos que mais oneram o transporte no beiradão amazonense, o combustível. De acordo com a figura 23, podemos perceber a grande diferença existente entre as rotas de descida e subida a partir das distâncias métricas entre a comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, na Costa do Santa Rosa (Coari-AM), e o Lago de Coari, diferenças que são confirmadas pelo tempo de viagem relatado por dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), quando nos fala de sua técnica para descer e subir o rio:

A diferença são que na baxada é muito mais rápido e a subida demora mais. Na baxada a correnteza leva né? Embora que o motôzinho teja só cum poquinho de gasolina, mas a correnteza vai. Agora na subida, você tem que tê a gasolina pa subí ô intão um remo bem bom pra suá [risos] porque muitos motô dão problema nas viagem. Vixe, nós já fiquemo muito! De horário na rabetinha a gente acostuma viajá quase uma hora baxando, e na subida são uma hora e mais ou menos uns vinte minutos a volta.



Figura 23 – Enseada da Costa de Santa Rosa, Coari-AM, entre a comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I e o lago de Coari.
 Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13; Org. dos dados: PEREIRA, M. S., 2014.

Entretanto, há os que preferem subir e descer o rio pela margem, não se importando tanto com a economia de combustível pelo menor tempo de viagem na descida quando navegam pelo centro. Para muitos dos chefes de família entrevistados, esse é um procedimento de precaução, e descer o rio pela margem revela que priorizam a segurança dos bens que transportam, do seu equipamento flutuante e acima de tudo de suas vidas. E essa atitude se deve em virtude, segundo eles, da falta de respeito que muitos comandantes de embarcações maiores, principalmente os comandantes de barco “a jato”, perante a presença das canoas nas áreas mais centrais do rio, não se preocupando em reduzir a velocidade e até mesmo acelerando a máquina quando os avistam transportando produção em suas canoas. A esse respeito D. Maria Devanir continua:

Por onde a gente desce a gente sobe. Baxo sempre pela bêra, eu nunca gostei de baxá pelo meio, sempre pela bêra, que na bêra você tem o socorro. E eu sô muito neivosa e a gente tem o socorro mais seguro, qualqué coisa taca pa bêra e pula em terra. Meus filho disse que eu sô muito medrosa e que num vai alagá, mas sabe porque? A canoa é pequena e eu num aguento mais anadá longe, e se alagá eles num vão tê força de me rebocá, são setenta quilos (risos). Com a carga eu gosto sempre de baxá pela bêra porque às vêzi a gente vai baxando carregadinha e passa essas lancha ajato que o coração só falta saí pela boca, às vêzi molha farinha, molha a gente, molha a produção da gente.

A atenção é a maior das prerrogativas para uma boa navegação nos rios amazônicos, e essa justificativa foi apresentada por 95% dos entrevistados, um princípio que norteia a absorção do conhecimento e a identificação dos segredos e sinais que o rio emite. Navegando de dia ou de noite, durante a enchente e cheia ou vazante e seca, os caboclos observam os pontos de referência que se formam no caminho – as ilhas que começam a nascer e as que estão sendo consumidas pelo rio, as pontas de praias que começam a invadir os paranás e ameaçam sua obstrução, as pontas de pedra e bancos de areias, etc. – criando verdadeiros mapas que ajudam a traçar novas rotas a cada subida e descida da água, pois sabem que a superfície aquática aparentemente homogênea, esconde variados caminhos submersos.¹²¹ Primando pela segurança o Sr. João Castro, agricultor de 66 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), nos fala sobre os conhecimentos adquiridos ao longo dos anos ao navegar nas proximidades da comunidade e dos caminhos que sua mente registra para resguardar a vida durante as viagens:

Existe segredo pra navegá. Tem muitas ponta de praia que é arriscado o sinhô batê o barco, ponta de pedra, tem pau baxano no rio. Intão, tem muito segredo no rio pa

¹²¹ Para aprofundar os mapas mentais dos comandantes de embarcação consultar: NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. Percepção e representação gráfica: a “geograficidade” nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas. Manaus: Edua, 2014.

viaja, num é todos que sabe. Aqui essa área aqui pelos tempo que eu moro aqui, pelas travessia que eu fiz aqui, pelas vez que eu já pesquei nesse rio, eu já sei as parte e os ponto que é bom do cara atravessá, onde o rio fica calmo e onde fica forte durante o temporal. Eu que viajo no rio já sei mais ô meno os cuidado que tem que tê até de noite. O canto fulano de tal tem uma ponta, quando vai chegano perto já sabe: Rapaz, aqui é a ponta, já tamo perto, vamo atravessá po ôto lado do rio! Num vá metê daqui, se você num subé pilotá bem ô num subé a travessia você vai se inrrascá.

Realmente não se pode navegar sem conhecer o rio que se pretende singrar, e esta foi uma observação feita por 65% dos depoentes. Segundo os varzeanos, o conhecimento adquirido pela experiência de navegar desde a infância faz deles profissionais nessa arte, capazes de identificar pelo movimento d'água na superfície onde se encontram as armadilhas abaixo da superfície (pau, pedra e praia), obstáculos que somente serão percebidos por quem não conhece o rio quando as águas baixarem efetivamente. Ademais, não basta conhecer o rio, como tratado na seção anterior, é preciso respeitá-lo. O Sr. Hozemir Santos, agricultor de 48 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) externaliza o orgulho que tem do conhecimento internalizado por todos os varzeanos, homens e mulheres sensíveis aos sinais que o rio emite:

A gente acostumô pegá um leme, dirigi um avuadô ô uma canoa, a gente pra isso é profissional já. Agora do jeito que tá a gente alerta pra quem tá dirigindo um avuadô aí, quando chega perto daquelas praia a gente tem que ir bem divagazinho, reparando aonde tá aquela piririca. Piririca é o baxo e onde tá o liso é o fundo. A gente procura o liso, pra onde tá o fundo. Quando tá liso é o fundo, quando tá piririca é o baxo, tá mexendo as piririca assim, já tem a terra. E pa atravessá o rio aqui de avuadô a gente tem que vim divagá, quando dá naquelas ponta d'água tem que diminuí a força, tem que vim só na manha, só mermo no trisco mermo, só disviando daquelas ponta d'água. Porque a gente tá acostumado atravessá o rio aqui e quando tá banzerando a gente tem que respeitá, vê aquela ponta d'água que o banzêro tá alto e a gente já tira lá po longe pa num passá dentro. De noite a gente foca cum holofote pa vê se num tem pau baxano no mêi do rio, às vêis o pau vem rés a água.

Os desafios neste emaranhado de rios e florestas são diversos, quando as águas sobem, e o ambiente aquático parece ser homogêneo para os viajantes que não estão acostumados com os caminhos que mudam a cada cheia, muitas vezes os pastos alagados são confundidos com lagos e pequenas entradas entre a floresta parecem ser furos, criando um labirinto natural que somente os navegantes da região conseguem desbravar. Na maioria das vezes, a falta do conhecimento das rotas navegáveis faz com que muitos se percam nos caminhos dos furos, pensando que ainda estão navegando o rio principal, desperdiçando tempo quando na verdade pretendiam adiantar a viagem. O Sr. Manoel Cardoso, agricultor de 69 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos contempla com seu saber ao afirmar: “Ai é o seguinte, tem muito buraco pro cara colocá. É porque tem lugá aqui pra

cima que você pensa que é o rio, cando acaba é ôtro lago, ôtra brecha que o cara entra. Pensa que vem no rio e já vai saí nôtro canto. Tem muita coisa aí, muita biboca pro cara tomá cuidado”.

Para a segurança da navegação, os chefes de família entrevistados informaram, em 45% das respostas, que é indispensável ter a bordo alguma luz de emergência (lanterna ou holofote) para os casos extremos em que a viagem se prolongue para após o pôr do sol, oportunidades em que a luz artificial é condição indispensável para o prosseguimento da viagem. Somada a esta prerrogativa de segurança, apontaram também a necessidade do colete, observação indicada por 60% dos entrevistados, pois, a qualquer momento, estão expostos a naufrágios e, nesses casos, é melhor perder tudo o que leva na canoa e preservar a vida, como nos diz o Sr. Raimundo Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM): “O mar num tem cabelo, nem galho, tem que tê muito cuidado cum a vida! O segredo é o colete, a gente coloca o colete e chega na cidade tira o colete. Quando a gente baixa de novo mete o colete”.

Quando a navegação é realizada utilizando os motores rabeta de centro para propulsar as embarcações, ao invés de pô-lo na popa como de costume, é necessário ter um leme para guiar a embarcação e para essa modalidade de navegação é justamente o remo que passa a ser improvisado para se tornar o guia da embarcação, uma técnica que, para quem não está acostumado, faz com que a canoa fique desgovernada no meio do rio. Nessa arte de domar a embarcação cabocla, de acordo com os ensinamentos prestados pelos chefes de família entrevistados, para as mudanças de direção, o navegante deve posicionar o remo-leme com uma leve inclinação dentro d’água em movimentos suaves. Todavia, nesse tipo de embarcação, o leme é tão importante quanto o próprio rabeta, pois em caso de extravio do remo a embarcação ficará à deriva. Esta preocupação foi relatada por 12,5% dos entrevistados na comunidade de Manacapuru (AM).

Um ponto que preocupa demais os pequenos navegantes da várzea e que não deixa de estar associado diretamente ao princípio da atenção nos rios, é a manutenção da máquina (o rabeta) e o combustível necessário à viagem. Não foram raras as vezes em que durante a travessia do rio – distâncias que, no rio Solimões-Amazonas, ultrapassam os 6 quilômetros – em direção às comunidades, flagramos varzeanos enguiçados por conta de panes por falta de manutenção e/ou de combustível no motor rabeta, o que, na maioria dos casos, resulta em verdadeiros desastres quando essa falha acontece próximo a comboios de balsas ou de navios. Nessas oportunidades, quase sempre o desespero toma conta dos ocupantes da embarcação, impedindo soluções imediatas para salvar suas vidas, e da mesma forma é quase certo que os

comandantes das grandes embarcações não consigam identificar que a embarcação do caboclo está encalhada à sua frente a tempo de evitar a colisão¹²². Essa preocupação foi relatada por 30% dos entrevistados, e o depoimento de dona Maria Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), demonstra o pesar com que tratam esse assunto:

Aqui no nosso rio é muito arriscado, quando a gente vai atravessá a gente tem que prestá atenção se o tanque do rabeta tem bastante gasolina pra chegá lá daquele lado, pra não parar, porque é arriscado um navio ô uma balsa vim baxando, como tem muito caso aqui que acontece das pessoas morrê. É muito triste isso, a gente tem que repará, tem que prestá atenção principalmente nisso, quando eu vô eu tenho que prestá atenção na gasolina, se vai dá.

Por conta dessas situações, os pequenos navegantes informaram, em 65% das entrevistas, que evitam atravessar o rio ou cruzar próximo a embarcações maiores, percorrendo preferencialmente todo o caminho pela beira e atravessando o rio somente à frente da cidade (procedimento adotado por 25% dos chefes de família ouvidos). Durante a seca, a situação se complica ainda mais porque o canal de navegação fica limitado ao centro do rio, momento em que os camponesses têm que disputar o concorrido espaço nas águas com as embarcações maiores. Por essa situação, 10% das respostas coletadas apontam que, nesse período, o cuidado deve ser redobrado na navegação e o caboclo só deve enfrentar as águas quando tiver a certeza de que a velocidade de sua embarcação garantirá a travessia sem quaisquer incidentes, caso contrário, aconselham dar a preferência aos barcos maiores, mais velozes e com propulsores mais potentes, pois, como diz o Sr. Josimar da Silva, agricultor de 36 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM): “Eles são pirigoso, eles passam e não tão perguntando se a canoa vai carregada ou não, eles passam perto e num diminui a força, já alagou muita gente, já morreu até gente”.

Apesar de o rabeta ter concedido autonomia aos varzeanos e ser um propulsor de baixo consumo, o que permite percorrer longas distâncias com apenas um tanque de combustível, 90% dos chefes de família entrevistados afirmaram preferir não arriscar ir muito longe com esse tipo de embarcação por acreditarem que se trata de uma embarcação frágil e pouco confiável para a magnitude desses rios, o rio que, para eles é como o mar, na verdade, é o próprio mar, assim como o navio ainda é “o *Lloyd*” em alusão a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro que navegou essas águas no século passado. A partir do depoimento do Sr.

¹²² Um desastre desse tipo aconteceu em 29 de julho de 2013 no rio Amazonas, durante a coleta de dados para a pesquisa, nas proximidades de Urucurituba, em Itacoatiara-AM, divulgado em massa por todos os veículos de comunicação locais, regionais e nacionais em virtude de ter sido filmado por um dos passageiros do Navio Motor Parintins I que passava no momento do acidente. Maiores detalhes sobre o caso acessar: <http://www.amazonianarede.com.br/corpos-continuam-desaparecidos-nas-aguas-do-rio-amazonas> ou o tribunal de arbitragem da marinha.

Raimundo Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM) percebemos como descrevem a resistência de suas embarcações:

A gente vai com a canoa até Parintins mermo, só subindo. Descendo a gente num desce não, só até a comunidade, porque ele é um barco que ele num é um barco competente pra gente pegá muita maresia, ele é muito fraco, frágil ele é. E também é assim, a gente sente que o motô a disel num tem aquela força pra aguentá em cima do mar. Não, o mar ele é muito forte e um barquinho desse não aguenta ir longe. Num é assim um transporte siguro né? Dá pra você fazê uma viajinha rápida, mas num dá pra você levá muito produto que cê tenha, não dá pra você trazê de lá um rancho bom, porque é pequeno. Dá pra fazê uma viagem de disinrasco, uma viagem rápida. Deus o livre, quando os *Loyd* passa.

Como a maioria dos campesinos navega informalmente, ou seja, não possuem um documento que os habilite a navegar pelas águas do rio Solimões-Amazonas tal como os comandantes de embarcações maiores – botes, lanchas a jato, barcos e navios recreios, etc. –, essa justificativa também foi associada ao fato de não navegarem longas distâncias em suas canoas. As consultas realizadas junto aos varzeanos apontam que 30% dos entrevistados acreditam que, para navegar com liberdade e calma, devem primeiramente documentar-se junto à Capitania dos Portos, pois, em suas concepções, é justamente esse documento que concede liberdade para quem navega, em suas palavras: “É o documento que faz o navegante andar”. Contudo, há quem não credite méritos a esse tipo de procedimento, pois mesmo sem documentos, é a experiência da prática e o conhecimento transmitido pelos pais desde a infância que melhor auxilia a navegação, o que tem deixado muitos chefes de família temerosos, conforme destaca o Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM):

A gente aprendeu por vontade, de tanto viajar. A gente tá sendo ameaçado porque diz que a capitania vai querer documento de comandante de tudo quanto for coisa e eu já tô imaginando: Rapaz, será que vai ser preciso depois de velho tirar uma carteirinha pra andar num voadorzinho desse? Daqui pra Manacapuru? Não é possível uma coisa dessa! Porque se você me soltar aí dentro de uma canoa, dentro de um voadorzinho desse, eu acho que eu, como todos aqui, num precisava de muita carteira pra viajar não. A gente é só na prática mermo já desde menino. Papai era assim também, se o papai embarcasse ele pegava leme e fazia o que quisesse. Mas você sabe que hoje é o documento que faz você andar né? Que dá liberdade a você né?

Reconhecendo que as condições de segurança de suas embarcações não são as melhores, frente ao rio Solimões-Amazonas e os obstáculos que se apresentam na rota entre a comunidade e a sede municipal, os varzeanos convencionaram seguir algumas orientações visando não correr riscos desnecessários, dentre as quais: não navegar em áreas de rebojo (os redemoinhos que se formam por conta dos ventos, ou por obstáculos abaixo da superfície, nas vias navegáveis amazônicas (5%) e evitar carregar a canoa além de sua capacidade (15%),

orientações apresentadas pelos chefes de família consultados na pesquisa. Os entrevistados nas UPFV de N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) têm, entre seus principais itens de ocupação, o beneficiamento da mandioca e, ao falarem dos cuidados que tomam ao embarcar para levar sua produção para a cidade, enaltecem a preciosidade da farinha para a manutenção do grupo familiar, além do tempo que levam para produzir a farinha, uma cadeia que se inicia na escolha da melhor capoeira a ser derrubada, passando pelo preparo da terra, pelo plantio, pela manutenção do cultivo, pela colheita e pelo beneficiamento, por isso não podem arriscar perder a produção afundados pela negligência de navegar nas condições supramencionadas. Dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos, fala da preocupação com a capacidade de seu veículo e a precaução tomada para não carregá-lo além de seu limite de segurança:

A gente transporta nessas canoinha bem pequena e num dá pra fazê uma canoa maior porque o motôzinho que a gente tem também são fraco. Se fizê um canoão ele num vai tê como impurrá né? Na canoinha pega quatro saca de farinha, a canoa num pega peso, se butá mais já fica gente na bêra cum vontade de ir e num pode ou intão afunda cum banzêro. Às vêzi o motô vai passando e molha, a gente perde. O banzêro alagô a canoa da minha irmã e ela perdeu quatro saca de farinha, trabalho de uma semana, às vêzi mais de uma semana só é pra torrâ a produção. Você num quêra nem sabê o que é passar o dia todinho torrando massa, você num tem tempo nem pra cumê. Quando a canoa alaga, é quase um ano de trabalho que vai embora, desde a preparação da maniva, o roçado, passando pelo zelo e findando na colheita e torra da farinha.

Outra questão tratada pelos varzeanos foi a necessidade de comunicação em casos emergenciais enquanto navegam. As embarcações registradas na Capitania dos Portos, e mesmo as que não são e se enquadram nas características regulamentadas pela autoridade marítima, devem ter a bordo um equipamento de rádio aferido pela ANATEL (Agência Nacional de Telecomunicações) para a comunicação enquanto navegam, conforme determinações da Normam 03.¹²³ Todavia, esse tipo de comunicação não existe entre os pequenos navegantes da várzea porque suas embarcações são de pequeníssimo porte. Entretanto, para esses navegantes (agricultores, extratores e criadores), os aparelhos de comunicação móvel (celular) vêm se tornando o seu rádio amador nos momentos emergenciais no meio do rio, equipamentos que são úteis mesmo nas raras oportunidades em que se consegue obter um sinal da torre de transmissão para pedir socorro quando se aproximam dos centros urbanos municipais dispostos às margens do rio Solimões-Amazonas. Essa resposta foi mencionada por 5% dos entrevistados das UPFV, contudo, o uso de um aparelho celular no meio do rio pelo operador de um motor rabeta, também foi visto como algo temeroso pelo mesmo percentual de entrevistados, pois os camponeses mais jovens

¹²³ Para acessar a NORMAM 03 consultar: <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam03.pdf>.

costumam distrair-se no comando da embarcação ao acessar aplicativos como o facebook, uma ferramenta difundida entre os jovens da UPFV que saem da comunidade para estudar e/ou trabalhar nos centros urbanos, retornando aos fins de semana para casa e consigo trazendo muitos costumes e a tecnologia da cidade.

Conforme relatado, é a experiência do cotidiano nas águas a principal fonte de conhecimento do navegante varzeano. Contudo, a tradição da transmissão do conhecimento entre as gerações, na organização familiar campesina, faz com que muitas técnicas associadas ao saber mítico do caboclo também se tornem parte da realidade dos rios no auxílio à navegação. Um dos problemas relatados pelos chefes de família das UPFV foi o nevoeiro, que também chamam de “cerração”, que cai sobre o rio em períodos específicos do ano e faz com que a visibilidade reduza bastante, pondo em risco a vida dos caboclos que navegam sem a ajuda dos aparelhos de navegação e acabam se perdendo, descendo o rio quando a intenção era subi-lo. Essa preocupação foi indicada por 15% dos chefes de família entrevistados, porém, nesses momentos, a tradição varzeana impera que seja preparado o “remédio” para que o tempo abra, a névoa se dissipe e o rio acalme. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos fala sobre essa técnica cabocla:

Tinha muitas vezes nesse meio desse rio que caía aquela cerração de madrugada, aquela fumaça do tempo, e quando pensava que tava do lado de lá às vezes vinha encostando de novo de volta no porto, pensa que vai baixando, mas vai subindo. Remando, remando, remando, custava e pensava: Será que eu tô do outro lado? Subia o barranco, olhava e tava abaixo de casa um pouquinho: Poxa vida rapaz, cerração aí, faz um remédio pra cerração passar! A gente sabia fazer, o remédio era colocar sal na proa da canoa e quando dá fé sai. A cerração abria um pouco: Ah, rapaz é pra li o rumo. Depois que a gente aprendeu não fiquemos mais no meio do rio, eu obedecia isso aí. Eu não sei nem de onde veio isso, mas o meu pai fazia e aprendeu com os pais dele.

Dentre os sinais que a natureza emite aos navegantes, os ventos e temporais são os que mais os atormentam, pois o rio é sensível a esses eventos, e as ameaças à vida por conta de naufrágios se elevam por conta dos banzeiros que atingem as pequenas embarcações com violência. Grande parcela dos entrevistados, exatamente 80%, indicou que o maior segredo da navegação é não arriscar sair de casa e adentrar o rio com a iminência de temporais, e, quando perguntados o melhor horário para navegar, novamente a maior parte (65%) afirmaram que é o evento climático que determina o horário: 45% indicaram que, durante o dia, desde que sem

temporal; e 20% apenas pela manhã, porque de tarde sempre forma temporal.¹²⁴ Tais convenções empíricas apenas ratificam que o caboclo tem sensibilidade aguçada perante a natureza que o circunda. O Sr. João Pedro Venceslau, agricultor de 67 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), relata sobre as precauções a tomar para (não) navegar diante dos temporais:

Eu presto atenção, se eu vejo que o vento num tá forte, num vem temporal de baxo, aí eu atravesso. No costume da gente quando a gente vê uma iscuridão é porque vai dá tempo, é melho pará um pôco inquanto passa aquela nuvem. Eu, graças a Deus, nunca me inrrasquei, tenho fé em Deus, eu num facilito. Mas quando! O pió horário é esse que tamo agora [a tarde] e esse mês é perigoso, esse mês que nós tamo findando era um mês muito respeitado, mês de agosto tinha muito. A primêra segunda-fêra de agosto era aquele monstro temporal que diprimêro arrancava casa por aqui. Olha, quando tá calado assim num se ingane, dá temporal às vês aí do meio dia pra uma hora. A tarde forma os temporais. É perigoso, já morreu muita gente nesse rio, já cunhici gente que morreu afogado nesse Amazonas e num acharo nem a canoa mais porque a canoa sentô e num teve jeito, o rio levô tudo e muitos ôtros que num acharo.

O Sr. Antônio José, morador da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) nos explica que os ventos que sopram de épocas em épocas, os chamados *ventos gerais*, alteram toda a configuração da navegação, e os navegantes acostumados com esse fenômeno apressam-se para atravessar o rio antes que eles se aproximem e agitem as águas:

Em dia de geral, olha só, é dia daquelas ventanias, passa o dia todinho ventando. Quando é época de geral, quando a gente ia em Manacapuru eu dizia: Umbora logo se levantá cedo pra gente cuidá, daqui a pôco o banzêro tá medonho aí! Tem que acordá cedo pra atravessá de manhã cedo, antes que o banzêro crêça. De manhã é o horário melho da gente navegá, pois se nós fosse saí de tarde olha só como tá o banzêro aqui, cedo o vento já cumeça a sopra.

Quando não há mais a possibilidade de prever os temporais por já se encontrarem em trânsito, indo para a cidade ou voltando para a comunidade, a cartilha de navegação cabocla indica que as melhores alternativas nos momentos de grande chuva são: buscar abrigo adentrando em algum dos muitos igarapés para aguardar que rio se acalme ou encostar a canoa e puxá-la para terra, alternativas que foram indicadas por 30% dos entrevistados. Durante a enchente/cheia, esse procedimento é facilmente adotado, e os navegantes ainda

¹²⁴ Outras justificativas para definir o melhor horário para navegar nas águas do rio Solimões-Amazonas foram apresentadas, a saber: a) navega-se sempre enquanto houver luz natural, porque durante a noite a visibilidade reduzida põe em risco os navegantes, devido aos obstáculos do caminho fluvial e porque é mais fácil ser assaltado durante a noite; e b) durante a madrugada, porque o rio está mais calmo, é mais frio e tem menos banzeiro, justificativa apresentada por quase a totalidade dos entrevistados de N. Sra. Aparecida Esperança I, visto que é o horário em que as embarcações que prestam serviços à Petrobras ainda não estão trafegando. Mas, apesar de muitos detectarem que o movimento de embarcações promovidos pela base petrolífera da Petrobras, instalada às margens do rio Solimões, causa danos à comunidade, muitos chefes de família entrevistados informaram que, quando acontece alguma emergência na comunidade (problemas de saúde, por exemplo), eles normalmente recorrem à estação da estatal, que providencia imediatamente o traslado em suas embarcações, mais rápidas.

conseguem se defender, mas nos períodos da vazante/seca praticamente não se pode contar com a alternativa do abrigo nos igarapés porque restam somente as praias. O Sr. Vandernilson Queiroz, agricultor de 38 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), comenta o que acabamos de expor:

Aqui nessa Costa de Santa Rosa no período da seca é nossa maior dificuldade, num tempo onde se abriga, o rio fica mais estreito pra gente navegar. Agora, já no período da cheia já facilita o nosso transporte, porque alaga e aí em todo canto tem abrigo pra gente entrar. Quando dá um temporal a gente tem que parar, quando topava um igarapé a gente entra pra passar o resto da chuva o intão e puxa em terra e deixa o temporal passar. Se a gente pega uma área dessa que num tempo nada pra impedir o vento, ele entra na água.

Embora conheçam todos os caminhos e atalhos do rio, os segredos e as técnicas, os varzeanos não conseguem fugir de um dos maiores desafios em águas amazônicas: os assaltos e assassinatos promovidos pelo serviço do tráfico de droga (narcotráfico) que tomou conta das vias fluviais do rio Solimões-Amazonas. Parcela significativa dos entrevistados nas UPFV, exatamente 70% da amostra, indicou que, nos tempos atuais, o maior segredo do rio é justamente evitar navegá-lo durante a noite por conta desse perigo que assola os rios amazonenses. Tal mazela da sociedade que impacta diretamente a vida dos trabalhadores-moradores da UPFV foi relatada com maior intensidade entre os camponeses do rio Solimões: 87,5% entre os chefes de família de Manacapuru-AM e por todos os entrevistados na comunidade de Coari-AM. De acordo com dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, durante os últimos dias de nossa estada na comunidade, até durante o dia os assaltos já estavam sendo praticados, o que intimidava, inclusive, a comercialização da produção dos excedentes por parte dos produtores:

A gente vai passar necessidade porque a gente não tem como levar a produção. Se leva tá arriscado ser atacado pelos bandidos na bêrada, tomam tudo que leva, o rancho, tudo, como tem acontecido aí fica pior a nossa situação. É feliz quando a gente escapa! É o que tem acontecido muito nesses finais dessa semana aqui, já teve dois casos aqui, de Coari até aqui. O rapaz foi atacado, o senhor mora mais lá na outra comunidade, ele foi atacado. Ele vinha subindo com a filha dele, dinheiro e o rancho, foi tomado tudo e ainda foi ameaçado de morte. E aqui abaixo, na Santa Rosa, também teve um rapaz que tava falando no rádio agora que foi atacado a casa do senhor lá e tomaram tudo o que o rapaz tinha. Se a gente tem a produção da gente, a gente num tempo como levá pra vender e se leva tá arriscado quando vim subindo ficá sem nada, até sem a vida. É muito difícil assim a situação do produtor.

O Sr. Vandernilson Queiroz, da mesma comunidade, fala que, por conta dos crimes que estão acontecendo nos rios, não podem sequer deixar a casa desguarnecida da presença de algum membro familiar em quaisquer períodos do dia porque a polícia não está mais atuando nos rios. Assim, por conta do medo de serem assassinados ou assaltados no percurso entre a

comunidade e a cidade, quando comercializam a produção na feira nos dias de sábado, passaram a adotar outro horário para as viagens à feira. Antigamente, segundo nosso depoente, os produtores preparavam a canoa com a produção no dia anterior e durante as primeiras horas da madrugada, entre 3 e 4 horas, saíam em direção à feira para estarem lá antes de o sol nascer. Contudo, na atualidade, preferem esperar o dia clarear para saírem em segurança. Todavia, essa prática fez com que perdessem o lugar reservado aos produtores na feira porque, ao chegarem ao recinto comercial, feirantes da cidade já têm ocupado os espaços dos produtores, restando, em última instância, se acomodar fora da feira para não terem prejuízos maiores, o que nos dias de chuva causa muitos transtornos.

Alguns anos atrás, até cinco ô seis anos atrás, a gente viajava calqué hora. A gente prifiria mais a noite da madrugada pra viaja porque é silêncio, num é quente e pra pegá lugá na feira. Hoje já temos horários, ninguém mais pode viajá no escuro, tem que viajá só de dia. Até os feirante que saia cedo pra fêra, à vêis três, quatro hora da madrugada, hoje já num sai. É seis hora da manhã, espera o dia clariá pra pudê baxá porque o Solimões já tá composto de tanto ladrão, de bandido, eu já direi que tá pió do que na cidade. Ninguém pode viajá de noite aí que em qualqué momento tá chegando a lancha cuns cara armado. Como agora chega tarde na feira a nossa produção a gente vende na rua, os atravessadô tumaro de nós, atravessa alí em frente da fêra e vende na rua, a gente num tem mais fêra, a gente vende na rua. Semana trasada em plena cinco pras seis horas da tarde rôbaro o rapaz bem ali, ía ele e a filha dele, levava mercadoria e umas coisa: um celulá, o anel de formatura da filha, uma purção de coisa que ele levava e eles tumaru tudo, dexaro eles só cum a canoa e o motô em pleno dia. A polícia num dá jeito não, quando eles cumeço a agí as coisa melhora, só que eles age alí uma semana, duas e abandono. Intão, tá duma manêra que num se pode mais viajá mais de noite, num se pode deixá a casa só.

Segundo relatos, esses crimes são motivados pela disputa do tráfico de droga entre traficantes brasileiros e traficantes peruanos e colombianos que descem de Tabatinga-AM, contudo os jovens camponeses de muitas comunidades já se tornaram usuários, e isso impacta também o equilíbrio nos relacionamentos na comunidade e entre as comunidades, pois os jovens não tendo como comprar os entorpecentes começam a praticar furtos nas vizinhanças para manter seus vícios; e o que justamente priorizam levar, segundo os relatos registrados durante a pesquisa de campo, são os equipamentos que mais servem aos camponeses em seu mundo de águas: a canoa, os motores rabeta e os apetrechos de pesca, realidade que pode ser captada pelo depoimento de dona Maria Devanir, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM):

Você deixava o seu barcozinho no porto da sua casa e seus animais, sem segurança, e você passava uma semana fora e quando chegava tava do mesmo jeito. Hoje evoluiu muito esse negócio de rôbo, tem vizinho da gente que os filho todo são escravizado pela droga e aí fica com o pôco que a gente tem, tem que ficá alerta, porque vem e depois que vem não tem mais jeito. Professô, eles acostumo mais é rôbá motô e canoa. E é o que mais a gente precisa é o que mais eles robo. Eles robo do porto da gente e a gente num vê mais. Leva tudo!

Os furtos de canoas, botes, motores (popa e rabeta) e apetrechos de pesca acontecem demasiadamente no período da seca, quando o transporte sofre em virtude de as praias aumentarem, e os equipamentos terem que obrigatoriamente ficar ancorados distante das casas dos varzeanos, oportunidade em que os gatunos que percorrem os rios passam a agir. Sobre esse tema, dona Maria Madalena, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), complementa:

Aqui e acolá acontece de assalto, rôbo e mato os ôtro. No nosso caso, no beradão aqui é pra robá canoa, rabeta, avuadô, material de pesca. Seu Antônio todos os ano levo uma rede dele, o seu Sabá dexô o bote aí no nosso porto no ano passado e levaro duas canoa e duas rede dele, aqui nessa bêra de rio quando começa a secá e as canoa fico lá imbaxo ele levo mermo. Mas num é gente daqui não, é o pessoal que vem de fora. Mas tudo é gente cum droga ô pra alimentá vício. Aqui logo na ôtra comunidade aqui em cima, os ladrão tava numa ponta de ilha lá fora aí dero de atacá o pessoal da comunidade aí mermo.. (Maria Madalena).

Por conta disso, o procedimento usual adotado nas UPFV é retirar (desacoplar) o equipamento propulsor da embarcação assim que não forem mais utilizar naquele dia, arrastando para frente de casa a canoa e/ou o bote, cenas que acompanhamos com muita frequência durante os dias em que estivemos presentes na comunidade, assim que o sol começava a se pôr. Em último caso, quando as embarcações ficam muito longe de casa durante o período da seca, preferem deixá-las em algum flutuante próximo de sua casa (de propriedade de algum conhecido, compadre ou familiar), levando apenas o propulsor quando se tratar da canoa rabeta, acorrentando a embarcação para que não seja surpreendido no dia seguinte com a falta de seu equipamento.

As questões retratadas aqui impactam diretamente a vida dos que dependem do rio para suas existências, principalmente os varzeanos que se alternam entre a agricultura e a pesca artesanal, tendo que lançar suas redes durante a noite e assim se tornando presa fácil para os *barrigas d'água* que atacam nas pontas de ilhas próximo das comunidades¹²⁵. O Sr. Jaime Mendonça, agricultor-pescador de 38 anos da comunidade n. Sra. das Graças (Manacapuru-AM):

Aí pra cima, pra ponta daquela praia ali o negócio é traficante que fico isperando as droga, eles fico isperando pra matá as pessoa que vem cum a droga. As imbarcação

¹²⁵ Na última década, surgiu nos rios amazônicos os “barrigas d’água”, sujeitos que praticam assaltos, tráfico de drogas e assassinatos nos rios amazonenses, também conhecidos como “os piratas do rio”. O nome surgiu em virtude da técnica que utilizam para sumir com o corpo de suas vítimas, normalmente desafetos na briga por espaço nos rios ou simplesmente os produtores que estão em trânsito voltando para a comunidade com a renda do comércio de seus hortifrutis, que ao serem abordados são assassinados e em seguida aberto seu tronco para a retirada das vísceras e no lugar colocando pedras para que o corpo não boie, em seguida furam as canoas e/ou botes para que afundem nos rios, e as pistas e principais provas do crime desapareçam.

eles fura tudinho cum metralhadora pra jogá no fundo do rio pra ficá lá. Ninguém pode viajá nessa época e a gente fica cum medo porque é o horário que a gente sai pra trabalhá. Se nós tivé baxando no rio desse, no caso a gente bota a rede numa distância de 4 ou 5 minuto longe daqui da bêra né, e no período que você vai largando sua rede os traficante vai passando eles num vão dispensá nada. Não tá iscrito na sua testa que você é pescadô e num vai prejudicá ninguém ô se vai denunciá. Ele vai “pá” e mata a gente.

Nessas oportunidades, o camponês que singra as águas do rio Solimões-Amazonas só pode contar com a sorte, como foi o caso relatado por Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da mesma comunidade, que, ao falar sobre esses sujeitos criminosos que tomaram conta do rio, discorre sobre os momentos em que eles abdicam de tirar a vida do chefe de família que está em trânsito nessas águas por reconhecer que aquele que passa no momento não é a vítima escolhida:

A travessia daqui pra Manacapuru não tem perigo nenhum em hora nenhuma, nem de noite. Mas é perigoso nesse tipo de situação dos tráficos dos pessoal que veve em guerra aí né? Desse negócio dos barriga d’água. Eles têm uma guerra interna deles aí que a gente tem medo de ser confundido. Já aconteceu nesse meio tempo aí de ser confundido as pessoas, é um negócio que já correram atrás de gente aí pensando e quando chega perto aí conhece: Não rapaz, é o fulano! Isso já aconteceu, fora de brincadeira, eu tô lhe contando porque é verdade. E isso já aconteceu até com Weliton, meu genro, que ele quando dava aula no Parauá, que ele vinha de noite nesse avoadôzinho mermo nosso aí, quando dá fé a lancha riscou e aí focou: Rapaz, é o professor Weliton!

Durante um período, no ano de 2013, até mesmo as aulas foram suspensas por conta do assassinato por engano, pelos traficantes, de um dos professores que prestavam serviços na Escola Municipal Lima Bernardo, em virtude de os demais professores temerem que acontecesse o mesmo consigo. Segundo dona Roselma Lima, agricultora de 34 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), é medo do “bicho homem” que não se pode mais navegar no rio Solimões-Amazonas:

De noite é perigoso, é bicho, é pau, mas o pió é o bicho homi. Já até mataro nesse meio aí, quando tu tá baxando tão matando por brincadêra aí. É perigo até a gente pescá nesse meio, e aí na nossa área num falta gente, direto o pessoal navegando e pescando de dia e de noite. Mas semana passada mataro um professô, um traficante matô ele bem aí na ponta. O professô tava pescando e mataro ele. Num tinha nada haver, ele só foi pescá mermo, tava trabalhando, um professô conhecido e abalô todo mundo. Até a aula parô, os que vinho direto de Manaus parô por causa dele.

Por fim, mas não menos importante, os varzeanos conseguem identificar, a cada período do regime das águas, os obstáculos que o rio poderá lhe oferecer durante uma viagem. Quando o rio começa a encher, os primeiros obstáculos a surgir são as ilhas de vegetações que descem o rio, normalmente os matupás, trazidas das margens e/ou dos lagos (onde particularmente essas espécies aquáticas se desenvolvem) quando as águas da enchente

avançam novamente sobre o leito do rio, e, junto com essas vegetações, descem também os troncos de árvores que caíram durante a vazante/seca em virtude do fenômeno das terras caídas, nesses casos, o contato da hélice da máquina com esses obstáculos pode danificá-la. A cheia, segundo os camponeses entrevistados, é o período mais tranquilo para viajar pelos rios, pois quase não existem obstáculos à navegação. Todavia, a vazante é um período perigoso, pois, acostumados que estão com a rota livre de obstáculos feita diariamente no caminho entre a comunidade e a cidade durante a maior parte da enchente, toda a cheia e início da vazante, acabam por abalroar a canoa nos obstáculos que começam a surgir com a descida da água, tais como, os bancos de areia/praias que se formaram no meio do rio com a mudança do leito e os tocos de árvores que ficaram fincadas na terra durante a descida da água devido à força da mecânica aluvial da corrente que altera a paisagem abaixo da superfície. A seca, por sua vez, é considerada o período mais crítico e tenso para a navegação cabocla, pois os terrenos marginais ficam mais instáveis nesse período, e os riscos de deslizamentos são constantes, o que se ocorrer quando da passagem por aquele trecho em seus pequenos veículos flutuantes com certeza resultará na perda das vidas dos ocupantes da embarcação (figura 24).



Figura 24 – Obstáculos naturais que descem o rio Solimões-Amazonas durante a enchente.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Como já dizia Tocantins (1973, p. 110):

O ciclo de enchente e vazante, comandado pela mecânica das águas, repete-se várias vezes durante o inverno, até que por fim o rio estagna numa horizontalidade mínima, ao entrar a época da estiagem. E surgem no leito quase à mostra coroas de areia, paus enterrados no álveo, acidentando o caminho fluvial, bloqueando os transportes.

Enfim, a navegação dos rios amazônicos tem suas particularidades: se durante o verão (vazante/seca), subindo ou descendo, os comandantes buscam afastar-se da margem para evitar encalhes ou naufrágios por conta de colisões com os obstáculos que o rio geralmente oferece, no inverno (enchente/cheia), fogem da corrente navegando próximo às margens para subir, e, em áreas sinuosas, lançam a embarcação para a outra margem, evitando os sedimentos indetectáveis que se acumulam abaixo da superfície nas curvas onde a velocidade da corrente é reduzida. Para descer em menor tempo, os comandantes buscam o centro do rio aproveitando a energia da corrente. Todas essas regras a que todos os embarcados nas canoas propulsadas pelo rabeta ou remo devem obedecer advém da experiência do cotidiano das águas. As técnicas para navegar se obtém navegando, o que possibilita a construção de mapas mentais que orientam na escolha dos melhores caminhos. Como destacado anteriormente, o rio é importante para esses herdeiros dos povos das águas, estando cheio ou seco, ele é o caminho: ele é o movimento, é autor das ações, não é mais o homem quem tem a intenção (a teleologia da ação), mas *o rio que leva*.

2.4 A navegação, o trabalho e transformação dos lugares na UPFV

A água define os momentos para a realização de todas as atividades na várzea amazônica, o que denominamos de calendário hidrológico na segunda seção deste estudo, e as famílias internadas nas margens da extensa rede hidrográfica amazonense fazem dos vários tipos de embarcações um dos (diversos) elementos de seu cotidiano – para ir à escola, ao trabalho, visitar amigos, levar e trazer produtos até a cidade, viajar, divertir-se, etc. –, sendo, portanto, atividade principal para muitos que do transporte vivem e atividade acessória (que não garante a maior parte dos seus meios de vida, mas ajuda na formação da renda do campesino) para aqueles que não a têm como meio de vida. Enfim, a navegação é uma atividade intimamente ligada aos diversos tipos de trabalho na hinterlândia amazonense.

Ao navegar, visando à realização das atividades cotidianas, a vida do camponês ganha sentido, pois, no espaço de águas, aprendem a qualificar o rio a partir de suas experiências. As várzeas do rio Solimões-Amazonas são experienciadas de formas distintas pelos varzeanos no desenvolvimento de suas múltiplas atividades do dia a dia na agricultura, no extrativismo (animal e vegetal) e na criação de animais, o que permite a este trabalhador polivalente a concreção de valores e de identidades para com os ambientes que se apropria

pelo trabalho.¹²⁶ De forma singular, o homem qualifica e extrai significados dos seus lugares porque, também, deles depende o atendimento de suas necessidades ou, segundo Tuan (1983), o atendimento das condições para a vida biológica.¹²⁷ Efetivamente, os homens que habitam as margens dos rios desenvolvem sentimentos particulares pela terra e pela água (seus lugares), por excelência, os *locus* de morada e de trabalho na enchente/cheia e vazante/seca (*topofilia*). Nesse processo, o rio, que era apenas um espaço indiferenciado, passa a ser apreendido em suas mínimas particularidades, ou seja, o rio torna-se o *lugar* do caboclo a partir do trabalho.

Os trabalhos realizados na UPFV revelam muito dessa intimidade entre o homem e seu meio, pois os habitantes da várzea dedicam-se prioritária, mas não exclusivamente, aos trabalhos na terra, contudo, alternam suas jornadas laborais entre as atividades da várzea, da terra firme e dos ambientes aquáticos (rios, igarapés, paranás, furos, igapós, etc.), conforme demonstra a variedade de atividades desempenhadas nos períodos da enchente/cheia e vazante/seca constante no Anexo U. Assim, pelo trabalho – como arte de transformar a natureza natural em coisas úteis à vida dos homens a partir de fins ideados – percebemos o processo de transformação dos *espaços* de várzea em *lugares* dotados de valores íntimos para as famílias (ou para cada sujeito em particular). Entrementes, muitas atividades cotidianas apoiam-se na navegação, condição que torna a embarcação (a canoa por excelência) um dos principais, senão o principal, equipamento de auxílio à vida no mundo do trabalho na várzea, seja diretamente por meio de atividades voltadas a gerar os meios de vida, seja na forma de atividades acessórias para os que se utilizam da navegação para auxiliar outras atividades.

Para compreendermos a importância desse equipamento (a embarcação) para o trabalho nas UPFV investigadas, observemos primeiramente o quadro 7, que ilustra a posse de embarcações pelas famílias. Entre os entrevistados, parcela significativa declarou possuir canoa (68,2%) ao passo que pouco menos (63,6%) indicaram propulsar esse veículo com o motor estacionário rabeta. Nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) e

¹²⁶ Quando nos referimos à polivalência do caboclo queremos chamar atenção para a qualidade singular do sujeito que reside e trabalha nas várzeas dividindo-se entre as atividades relacionadas à agricultura, à criação de animais e à extração (animal e vegetal), dedicando-se mais a uma do que a outra, mas que depende de todas para viver, consumindo e/ou comercializando os produtos resultantes do trabalho. A principal atividade no período da seca é a agricultura e na cheia passa a ser a pesca, apesar de ambas as atividades serem empregadas pelos trabalhadores ribeirinhos, tanto na cheia quanto na seca, combinando-as com a coleta extrativa. O camponês amazônico exerce trabalhos simultâneos ora como agricultor, ora como criador e ora como extrator, o que o torna um agente social “multifuncional”.

¹²⁷ Tuan (1983) defende que espaço e lugar são elementos do meio ambiente intimamente relacionados, ideias que não podem ser definidas uma sem a outra. O espaço é mais abstrato que o lugar e apesar de fundirem-se frequentemente, o que inicialmente é espaço indiferenciado transforma-se em lugar na medida em que dotamos o espaço de valor e o conhecemos melhor. No lugar as necessidades biológicas humanas são satisfeitas, tais como: comer, beber, descansar, procriar, trabalhar, etc. Enfim, no lugar as ações humanas se concretizam no cotidiano e na familiaridade, pelas maneiras de “aprender com a própria vivência” ou simplesmente com a “experiência”.

Menino Deus (Parintins-AM) a proporção entre os que possuem canoas equipadas com o rabeta foi de 100%, ou seja, entre os 83,3% e 62,5% entrevistados que indicaram possuir canoas, respectivamente, também indicaram equipá-las com o propulsor rabeta. Mesmo entendendo que o uso da canoa não necessariamente requeira que o conjunto rabeta esteja acoplado, parece-nos que a tecnologia do rabeta é para o camponês amazônico algo como o fogão, a geladeira e a televisão nas casas das famílias citadinas, importância que foi abordada em seção precedente neste capítulo, motivo pelo qual não alongaremos a discussão.

A relação canoa-rabeta diverge na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) na proporção de 62,5% para 50,0%, respectivamente, o que pode ser explicado pelo fato de os produtores terem recebido recentemente uma linha de financiamento, capitaneada pela colônia de pescadores, para a aquisição de botes de alumínio e motores de popa, cuja amortização se deu através da utilização dos recursos do seguro defeso, justificando, assim, o fato de a metade dos entrevistados naquela comunidade (50%) terem declarado possuir bote/popa, mesma proporção dos que indicaram possuir canoa/rabeta¹²⁸. Entretanto, esta relativa igualdade não significa que os dois tipos de veículos e propulsores tenham a mesma utilização e importância na UPFV, isso porque o custo, a disponibilidade de recursos financeiros, o tempo de viagem e os tipos de atividades relacionadas a cada embarcação irá definir qual o veículo ideal para possuir e/ou utilizar.

Quadro 7 – Tipos de embarcações utilizadas nas UPFV				
Tipo de Embarcação	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. Das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	
Canoa	83,3%	62,5%	62,5%	68,2%
Canoa/Rabeta	83,3%	50,0%	62,5%	63,6%
Bote/Popa	16,7%	50,0%	25,0%	31,8%
Batelão/Motor de Centro	0,0%	12,5%	37,5%	18,2%
Não Possui/Já possuiu	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%

* Neste quesito, os entrevistados puderam elencar todos os tipos de veículos fluviais de que a família dispõe, obedecendo às características de um roteiro de entrevista aberto, o que justifica o fato de a soma das colunas ultrapassar o montante de 100%.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Ao retomarmos o Anexo C, observamos que, pelo fato de a comunidade N. Sra. das Graças estar localizada a pouco mais de 5 km da sede do município de Manacapuru-AM –

¹²⁸ Observemos ainda que foi também a comunidade N. Sra. das Graças que apresentou o maior número de entrevistados a afirmar que uma das mudanças ocorridas no transporte foi a disposição de crédito para adquirir embarcação (Anexo O, linha 19).

literalmente à frente da cidade, numa distância que equivale à travessia fluvial do rio Solimões – sua disposição geográfica faz com que os custos de transporte para a comercialização da produção e compra de mantimentos não sejam onerados significativamente pelo alto consumo de combustível do motor de popa, o que fez com que muitas famílias daquela comunidade – as que tiveram oportunidade e condições de compra e/ou financiamento do conjunto bote/popa – tenham optado pelo tipo de transporte mais rápido e seguro para a travessia do rio, em detrimento do tradicional conjunto canoa/rabeta. Todavia, na mesma comunidade houve quem decidisse não adquirir o bote/popa por questões de ordens diversas, como foi o caso do Sr. Jaime Mendonça, agricultor e pescador de 38 anos, que justificou não adquirir o conjunto ofertado pela colônia de pescadores por considerar o produto caro e de pouca serventia para o seu trabalho:

Eu tenho feito no banco empréstimo pra comprá uma canoa, só a canoa de 40 palmo ela dá 8 metro, no caso eu tenho duas. Bote de alumínio eu num tenho não, era muito caro, no caso do bote cum avuadô era na faixa de 11 mil reais através do banco. Meus irmão tudo fizeram aqui, eu num ia tê condições de pagá porque cê sabe que a gente mora no interiô e a gente tem custo de tudo né? Você tem de cumê, você tem de se vestí, tudo você gasta. Aí eu já fiz ôtro benefício do governo pela colônia, de dois e quinhento, pra comprá material. No caso eu comprei essa canoa de obra pra me mantê, pra mim ficá mais melhó. Fura a canoa e colocá a "honda", é o motô rabeta que chamo, sentada no mêi. O bote, no caso, já saía mais pesado pra mim pagá e tinha pôca serventia, porque ele ía ficá parado. Numa época dessa ia ficá parado porque eu trabalho no barco da pesca e num posso trabalhá nos dois.

Situação inversa acontece nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I e Menino Deus, que distam 11 km e 26 km por via fluvial até as sedes municipais de Coari-AM e Parintins-AM, respectivamente, (Anexos B e D), onde o custo de transporte interfere diretamente na escolha do tipo de embarcação a ser utilizado. Guardada as devidas proporções do fato de esses produtores não terem recebido quaisquer incentivos para a aquisição do bote/popa, diferentemente dos produtores da comunidade de Manacapuru-AM, os entrevistados de Coari-AM afirmaram possuir bote/popa em apenas 16,7% dos casos, enquanto em Parintins-AM, essa proporção foi de 25% para o mesmo tipo de equipamento. Assim, é a condição apresentada por Manacapuru-AM (50% dos entrevistados) que eleva a média dos possuidores do conjunto bote/popa para 31,8%.

Na comunidade N. Sra. Aparecida, em Coari-AM, a principal variável considerada pelos chefes de família para a escolha do tipo de embarcação foi a redução do custo de transporte na comercialização da farinha produzida em terra firme, portanto optaram preferencialmente pelas canoas de 8 metros (que comporta até 6 sacas de farinha) propulsadas pelo motor rabeta, mais econômico para longas distâncias. A mesma lógica foi utilizada na

comunidade Menino Deus, em Parintins-AM, distante 26 km da sede do município, cuja principal finalidade está no escoamento da produção de hortifrutis até o mercado municipal (ver seção 2.3). Sobre a racionalidade que envolve a escolha do conjunto canoa/rabeta pelas comunidades mais distantes dos centros urbanos municipais, vejamos o que nos diz o Sr. Josimar Zeferino da Silva, agricultor de 36 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, Coari-AM:

Coari só é mais fácil por causo que a gente anda de baixada e gasta mais pouco. Nesse meu motôzinho aí [rabeta de 6,5 hp] quando eu venho carregado eu tiro em 40 minuto de lá pra cá, mas já vindo mais seco gasto menos, trinta e cinco ou menos. Na minha viagem mermo aí, eu gasto quinze reais pra ir lá e voltá e ficar [com combustível] pra mim voltá de novo. Mais antes a gente ir na viage da gente, já pelo rio. Eu boto dez reais no tanque do motô, eu chego aqui e ainda volto. Eu compro mais um poquinho porque quando eu chego aqui eu vou pra igreja ali, preciso fazer uma viagem.

Entre os entrevistados, apenas 18,2% afirmaram ter à disposição de suas famílias uma embarcação de maior porte, o *batelão* equipado com motor de centro MWM (figura 25), objetivando o transporte de passageiros e cargas diversas.¹²⁹ Normalmente as famílias que têm à disposição este tipo de embarcação possuem entre seus membros alguém que tem entre suas atividades, além dos trabalhos na UPFV, a prestação de serviços de fretes fluviais eventuais, tais como: travessia de moradores da comunidade até a cidade e da cidade até a comunidade, produção agrícola, pescado, passagem de gado para a terra firme, corte de capim durante a cheia para alimentar o gado, mudanças, transporte de madeira e/ou materiais de construção, etc. Observou-se, ainda, que a posse desse tipo de veículo entre os (as) chefes de família entrevistados (as) não foi tão frequente por se tratar de um tipo de embarcação cujo propulsor demanda constante manutenção, principalmente com a substituição de óleos lubrificantes a cada período de navegação, o que envolve custos que a atividade camponesa não consegue suportar por ser eminentemente voltada à existência – trabalho que sustenta a família.

¹²⁹ Batelão é a denominação comum dada às embarcações robustas de fundo chato, normalmente de madeira, superior ao “canoão” e inferior aos “recreios” que fazem o transporte de produção das comunidades até a sede dos municípios. De pequeno calado, os batelões são utilizados para navegar as águas rasas dos rios que têm cheias e secas sazonais, até 1,2 metros dependendo do tipo de carga. No passado, Andrade (1983) definiu-o como a canoa grande, movida à tração humana e muito utilizada para o transporte de mercadorias e gente, chegando a abrigar pequenas famílias que residiam em seu interior. Numa abordagem mais atual, Souza (2012) indica que o batelão é “Uma embarcação regional construída em madeira, [que] não possui fechamento nas laterais e a única parte coberta fica centrada dando proteção ao motor estacionário” (p. 28).



Figura 25 – Batelão sendo operado por um camponês amazônico, Parintins-AM.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Mas, se particularmente o Sr. Jaime, pescador da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), preferiu financiar uma canoa com rabeta de centro por melhor atender a sua atividade de trabalho, na mesma comunidade, houve quem preferisse um motor de centro MWM pelos mesmos motivos, ou seja, para o trabalho, caso explicitado por dona Maria Madalena, agricultora de 44 anos e proprietária de 4 (quatro) embarcações tipo batelão, que utiliza no apoio ao transporte escolar do núcleo comunitário, contratado pela Secretaria de Estado e Qualidade no Ensino do Estado do Amazonas (SEDUC), além de utilizar as embarcações, nas horas vagas, tanto para o transporte de produção, quanto para o lazer da família:

A gente trabalha pra SEDUC conduzindo os aluno nos barco durante a semana, a gente colhe e eles pago. O meu minino saiu e foi dexá minha minina na escola, aí ele vai chegá e vai pegá oito alunos aqui embaixo já no bote porque pra ir de barco num tem como. Tem vinte e três aqui que ele leva pra escola. Aí faz um transporte de bote pra chegá até aqui, ele vai andá quase uns 30 minuto de bote pa ir pegá esses sete aluno, aí chega no barco e viaja aqui mais 1 hora de barco. Eu trabalho na agricultura porque eu gosto, eu acho bonito plantaçao de milho e de roça, intãoosse até hoje eu trabalho, eu nunca abandonei. Na folga a gente sai pra visitá os parente, os amigo, visita as ôtra comunidade. A gente passa o dia todinho nessa atividade, vai de manhã e chega de tarde. Quando não tem um forrozinho aculá: Vamo prum forrozinho? Umbora, aí todo mundo vai simbora (risos). Às vêis imbarca no motô cum toda família, bota um som ao vivo e vai. Tem vêis da gente ir pro Janauacá visitá um subrinho da gente. Aí a gente passa o sábado e o domingo lá e a gente volta. Som, bebendo e comendo as carne assada e vai indo. Acabô a carne, joga a rede e pega o peixe e já era, vumbora. É só trabalho! A gente merece.

Enfim, a tecnologia flutuante que assistirá aos varzeanos – canoa/remo, canoa/rabeta, bote/popa ou batelão – dependerá primeiramente da finalidade a que sirva o transporte e das

distâncias entre a UPFV e o destino da viagem: se para deslocar cargas ou pessoas; se para curtas ou longas distâncias; se para o trabalho ou para o lazer; ou mesmo para ambas as situações. Durante nossas viagens pelo rio Solimões-Amazonas, identificamos as seguintes práticas quanto à utilização dos tipos de embarcações: 1) Canoa/remo: pescar no igarapé e/ou igapó, deslocar-se no perímetro da comunidade para ir à igreja, ao centro comunitário e para o lazer, etc.; 2) Canoa/rabeta: visita a amigos e/ou parentes em curtas distâncias (travessia do rio e/ou até a sede do município), levar pequenas quantidades de produção até a cidade para comercialização, pescar em localidades mais distantes da comunidade (como o lago), etc.; 3) Bote/popa: visita a amigos e/ou parentes em longas distâncias (além da sede do município), levar médias quantidades de produção até a cidade para comercialização, pescar; e 4) Batelão/motor de centro: levar grandes quantidades de produção até a cidade para comercialização, passeios a outras comunidades mais distantes para festejos e visitas, etc.

Destarte, existiu, entre as famílias abordadas na UPFV, quem declarasse não possuir, no período em que foi realizada a pesquisa, nenhum tipo de embarcação (9,1%), trata-se dos chefes de família que, por motivos diversos – doenças, idade avançada, viuvez, mudança pra cidade com recente retorno para a comunidade, etc. – dependem sobremaneira dos serviços prestados por outras pessoas no atendimento de suas necessidades de transporte. Entretanto, ao afirmarem não possuir o veículo para a locomoção e vida sobre as águas, fizeram questão de informar que, no passado, possuíram barcos (canoa), que ainda sabem navegar e que conhecem o rio como nenhum jovem da comunidade na atualidade o conhece. O depoimento de D. Elizeth Cavalcante, agricultora de 64 anos da comunidade Menino Deus, Coari-AM, revela as dificuldades enfrentadas por quem não possui nenhum tipo de embarcação, embora possa contar com a ajuda de vizinhos e de filhos que já não residem na comunidade, revelando também as lembranças de sua juventude, quando vendia nas terras firmes seu pescado salmourado com o auxílio da canoa:

Às vêis a gente tá precisando com um duente, às vêis a gente num tem o dinhêro pra pagá um frete. A gente vai ali e um vizinho já tem e já levo a gente. Meu filho [que mora na cidade] tem de novo motô e quando tava aqui ele levava, onti eu vim no motô dele. Ajuda, é preciso. Quando eu era nova eu atravessava o Amazonas, ia lá nessas terra firme levá peixe. Se eu pescava levava, salgava o peixe e ia na terra firme levá. Vixe, eu já fui muito! A gente vai de canoa e quando chega lá defronte da terra firme já atravessa pra lá, entra lá pros igarapés e vai vendê os produtos que a gente tem pra levá. Quem dera se eu tivesse ao meno um rabeta pra hora que eu quisesse í lá na cidade, aí imbarcava eu e meu marido e vamo imborra. Inda num teve a sorte!

Ao tratarmos sobre a vida camponesa, geralmente, direcionamos o foco das discussões para o trabalho familiar sobre a terra voltado, principalmente, a produzir bens que

atendam as necessidades de consumo do grupo familiar (via de regra alimentos). Mas, como enaltecido, os habitantes da várzea estendem suas atividades para além da terra, utilizando também as florestas e os ambientes aquáticos. Assim, no âmbito amazônico, a navegação assume posição estratégica na promoção de outras atividades campesinas indispensáveis à reprodução social e biológica da vida. Diante da utilização diversa dos ambientes, a embarcação encontra sua funcionalidade no processo de produção material de vida como um instrumento de trabalho na roça, nas pescarias, na comercialização, na assistência aos doentes, etc., ao passo que o rio, por sua vez, torna-se um objeto de trabalho dependendo do tipo de atividade desempenhada nas águas¹³⁰.

As vidas que povoam as margens dos rios Solimões-Amazonas são altamente dependentes da navegação, e a embarcação, embora seja apenas um dos instrumentos a auxiliar o processo de apropriação da natureza pelo trabalho, é o instrumento que facilita o intercâmbio material entre os ambientes, na medida em que fomenta as relações entre os sujeitos que vivem do (e no) rio. Os que escolheram as margens dos rios para viver alternam seus lugares de trabalho da agricultura entre a várzea e a terra firme devido à indisponibilidade sazonal de terras durante o período compreendido entre o fim da enchente e o início da vazante (maio a agosto, respectivamente), condição que faz dos trabalhos em terra firme a base de sustento de muitas famílias varzeanas na maior parte do ano, pelos seguintes motivos: 1) porque dificilmente as famílias estão conseguindo viver apenas da produção que extraem da várzea; e 2) porque o roçado de mandioca de várzea está desaparecendo em virtude da escassez de “várzeas altas” – terras que não alagam todos os anos – e por conta de grandes cheias cada vez menos espaçadas ano após ano¹³¹. Os depoimentos coletados junto

¹³⁰ Pelo trabalho, as ideias que estão na mente dos homens se cristalizam em bens úteis às suas vidas. O processo de trabalho na concepção de Marx (2012) é constituído pelo trabalho (a atividade adequada a um fim), pelo objeto de trabalho (as matérias a que se aplicam o trabalho) e pelos instrumentos de trabalho (os meios de trabalho). Com essa tríade conceitual, é revelado a nós todo o processo de apropriação da natureza pelo homem, resultando em produtos que guardam em si a propriedade de atender necessidades humanas, ou seja, os valores de uso criados pelo trabalho. Entretanto, os valores de uso mudarão conforme sua posição no processo de trabalho, por exemplo, o rio é para o pescador um objeto de trabalho quando se lança sobre as águas em sua canoa a fim de conseguir o peixe, utilizando para tal fim seus apetrechos de pesca; de forma diversa o mesmo rio é para o produtor de várzea um instrumento de trabalho, pois ele se utiliza das propriedades fertilizantes das águas para auxiliar seu trabalho na terra (vide seção 2 deste estudo); por sua vez, para um proprietário de embarcação (quaisquer tipos) que pretende o transporte de passageiros e cargas, o rio volta a ser um objeto de trabalho, pois é impossível navegar sem rio ou sem água, sendo o seu barco um meio de trabalho para atingir as origens e destinos pretendidos. Neste contexto, percebe-se em Marx (op. cit.) a centralidade do trabalho na organização social a partir da apropriação, pelos processos de trabalho, dos recursos que a natureza oferece.

¹³¹ Como já mencionado neste estudo, mas nunca é demais ratificar, o objetivo maior do camponês amazônico é reproduzir-se a partir da produção de bens úteis ao sustento de sua família, itens que consegue por meio da apropriação da natureza. Contudo, para produzir sempre têm que enfrentar alguns dilemas: na várzea, se a terra não alagar ela fica fraca, mas se alagar muito perde a produção; na terra firme, derruba a vegetação pra fazer o roçado ou passa necessidades. Na terra firme o roçado de mandioca, destinado à produção de farinha e outros produtos oriundos de seu beneficiamento, é a principal cultura destinada a garantir o sustento das famílias durante o ano, seja como alimento, seja como reserva de valor a ser comercializada nas feiras visando adquirir, posteriormente, os bens não produzidos no sítio. Na UPFV quem

aos produtores das UPFV apontam que a água está alcançando os cultivos de roça de mandioca antes que a raiz esteja “madura” para ser colhida, e a manutenção das matrizes de maniva a serem utilizadas na safra subsequente enfrenta dificuldades técnicas e ambientais de reprodução, conforme demonstra o relato de D. Maria Madalena, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças, em Manacapuru-AM, que denominou essa condição produtiva de “crise de farinha”:

Divido essas cheia grande que tem dado aí, essas duas que deu uma atrás da outra, pá-pou todos os ano, aí cabô-se a semente de maniva. Num tem maniva, a varge [várzea] ficô sem roça. Tem maniva na terra firme, mas a maniva da terra firme na varge num dá. Entendeu? Eu plantei! Nós plantemo ano passado quase mêi quadra e num prestô. É por isso que tá essa crise de farinha na varge, por causa disso, porque num tem a maniva. A água vem, tem que colhê e num tem onde butá. Quando num alagava não, o cara ficava cum ela iscorada lá naquela terrinha, que num alagava tudo. Pronto, num secava a maniva. Aí dava pra gente plantá, que num secava a maniva. Hoje ficô difícil cum essas duas alagação que deu. Fica difícil, diminui bastante a produção. Olha, hoje aqui na região tem gente que até falô assim na minha cara: O povo tão tudo ficando priguçoso! Num é, porque vai plantá o quê? Num tem, a maniva secô tudo. Porque como a enchente foi alta, grande como a gente chama, aí ela custô vazá, aí ficô quase todo tempo fora da terra e o verão foi forte, aí secô tudinho. E a maniva tava meia verde, num tava bem maduro, aí ficô pió. Eu inda pelejei, finquei na terra e o que inda brolhô foi esses pezinho que eu plantei só mermo pra cumê. Da roça mesmo brolhô só sete árvore.

Nesse cenário, os varzeanos se viram obrigados a transferir seus roçados de mandioca definitivamente para as terras firmes (próprias ou emprestadas de familiares e/ou compadres), utilizando as várzeas apenas para as culturas de curto ciclo, com menor peso para a economia e manutenção do grupo se comparadas à farinha e ao peixe, conforme destaca dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, Coari-AM: “Na vargem a gente planta essas planta mais besta”. A fala de dona Maria de maneira alguma menospreza a cultura de várzea, apenas esclarece que na várzea os cultivos demandam menor tempo e cuidados pela maior fertilidade do solo, além de revelar que atualmente não é da várzea a principal fonte de alimentos, mas que de toda forma devem ser cultivadas para garantir uma renda mínima e o sustento. Assim, a estratégia de cultivo adotada na maioria das comunidades que possuem os dois tipos de terrenos aponta para o cultivo prioritário dos roçado de mandioca, na terra firme, e, posteriormente, partem para o cultivo da várzea¹³². O trabalho que, no passado, era realizado somente, e preferencialmente, nas várzeas

não tem roça passa necessidade, pois a farinha, junto com o peixe, é o alimento da cheia. Na várzea entre os produtos ditos “bestas” destacamos: milho, banana, melancia, macaxeira, batata, cebola, coentro, cebolinha, chicória, tomate, etc.

¹³² A justificativa anotada pelos varzeanos para cultivar primeiro a roça de mandioca na terra firme está no tempo necessário para o desenvolvimento da cultura, pois segundo eles a roça é mais “custosa” e se direcionarem seus esforços primeiro para ela o alimento do ano e a farinha pra venda está garantida. Na UPFV quem não tem uma roça passa necessidade, os camponeses que deixaram de plantar a roça nos últimos anos passaram muita dificuldade, tendo que comprar o produto na feira da cidade com um valor vultoso, ou seja, de fornecedor da farinha passaram a consumir o

(terra de morada e de trabalho) passou à terra firme (terra apenas de trabalho), distante horas a remo pelos igarapés e igapós, ou de rabeta, atravessando o rio Solimões-Amazonas para alcançar terras mais altas na outra margem. Esse argumento ganha força quando, durante pesquisa de campo, detectamos que 40% dos depoentes informam manter roçado na terra firme durante a enchente/cheia, proporção que cai para 30%, momento em que voltam a concentrar seus esforços produtivos na várzea durante a vazante/seca (Anexo U, linha 16 e 17). Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, essa realidade foi perceptível em todos os depoimentos, onde o cotidiano da roça implica ir ao trabalho de canoa na maior parte do ano (figura 26). Assim, o rio torna-se uma importante via de ligação entre os diversos lugares de trabalho, que facilita o deslocamento diário e assume um papel cada vez mais relevante para a compreensão dos processos de trabalho neste ambiente.



Figura 26 – Camponês amazônico indo para o trabalho na roça de mandioca em terra firme, Coari/AM.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13; Org. dos dados: PEREIRA, M. S., 2014.

Quando há a necessidade do deslocamento constante entre a várzea e terra firme visando à integração entre a casa e o roçado durante a cheia, percebemos uma prática usual entre os varzeanos: a permanência de uma canoa (a remo) no porto da casa e outra à beira do igarapé ou do lago ou do igapó. Essa prática visa não interromper o transporte dos que necessitam se deslocar no início, no meio e no fim do dia, indo ou vindo para casa e para o

produto de outros produtores. Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), alguns relatos apontam que no passado o grande problema era a falta das casas de farinha, mas hoje tudo se inverteu, a casa de farinha está equipada, disponível (apesar das distâncias) e não tem material (mandioca) para produzir a farinha. Ademais, como a farinha compõe a poupança das famílias na UPFV, os camponeses amazônicos nesta condição perdem uma grande oportunidade de renda, pois o valor do litro da farinha elevou-se no mercado amazonense nos últimos anos.

trabalho. Na ocasião da pesquisa de campo no início da cheia, quando ainda resta pouca terra, identificamos que, usualmente, as famílias mantêm mais de um veículo estacionados nessas extremidades justamente para não isolar os membros cuja mão de obra é indispensável para o trabalho. O Sr. Raimundo Bezerra, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), destaca a ocasião em que ficou “ilhado” em casa porque sua família não atentou para essa prática.

O transporte é problema na época da cheia, pa andá daqui pa lá pa terra firme. Eu tenho duas canoa aqui, minha família é grande e eu me atrasei. Eu já fiquei ilhado, num fui mais naquele dia pra lá pra terra firme, praquê eu num vô caí n'água pra atravessá daqui até chegá lá nadando. Aí eu vô tê que isperá só o otro dia. Nôtra vêis chegô um e disse: Ah, o teu pai ficô, tem que buscá ele! Aí demorô e chegô um aqui: vim lhe buscá, umbora! Aí eu fui. Senão, eu fico aqui o dia todinho sem fazê nada.

A água que sobe e inunda as terras na cheia parece, na percepção de um forasteiro, ser um obstáculo à harmonia de vida nesses espaços, mas não é o que ocorre quando se trata do transporte da produção. Os produtores entrevistados informaram que a subida da água é algo vantajoso para quem também produz em terra firme porque podem transportar a produção – matérias-primas e produtos beneficiados¹³³ – de forma mais fácil com o auxílio da canoa, o que lhes poupa tempo e, principalmente, o corpo por conta da força empregada para carregar (a pé) a produção por longas distâncias: a mandioca, do roçado para a casa de farinha; os produtos beneficiados, da casa de farinha até a casa da família que fica na beira do rio; e os excedentes de produção, de casa até a feira onde serão negociados¹³⁴. A este respeito, dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), destaca:

Às vêzi três, quatro da família vai lá e faz cinco, seis saco de farinha e aí leva. A gente produz aquilo que a gente pode trazê, num dá pra fazê muito porque são muito trabalho. E se fô pagá também a gente num vai tê lucro né? O transporte é difíço, pra conduzí de lá pra cá é difíço. Daonde é a casa de farinha até onde a gente mora é duro, pra pegá o barco é difíço. Quando tá alagado não, que a gente incosta bem juntinho e a produção vem na canoa até aqui na casa, naquele dia leva, imbarca e chega lá na fêra e vai vendê por litro. Mas cum tempo desse acabô facilidade, é na costa mermo.

Para ilustrar as dificuldades enfrentadas pelo produtor que trabalha na terra firme durante a seca, e, portanto, não pode contar com o auxílio da canoa para retirar sua produção do centro para a margem, voltemos ao Anexo B, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança

¹³³ Entre os produtos derivados da mandioca que compõem a cesta de itens beneficiados pelos trabalhadores camponeses estão: farinha, goma, tucupi, farinha de tapioca, polvilho, beiju e pé-de-moleque.

¹³⁴ Embora tenhamos citado apenas o transporte da produção da terra firme, particularmente a farinha e outros derivados da mandioca, no processo de embarque da produção podemos elencar outros produtos, tais como: a produção das hortas suspensas, os produtos da várzea, a produção coletada na floresta, os excedentes de pescado, os animais de pequeno porte (galinha e pato, quase sempre), etc.

I (Coari-AM). O percurso médio entre o roçado, a casa de farinha e a casa do produtor variam de 2 a 3 quilômetros e, geralmente, essas distâncias são percorridas a pé com a produção carregada nas costas, pois o terreno acidentado não permite a utilização de carro de boi ou outro tipo de veículo de carga, conforme destaca o Sr. Vandernilson, agricultor de 38 anos daquela comunidade:

É uma situação difícil, isso aí já é a natureza que nos oferece nesse período de seca. A distância mais perto sempre que a gente carrega a produção é de 3 quilômetro de lá onde é a minha roça. Intão, é um período muito difícil pra conduzí essa produção. Eu trago a farinha, eu trago a goma, eu trago tucupi, tudo o que a gente produz lá a gente traz no lombo. Da minha casa de farinha eu tiro, cum uma saca nas costa, 45 minuto, de lá pra cá andando até chegá aqui em casa. Ela pesa, ela tirada a goma ela pesa 50 kg, uma saca com 80 litro de farinha. Agora, ela com a goma pesa 60 kg. Daqui eu transporto na minha canoa pra cidade. Na minha eu levo até 6 saca!.

Sabe-se que, na UPFV, a indisponibilidade de braços para a execução das atividades no campo limita a capacidade de produção do grupo familiar, situação quase sempre ligada ao tamanho reduzido das famílias. Da mesma forma, a capacidade que o grupo familiar tem para deslocar os produtos do centro para a margem, diga-se da terra firme para a beira do rio no caso dos derivados da mandioca, também pode ser tomado como um limitador da escala de produção campesina. No depoimento acima, uma variável quase imperceptível impera como justificativa da decisão do *quantum* produzido pelo Sr. Vandernilson, a capacidade de carga do seu veículo: “Na minha eu levo até 6 saca!”. O produtor acena para o fato de que o planejamento semanal da produção está ancorada na capacidade de carga (transporte) de sua canoa, situação demonstrada pelo mesmo depoente quando continua com sua fala:

A gente tem só nossas canoinha mesmo, sempre a gente coloca a produção só a quantia que a canoa pega que é pra ir cum sigurança né? Muitas vezes nós tem a nossa produção, aí a gente tem que dá 3 ou 4 viagem. Intão, já aumenta o gasto porque a gente num pode levá tudo dí uma vêis. Às vêis dá pra levá numa canoa, mas às vêis a gente leva em duas, três né?

Em outros casos, como no caso da produção de melancia, quando a vazante é muito intensa, a seca se prolonga além do esperado e existe uma boa safra, parte da produção estraga no roçado por não terem como transportar. Caso relatado por dona Maria Madalena, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM): “Aqui tem muita gente que produz, que nem no caso da melancia, aqui no nosso local tem a praia e tem muitos que têm sacrifício de plantá. Muitos daqui diz: Eu vô plantá pra quê? Pra istragá no meu roçado? Porque eu num vô podê carregá, num dá pra conduzí, num tem transporte”.

Com o desequilíbrio do regime das águas – grandes cheias cada vez menos espaçadas ano após ano – o caboclo muitas vezes não tem tempo para colher o que cultivou, esperando

até o último momento para que a cultura se desenvolva (até mesmo deixando que a água alcance as plantações), resultando em perda de grande parte daquela safra. Desta forma, como priorizou salvar alguma produção para o sustento da família, o produtor acaba por não realizar a limpeza da terra enquanto a água da enchente tomava de conta do seu terreno – técnica que convencionam chamar de “fazer a enchente” –, nesses casos, esperançosos como sempre são para a próxima safra, sabendo que quando a terra surgir novamente, qualquer trabalho no solo será impraticável nos primeiros dias por conta do depósito de sedimentos que deixa o terreno enlameado, esse trabalhador se põe a limpar a terra ainda submersa com o auxílio da canoa e de um terçado (facão). Nesse processo, chamado pelos camponeses amazônicos de “fazer a vazante”, observamos mais uma vez a importância da navegação na organização da vida e no auxílio ao mundo do trabalho. Entre os entrevistados na pesquisa de campo, 40,0% lembraram dessa técnica de trabalho durante o período da enchente/cheia (Anexo U, linha 13) e sobre este processo o Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos diz:

Quando não dá tempo de limpar a gente pegava uma canoa e ia cortar o mato de dentro da canoa pra sair aquela terra limpa: Aqui esse ano nós vamo plantar roça com essa terra aqui, então vamo limpar! Limpava e com a própria correnteza o rio levava o mato todinho. Ninguém tocava fogo naquela terra e nem carregava mato, que o próprio rio levava.

Pela paisagem da várzea no período da cheia, quando a água toma conta de toda a terra, e os varzeanos perdem temporariamente seu “chão” (o principal ambiente de trabalho que é a terra), somos levados a crer que a agricultura é totalmente abandonada. Aparentemente é isso que ocorre em muitos casos quando existem terras firmes disponíveis para o cultivo ou a ocupação noutras atividades sazonais, mas nem por isso deixam de produzir na várzea, pois o trabalho com a terra traduz a vida e profissão *mater* do camponês. Então, a engenhosidade cabocla herdada dos povos que habitaram essas margens de rio levamos a construir os balcões como forma de garantir as culturas agrícolas de ciclo curto, mesmo nos anos de grandes cheias, para consumo e eventual comercialização. O relato do Sr. Raimundo Bezerra, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) é categórico para esses casos:

Tumô [a água] essa terra aqui aí ninguém pranta mais nada. Aqui esses cantêro aqui, que a gente faz de cebola e chêro verde, isso aí é pra guentá a cheia. Tem muita gente que se disprivine e fica: “A água tumô minha terra, num tem mais cebola, vô tê que comprá em Coari!”. E nós pranta esse cantêro aqui, aí o inverno todinho nós tamo tirando cebola e arrumando pros vizinho. É quarenta dia a cebola e é quarenta dia o chêro verde. Minha mulhê tira e vai vendê na fêra e aí a gente já trás a semente, já compra a semente de lá, do chêro verde, pra semeá de novo.

O balcão consiste em preparar uma bancada de madeira, ou várias bancadas de tamanhos que atendam às necessidades da família, e nela depositar a terra preparada especialmente com adubos misturados à terra de várzea – sistema de compostagem com matéria orgânica e materiais biodegradáveis, como os esterco – ou à terra preta tradicionalmente utilizada na Amazônia (figura 27). Nos balcões, os camponeses amazônicos cultivam culturas diversas – chicória, cebolinha, coentro, hortelãzinho, couve, pimenta, plantas medicinais, etc. – e, dependendo das localidades, os balcões recebem outras denominações. Em Coari-AM e Manacapuru-AM, nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I e N. Sra. das Graças, respectivamente, é comum os produtores chamarem este processo produtivo de “canteiros”; já em Parintins-AM, na comunidade Menino Deus, a denominação dada a este tipo de construção é “barcume”, principalmente pelos produtores mais velhos, em alusão ao fato de adaptarem canoas que não são mais utilizadas, suspendendo-as sobre estacas de madeira e enchendo-as de terra da mesma forma. Dona Neuza Almeida (Vó Neuza, como todos a chamam), agricultora de 83 anos, fala-nos sobre o nome particular utilizado para nominar o balcão que cultiva em Parintins-AM: “As verdura só no barcume ali, como tá ali. Barcume de plantá é a canoa cheia de terra, é o cantêro. É cebola, é couve, é pimentão, tem tudo essas planta, tudo a gente planta”.



Figura 27 – Hortas suspensas (canteiro/balcão/barcume) mantidas pelos camponeses da UPFV.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Nessas condições de cultivo, mais uma vez nos deparamos com a importância da embarcação para o trabalho nas “terras suspensas”, visto que a colheita das culturas dos balcões é feita com o auxílio da canoa, assim como a sementeira nos casos onde se tem a oportunidade de semear mais de uma vez durante a cheia.¹³⁵ Além da praticidade na colheita,

¹³⁵ De acordo com o Anexo U, linha 15, o cultivo dos balcões é uma das principais atividades desenvolvidas pelos varzeanos, onde 65% dos entrevistados indicaram mantê-los durante o período da enchente/cheia.

o uso da canoa objetiva a segurança, isso porque num momento em que não existem terras para pisar, há a probabilidade de muitos animais temidos estarem escondidos embaixo d'água (cobra, jacaré, arraia, etc.). Dona Maria Terezinha, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), nos alerta sobre essa prática e sobre os riscos.

Nóis trabalha aqui no balcão, a gente já privine bem alto. Aí já fica o maxixe, a couve, o repolho, chêro verde, a cebola. A gente vai de canoa: a gente vai, imbarca na canoa e vai apanha. Porque é arriscado um sucuriju ô ôtro bicho qualqué. Olha, a gente planta a cebola e no tempo da cheia esse balcão tava beleza tudinho. A gente vai de canoa, colhe, pega e faz duas, três baciada, a gente faz aqueles maço de chêro verde e leva na cidade. A gente vende lá e já compra o nosso alimento.

Quando a água recua e a terra ressurgue, uma das primeiras preocupações dos trabalhadores-moradores da várzea é a reconstrução do que foi devastado pelo rio em sua dinâmica (galinheiro, chiqueiro, curral, balcões, paredes, assoalhos, casas inteiras, etc.). Como a principal via de suporte à comunicação física das comunidades é o rio, as famílias cuidam de reformar e/ou reconstruir prioritariamente os portos e, conseqüentemente, o caminho entre ele e a casa. Assim, na vazante (um período dinâmico), é requerido que todos os dias o porto seja afastado, assim como todos os dias os caminhos estendidos. Seu Sabá em depoimento durante a pesquisa de campo na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) relatou que uma das maiores dificuldades enfrentadas por sua família durante a vazante é a reconstrução do *caminho do porto* devido ao terreno a frente de sua casa ser irregular e a terra muito escorregadia. Reproduzindo suas palavras: “A dificuldade maior é preparar o caminho do porto depois que o rio veio e danificou aqui, tá ruim pra andar até a beira. Isso na seca então, ajeita aqui, conforma um degrau de barro aqui, faz outro de pau ali, vai estivando e vamos!”.

De forma genérica, os varzeanos elegem como *porto* todo e qualquer ponto à margem dos cursos d'água onde podem atracar suas embarcações, possuindo ou não estrutura para atividade de carga/descarga e embarque/desembarque. É comum identificarmos, em frente das casas nas UPFV, os portos particulares improvisados com troncos de árvores e tábuas, onde o morador amarra sua canoa, carrega sua produção e/ou ferramentas de trabalho, descarrega o pescado, toma banho, se diverte com a família, etc. (figura 28). Noutros casos, quando se reside em um flutuante – casa construída sobre toras de madeira que flutuam n'água –, o porto é a própria casa e serve muitas vezes de ponto comercial e de parada para embarcações que cruzam o caminho. Nessa perspectiva, a partir dos pressupostos adotados

por Santos (1988) quando formula as categorias *fixos* e *fluxos*¹³⁶, o porto é um elemento *fixo* que compõe a infraestrutura produtiva local e apoia o mundo do trabalho na UPFV como parte do sistema de objetos artificiais que o homem produz para adaptar-se ao ambiente de águas na região amazônica (assim como é a palafita, o jirau, a canoa, a maromba, etc.). Entretanto, é também o lugar de partida e chegada dos habitantes do (e ao) lugar, a partir do porto surgem os primeiros gestos de acolhida aos visitantes e é a porta de entrada dos acontecimentos distantes ao lugar por intermédio de fluxos informacionais e técnicos trazidos por outros que chegam pelas embarcações, o que ocasionalmente, provoca interferências nas condições de vida nessas comunidades.



Figura 28 – Porto nas UPFV
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

A criação de animais na várzea é outra atividade dependente sobremaneira da navegação para sua manutenção durante o período em que as terras estão submersas (fim da enchente, durante toda a cheia e início da vazante). A criação de gado, por exemplo, é uma atividade que garante reservas de valores para os momentos mais críticos do ano, seja como poupança, seja como alimento ou quando se faz necessário vender alguma reses para suprir a demanda por outros itens indispensáveis ao sustento familiar. Noutros casos, a atividade torna-se motivo de prestígio para os que a veem como o resultado da prosperidade da roça, ou seja, os ganhos da agricultura que possibilitaram adquirir algumas reses, sacrificando, eventualmente, uma de suas unidades para celebrar os acontecimentos da comunidade

¹³⁶ Quando tratarmos da fluidez sobre as águas, na próxima seção deste capítulo, todas as particularidades das categorias *fixo* e *fluxo* será discutida à luz dos ensinamentos de Milton Santos, associando o entendimento à mobilidade sobre as águas e os fluxos informacionais que fluem sobre as águas amazônicas a partir da navegação.

(nascimento, batizado, aniversário, festa de santo padroeiro e casamentos).¹³⁷ Para outros, o gado é adquirido para auxiliar a produção agrícola na medida em que produz esterco voltados à manutenção de terra adubada, a ser utilizada na terra firme ou nos balcões suspensos cultivados durante a cheia, conforme nos diz o Sr. Raimundo Pantoja, agricultor de 32 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM): “Diprimêro aqui a gente pegava o isterco pra butá no pé da planta. A gente pidia dos fazendêro aí e eles cumeçaro a se quexá. Aí a gente compremo uns boizinho aí, a gente prende os boi já pra tirá o istrumo pra colocá no toco das planta. Já é uma ajuda grande!”. Mas o depoimento mais categórico e que reúne todas as prerrogativas supramencionadas foi o proferido pelo Sr. Atacílio Corêa, agricultor de 52 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM):

Na terra firme o plantio tem que sê tudo adubado, eu adubo com esse esterco do gado mermo. Aí ocê pega uma caixa de madêra, aqui fora mermo faço uma caixa de madêra, aí vô depositando o esterco do gado. Aí você ajunta aquela terra, faz aquela lêra, aí mistura cum isterco de gado e pode plantá que dá bem. Durante a cheia o gado a gente leva pa terra firme, lá eu tenho uma área cercada só de campo mermo pra eles, é uma área fechada pra eles se alimentá. Eu num tenho matado diretamente não, às vês eu vendo um, dois por ano, é o mais que eu faço por uma necessidade assim de querê um dinhêro que a gente tá precisando, aí a gente pega um, dois, vende e pronto, resolve o poblema! Mata um final de ano pa fazê uma festinha cuns amigo e assim a gente vai levando.

Tais funções fazem do gado um produto valioso para os varzeanos (para aqueles que o possuem)¹³⁸ e isso justifica todo o esforço para salvá-lo nos períodos críticos da cheia, o que envolve os riscos do transporte do animal para a terra firme em busca de pastos livres d’água. Diferentemente de outras regiões do país onde “tocar o gado” implica deslocá-lo por terra, no mínimo transpondo pequenos riachos, até locais com pastos verdes nos períodos de

¹³⁷ Muitos bens conseguidos como resultado das atividades ligadas ao trabalho na UPFV indicam que aquela família foi e/ou ainda é próspera. Percebemos que muitos dos moradores que têm embarcações de centro (batelões), pastagens e propriedades na várzea conseguiram tais bens a partir do seu trabalho. Em Manacapuru e Parintins, foi a atividade da juta e da malva, consorciada a outras atividades, que garantiu a aquisição desses bens materiais. Em Coari, por sua vez, foram as roças de farinha que possibilitaram acumular recursos para a aquisição de patrimônio, que, aliás, é motivo de orgulho afirmar que seus bens e casas são resultado do trabalho na produção de “farinha de qualidade”. Outros bens que pudemos identificar, e que, segundo eles, indicam a prosperidade do seu trabalho são: celular, motor de popa, bote de alumínio, bomba d’água, televisão, geladeira, fogão, ar-condicionado, filtro d’água, antena parabólica, tanque d’água, maquina de costura, máquina fotográfica, casa de alvenaria, etc. Maior entendimento sobre os bens de prestígio consultar: EVANS-PRITCHARD, E. Os Nuer. São Paulo: Perspectiva, 1978.

¹³⁸ Pouco mais de 27% dos chefes de família entrevistados (7/22) indicaram ter pelo menos uma cabeça de gado em sua propriedade, criação associada a outros tipos de animais, tais como: porco, pato, galinha, codorna, caprinos, etc. Na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), entretanto, não detectamos a criação de gado entre os camponeses entrevistados, o que não significa a ausência da prática pecuária, mas demonstra que essa não é uma atividade estruturante da vida naquela localidade. De outra forma, entre os entrevistados nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) e Menino Deus (Parintins-AM) identificamos que 50% e 37,5% dos produtores abordados, respectivamente, mantêm rebanhos apenas para suas necessidades alimentares e/ou para eventual negociação comercial. Mas foi somente em Parintins-AM que identificamos a criação de bubalinos (búfalo), entretanto não entre os entrevistados e comunidade pesquisada. Apesar da importância do gado para quem o possui, os que não têm rebanhos são os que mais sofrem na várzea, reclamando que; a) o gado destrói as plantações de várzea; b) o gado deixa o solo duro de tanto pisar; c) quem cria gado não constrói cercas e o animal invade as plantações dos vizinhos, etc.

estiagem; na Amazônia, essa arte envolve toda uma logística para deslocar os animais sobre grandes cursos d'água, a título de exemplo, sobre os rios Solimões-Amazonas, atividade conhecida como “passar gado” ou “atravessar gado”, desempenhada com destreza pelos camponeses amazônicos em balsas de madeira e até mesmo em pequenas embarcações. O Sr. Deodoro, 65 anos, residente na comunidade Menino Deus (Parintins-AM), ilustra bem o momento tenso que é a passagem de gado para a terra firme:

A gente tem transportado gado, mas atravessá cum gado ele se assusta por causa dos banzêro e pode virá o barco. Viajando cum gado esse é o maió medo que eu tenho. Mas é só a gente botá de acordo cum quê o motô aguenta. Se fô pra atravessá o rio aqui a gente põe quinze rês graúda, nesse aí de treze metro, num tando cum rio muito forte, porque se o rio tivé forte nem pensá! Se tivé cumo agora, que dá pra atravessá, bota aí e a gente atravessa sem medo, senão a gente para, nem pensá!

Por não contar com rebanhos numerosos, o que, muitas vezes, não passa de uma dezena de reses, a maioria dos varzeanos optam por confinar o gado (e outros animais) nas *marombas* e descartam o sobretrabalho e os custos envolvidos no transporte e manutenção dos animais na terra firme. Sternberg (1998), faz uma analogia entre as marombas amazônicas e os estábulos canadenses, ambientes artificiais construídos pelo homem para recolher os rebanhos em situações extremas: no Canadá, o frio; na Amazônia, a água. Diz o autor:

No Canadá francês, por exemplo, o gado neles se abriga e alimenta, de fins de outubro a princípios de abril. No Careiro, como de resto nas várzeas do Baixo Amazonas, as alagações anuais é que vão criar condições incompatíveis com a vida dos rebanhos, em regime de pastejo. Funcionalmente, o lençol líquido que se esparrama sobre os campos de criação, é homólogo dos rigores do frio, com o qual se tem de haver o criador do Canadá. A menos que se remova o gado para outro ambiente, o das terras firmes, deve o varzeano, como faz o canadense, criar condições artificiais que ponham seus animais ao abrigo do fator adverso. Ao estábulo dos climas frios, podemos contrapor a “maromba” da várzea amazônica. Consiste essencialmente numa estrutura, onde os animais são recolhidos a salvo das águas (p. 193).

Entre os entrevistados, 25% afirmaram ter necessidade de suspender os animais durante a enchente/cheia, em girais e/ou marombas, além do próprio assoalho de casa (10,0%), e outros 5% indicaram precisar “passar o gado” (Anexo U, linhas 22, 23 e 12). Entretanto, uma vez confinados, os animais precisam ser alimentados diariamente e essa necessidade só é suprida mediante a busca de forragem (capim) noutras localidades, visto que as terras da várzea estão inundadas (figura 29). Entre uma atividade e outra, quando há disponibilidade de tempo e de braços entre os integrantes do grupo familiar para a realização dessa atividade, os varzeanos singram a remo os rios, lagos e paranás em busca da canarana

(*Enchinochloa polystachya*), do mori (*Paspalum fasciculatum*), da braquiária (*Brachiaria*), entre outros tipos de forrageiras da várzea.



Figura 29 – Gado na cheia e confinamento na “maromba”

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Doutra forma, quando a força de trabalho familiar não é suficiente, o trabalho é delegado a outros sob o pagamento de diárias (remuneração) para procurar as forrageiras nas proximidades do próprio ecossistema aquático da várzea. Este trabalho é comumente realizado por moradores da própria comunidade – os *canareiros* ou *capinzeiros* – que, sazonalmente, dedicam-se à atividade como forma de suprir o sustento da família durante o período em que as terras estão submersas e, portanto, as principais atividades agrícolas estão reduzidas (mais uma demonstração da polivalência do caboclo para os diversos tipos de trabalho). Deparamo-nos, assim, novamente, com a navegação que auxilia a vida cotidiana do trabalho na UPFV, e essa prática foi detectada no depoimento de dona Maria Madalena, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), que, apesar de não ser criadora de gado, atendeu a pedidos da vizinhança que depende de forrageiras para a manutenção do gado e manteve o capim da sua propriedade para abastecer muitos capinzeiros/canareiros que vêm em suas canoas cortar o capim para os animais de terceiros:

Esse ano aqui tava bunito porque num ficô boi dentro. É o branquiário, é do boi, ninguém roçô pa dá po pessoal né? Aí ninguém quis mexê. Como se fosse a sementêra, ficô a sementera aí. Todo mundo tirô daí pros ôtro canto, acho que nas base de uns vinte campo que tiraro daqui. Aí eu num quis limpá porque se eu limpasse o pessoal que criavo gado ío ficá sem o capim. Aí pra trás o pessoal vendio, era de R\$ 10,00 a saca. Aqui a gente dá. Vixe, vem um monte de gente tirá, a gente deu pra quase todo mundo que vinha aí e de canoada levavo!

Ouvimos com bastante frequência que a madeira da paxiubarana (*Tovomita triflora*) é boa pra fazer assoalho de casas porque aguenta água, a maçaranduba (*Manilkara huberi*) é ótima pra construir o vigamento das casas porque é resistente, a macacaúba (*Plastymiscium ulei harms*) é a melhor madeira para móveis; a paricarana (*Bowdichia virgilioides*) é ideal para construir as paredes da casa porque não é tão resistente à água; a itaúba (*Mezilaurus itauba*) é usada comumente para construir embarcações porque resiste à água; entre outras formas de uso em meio à imensa variedade de espécies disponíveis. Todavia, o avanço predatório sobre a floresta nas últimas décadas fez com que a maioria das espécies consideradas de qualidade para a arquitetura cabocla – templos religiosos, escolas rurais, casas e demais construções do sítio – passasse a enfrentar escassez, uma realidade vivida pelos que dependem da matéria-prima para suprir suas necessidades de moradia. Tanto é verdade essa assertiva que, entre os entrevistados, os poucos chefes de família que lembraram o corte de madeira entre suas atividades (apenas 5,0%), o citaram apenas para efeitos de retirada de lenha (Anexo U, linha 25). O senhor Vandernilson, agricultor de 38 anos da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), relata sobre este problema e na simplicidade de sua narrativa nos fala do principal desafio da sustentabilidade: o uso dos recursos naturais pelos homens de forma a mantê-los para o futuro, já prevenindo dificuldades para as gerações futuras.

A Esperança aqui [a comunidade] nós tinha madêra pra isculhê várias ispéce, hoje a gente já tá usando uma das principal árve da natureza que é a castanhêra. Intão, as castanhêra já foro derrubada aqui, já foro derrubada essas árve e elas continuo assendo distruída. Hoje essa comunidade aqui já temos em média de quase quatocentas pessoa e eu acho que duzentas e pôca são crianças, jovens, adolescente e que essas crianças no futuro elas num vão tê uma árvre pra tirá pra fazê uma casa pra elas não. Porque daqui aonde tem uma madêra pra se tirá agora dá 5 km pra carregá, distante. Porque se ninguém tomá uma atitude vai acabá, até os animais some.

Para alcançar as espécies úteis a cada tipo de demanda, os camponeses amazônicos vão cada vez mais distante – percorrendo rios, igarapés, lagos, furos e paranás – e essa busca tem se mostrado altamente dependente do transporte fluvial, requerendo uma logística trabalhosa de transporte que, na maioria das vezes, os varzeanos não podem suportar sozinhos, seja por não possuírem um veículo apropriado para o transporte da madeira, seja por não terem condições financeiras para arcar com os custos que envolvem a viagem de busca. O Sr. Antônio José, 44 anos, proprietário de uma pequena embarcação na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) nos fala sobre o auxílio que presta aos vizinhos quando estes necessitam transportar madeira para os reparos das casas na comunidade ou para as construções comuns (igreja, escola e centro comunitário): “A pessoa, assim de vêis em

quando, vem atrás da embarcação porque quer ir atrás de madêra: Fulano dá pra tu arranjar teu barco pra buscá uma madeira ali? Leva que eu vô botá o dísil! Às vêis eu nem vô, mas eu entrego na mão do cabra, aí o cabra vai”. Noutros casos, devido à escassez e aos custos envolvidos para se conseguir a madeira, tem-se optado por substituir o material por tijolos, seixo, cimento e vigas de aço. Essas matérias-primas são ofertadas abundantemente nos centros urbanos dos municípios, mas não podemos considerar uma opção preferencial dos caboclos amazonenses, muito menos viável, uma vez que os solos de várzea são instáveis e não garantem que a estrutura construída não seja levada pelas águas da cheia.

Sobre essa particularidade contemporânea – da eventual substituição do material de construção nas comunidades de várzea –, os custos envolvidos na operação de transporte de materiais de construção até as comunidades de várzea e a necessidade da embarcação para esse serviço, o Sr. Aldair Andrade, 46 anos, também proprietário de uma pequena embarcação na mesma comunidade de Manacapuru-AM, relata:

Muitas vezes a gente precisa comprar material e a gente não tem o dinheiro pra pagar o frete. Nós que moramos no interior nós quer trazer um material e como nós tamo construindo a igreja ali, você tem que se apegar com o que você tem. A gente já tem o barco, um tijolo e um cimento a gente já trás no barco próprio e já facilita muito.

2.4.1 Navegação nas águas de trabalho: a pesca

A principal meta dos trabalhadores da UPFV é, sem dúvida, o atendimento das necessidades alimentares de seu grupo familiar, o que é suprido pela agricultura, pelo extrativismo (animal e vegetal) e pela criação de animais, conforme já mencionamos exaustivamente. Se, por um lado na agricultura e na criação de animais é requerido um prazo mais dilatado para o atendimento dessas necessidades, isto é, o tempo que envolve o preparo da terra, a semeadura, todos os cuidados no cultivo e a colheita, bem como o crescimento e engorda dos animais, por outro lado através do extrativismo, tais necessidades são atendidas imediatamente pela pesca e caça. Conforme nosso interesse investigativo, descartaremos por enquanto a discussão sobre a coleta de produtos madeireiros e não-madeireiros e a caça de animais silvestres – embora sejam alternativas importantíssimas para o logro dos objetivos alimentares do caboclo – e nos ocuparemos da pesca como atividade de trabalho nas águas do rio Solimões-Amazonas.

A pesca é uma atividade extrativa que os caboclos, que residem e trabalham na várzea, herdaram dos antigos povos que ocuparam as margens desses rios – assertiva

comprovada pelas exaustivas descrições realizadas pelos navegantes entre o século XVI e XVIII –, garantindo ao homem amazônico, por sua abundância, a maior parcela da proteína animal de que necessitam em sua dieta alimentar cotidiana. Considerada o segundo ofício de todo varzeano, a pesca é, de todas as atividades, a ocupação que mais aproxima o homem do ambiente de trabalho aquático na Amazônia, segundo Witkoski (2010) pela pesca os ambientes aquáticos se transformam em *águas de trabalho*. Conforme o Anexo U (linha 14), durante o período da enchente/cheia, a atividade é realizada por 95% dos entrevistados, proporção que cai para 55% no período da vazante/seca porque, na descida da água, os camponeses amazônicos ocupam-se com outras atividades.¹³⁹

Assim como em todas as ocupações camponesas, é o tempo do aprendizado, o contato com a natureza e a experiência de vida nos diversos lugares do ecossistema aquático que formará, gradativamente, o futuro pescador. Ou seja, na pesca é o conhecimento armazenado pela experiência do seu lugar que será determinante para o sucesso das empreitadas n'água. O pescador completo conhece os segredos e os caminhos das águas e, assim, muito cedo os pequenos camponeses recebem, por transmissão de seus pais, os conhecimentos necessários à melhor execução da pesca, afeiçoando-se à atividade na medida em que acompanham as pequenas pescarias próximas de casa. Nessas ocasiões, a atividade é tida muito mais como um lazer do que efetivamente uma ocupação voltada ao sustento da vida. Entretanto, são nesses momentos que os pequenos aprendizes aprimoram a natação; aprendem a navegar, remando e controlando a canoa com o auxílio do remo; ajudam a retirar água da canoa com a cuia ou, mergulhados n'água, aprendem a desalagar a embarcação fazendo movimentos de vaivém laterais e/ou horizontais para desbastar a embarcação; recebem as primeiras lições, sob a supervisão de um adulto, de como manobrar o motor rabeta; conhecem os instrumentos mais indicados para capturar cada tipo de espécie (os apetrechos de pesca); aprendem a reconhecer, no ecossistema aquático, os lugares propícios a cada espécie de peixe e que o tambaqui (*Colossoma macropomum*) procura sementes específicas – abiurana (*Pouteria torta*), araçá (*Eugenia-stipitata*), seringa (*Mouriri ulei Pilg*), socoró (*Mouriria ulei*), etc. –, por isso logo irão habitar áreas próximas às árvores desses frutos; entendem quais as iscas necessárias para cada tipo de peixe; aprendem a reconhecer no calendário hidrológico os “tempos” em que

¹³⁹ Conforme o Anexo U deste estudo, no período da vazante/seca os varzeanos ocupam-se preferencialmente, além da pesca, às seguintes atividades e proporções: plantar na várzea (100%), comercialização de produção (35%), zelar as plantações (35%), cuidar do gado (30%), plantar roçado na terra firme (30%), colher produção da várzea (15%), cultivar frutas (15%), armazenar alimento (10%), criar outros animais (10%), plantar pasto (10%), preparar o caminho do porto danificado pelo rio (10%), participar das atividades sociais da comunidade (5%), caçar (5%) e consertar as secas, casas e demais infraestruturas da comunidade (5%).

cada peixe está passando pelo rio e nos demais ambientes aquáticos¹⁴⁰; ajudam a retirar as espécies porventura capturadas nas redes; e, até mesmo em casa, acompanham os consertos dos apetrechos de pesca, tais como as redes, malhadeiras e tarrafas (figura 30). Conforme Souza (2013) essas atividades se aprendem fazendo, na escola que tem como professor os pais que lecionam o conteúdo direto da natureza e as lições são praticadas no dia a dia.



Figura 30 – Os pequenos camponeses no cotidiano das águas de trabalho da pesca.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

A pesca praticada pelos varzeanos combina a utilização de vários estilos, pois, como na maioria das vezes, o objetivo não é a escala de produção para comercialização e sim a captura das espécies para alimentação, podem utilizar-se de variados equipamentos e técnicas – arco e flecha, tarrafa, rede, anzol, entre outros. Costumeiramente, com o auxílio da canoa, estendem as redes na frente da casa, quando o rio está cheio, ou nos igarapés e outros ambientes aquáticos, quando o rio seca, prendendo as redes em árvores ou em varas fincadas no leito do curso d’água. Para auxiliar a flutuação da rede, prendem-na em isopores, garrafas descartáveis de plástico ou quaisquer materiais flutuantes. Concomitantemente, enquanto esperam a captura do pescado pelo equipamento instalado, partem para outras modalidades de pesca e, de tempos em tempos, vêm até a rede para ver o que conseguiram capturar e evitar que predadores devorem as espécies presas à rede. Em muitas oportunidades, quando há trabalho a ser executado em terra, estendem a rede no início da manhã, quando vão para seus roçados, interrompendo o trabalho no meio do dia (normalmente na hora do almoço) para “colher” a produção da rede, sempre com o auxílio de sua canoa (figura 31).

¹⁴⁰ Os pescadores sabem que existem um fluxo intenso de peixes transitando entre os ambientes aquáticos, peixes desovam nos lagos, passando pelos rios de água branca, assim como saem dos lagos ou passam pelos rios de água branca para desovar nos rios de água preta.



Figura 31 – Varzeanos “colhendo” o pescado capturado pela rede (com e sem o auxílio da canoa)
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

As relações sociais campesinas priorizam, sempre que possível, as parcerias e, na pesca, não poderia ser diferente, pois costumeiramente é realizada em duplas, consorciamento que busca garantir a eficiência (tempo e produtividade) na empreitada: enquanto um rema, o outro lança a tarrafa e/ou estica a rede; enquanto um controla a canoa, o outro retira o peixe capturado; enquanto um opera o motor rabeta, o outro identifica os cardumes que passam, etc. A parceria, portanto, envolve sujeitos que têm interesses comuns que, após planejarem a viagem, põem a despesa do barco (combustível, lubrificantes, água, alimentos e gelo, ou seja, a infraestrutura da viagem) e partem com um objetivo em mente: capturar uma quantidade suficiente de peixe para alimentar a família e excedentes suficientes para comercializar e com o rendimento poder comprar os itens de consumo de que suas famílias necessitam e não produzem. A parceria na pesca é uma ferramenta de integração social da vida na UPFV e pode se dar entre membros da mesma comunidade ou de outras. Quando a pesca visa à obtenção do sustento, o princípio da parceria impera que o resultado seja repartido conforme o tamanho das famílias de cada pescador, caso contrário, será adotada a “meia”, isto é, o pescado e/ou a receita da venda será dividido igualmente. Doutra forma, quando a pesca visa ao comércio, e os envolvidos são pescadores artesanais que têm, na pesca, a sua principal atividade de sustento, a repartição obedecerá a outros critérios proporcionais definidos conforme a tradição do lugar.

Uma das regras de repartição dos resultados da pesca define que o dono da canoa de pesca e dos demais apetrechos de pesca, após deduzidos os custos da viagem, receba o equivalente a $\frac{2}{3}$ da renda ou da produção, enquanto o parceiro que entrou apenas com a mão de obra, o $\frac{1}{3}$ restante. Isso se deve, segundo os próprios pescadores, porque tanto a canoa, quanto os equipamentos (chumbo, linha para remendo, cabo, boia, mão de obra, etc.)

precisam de manutenção e de reposição de tempos em tempos, e quem suportará esse custo é justamente o dono do material. A embarcação e seus equipamentos, portanto, garantem ao seu possuidor, no caso da pesca artesanal comercial, parte das rendas (ou produtos) da atividade.¹⁴¹ As justificativas dessa associação campesina foi claramente exposta pelo Sr. Jaime Mendonça da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM):

No caso, só você num pesca. Você tem que tê o seu parcêro. Na canoa, eu e meu parcêro, pra gente produzí mais a gente tem de trabalhá um pôco da noite e um pôco do dia, pra gente consigui no final da semana tê uma produção melhó. Eu entro com equipamento e mão de obra e ele entra só cum ele mermo, só cum a mão de obra dele. Aí divide, tira a sua dispesa, que a sua dispesa no caso dá trinta a quarenta reais. No caso como o material é meu, rede e canoa, eu ganho duas parte como é o comum. E eu já dô só uma pro meu parcêro. No caso eu, que eu tenho, eu entro cum a canoa, cum tudo. Mas a gente tem muito prejuízo, a gente diz que a gente tem um lucrozinho, mas num tem. Porque o que ela [a rede] ganha o material só dá pra ela. Porque numa mexida dela vem o intralho, vem a boia, o chumbo, cabo, tudo tá caro.

Quando indagamos os chefes de família sobre a sua profissão, ou seja, sobre o ofício que escolheram se especializar visando o sustento, todos indicaram ser agricultores, o que não nos surpreendeu por ser a várzea uma terra fértil para a prática da atividade e, historicamente, o espaço mais povoado da Amazônia devido à abundância de alimentos disponíveis (consultar o primeiro capítulo deste estudo sobre o povo das águas). Entretanto, conforme demonstra o quadro 8, 20% dos chefes de família entrevistados também se consideraram pescadores, ou seja, pescam para atender a demandas alimentares e auferir rendas que possam suprir as demandas não satisfeitas pela agricultura. Embora esses dois ofícios tenham se destacado nas comunidades investigadas, não podemos deixar de destacar as demais profissões indicadas pelos depoentes: agente de saúde, comerciante, educador e operador de motosserra, cada uma compondo 5% das respostas. Contudo, sobre a perspectiva da pesca como atividade auxiliar à agricultura, a Sra. Roselma Lima, agricultora de 34 Anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), comenta: “Aqui, pelo meno, é um garimpo pra nós. Na hora que você quisé um dinheirinho você vai aí no rio e dá um lanço [joga a rede], imbarca na canoa, vai lá em Manacapuru e vende e já tá cum dinhêrinho na mão”.

A comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) foi a que revelou o maior número de entrevistados dedicados à pesca (37,5%) e isso se deve em grande parte à tradição da localidade “Costa do Pesqueiro”, nome dado em alusão às variedades de lagos, como o Lago do Pesqueiro, berçário de muitas espécies de peixes e que historicamente foi um Pesqueiro Real que abastecia as cidades no período Provincial (Anexo C), além de contar com

¹⁴¹ Maiores detalhes sobre as rendas da água na pesca, consultar: RAPOZO, Pedro Henrique Coelho; WITKOSKI, Antônio Carlos; FRAXE, Terezinha de Jesus Pinto. A renda da água: trabalhadores da pesca e as redes de comercialização na Amazônia brasileira. In: REDD – Revista Espaço de Diálogo e Desconexão, v. 4, p. 1-22, 2011.

uma colônia de pescadores (Colônia de Pescadores Z9) que ajuda a fomentar a atividade e um frigorífico disposto à frente da comunidade, na margem esquerda do rio Solimões, onde podem comercializar diretamente o peixe capturado. Na comunidade Menino Deus (Parintins-AM), somente 16,7% dos entrevistados afirmaram dedicar parte de seu tempo à pesca, e isso se deve em grande parte à opção agrícola feita por aquela comunidade, assim como ocorreu na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), cuja atividade principal é a agricultura voltada à produção de mandioca e beneficiamento.

Quadro 8 – Ocupação dos chefes de família nas UPFV (Presente e Passado)				
8.1 Atuais ocupações (Presente)				
Profissão	Comunidades			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	
Agente de saúde	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
Agricultor	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Comerciante*	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
Educador	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
Operador de motosserra	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
Pescador	0,0%	37,5%	16,7%	20,0%
Piscicultor**	50,0%	0,0%	0,0%	15,0%
8.2 Ocupações já exercidas (Passado)***				
Ocupação	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	
Agente de saúde	16,7%	14,3%	0,0%	12,5%
Seringueiro	16,7%	14,3%	0,0%	12,5%
Doméstica em casa de família	0,0%	14,3%	0,0%	6,3%
Empregado de indústria****	0,0%	14,4%	33,3%	12,5%
Merendeira	16,7%	0,0%	0,0%	6,3%
Operador de motosserra	16,7%	0,0%	0,0%	6,3%
Pecuária (criador de gado)	16,7%	0,0%	33,3%	12,5%
Pescador	50,0%	57,1%	33,3%	50,0%
Quebrador de castanha	16,7%	0,0%	0,0%	6,3%

* O chefe de família entrevistado em Parintins-AM que afirmou ser comerciante, disse que trabalha diretamente na comercialização de peixe em frente à cidade;

** Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), muitos chefes e família adotaram a piscicultura como alternativa de suprimento das necessidades de proteína animal nos períodos de escassez de pescado.

*** Entre os entrevistados 80% (16/20) declararam já ter trabalhado em outras atividades, além das que atualmente exercem. Em Coari-AM todos os entrevistados afirmaram já ter trabalhado em outras atividades (100%), em Manacapuru-AM o percentual caiu para 87,5% e em Parintins-AM este percentual atingiu apenas 50% dos entrevistados. Logo, a tabela de ocupações já exercidas reflete a base proporcional dos entrevistados que afirmaram ter trabalhado noutras atividades;

**** As indústrias citadas foram: indústria de beneficiamento de látex e indústria de beneficiamento de fibra.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Ao explorarmos as lembranças dos depoentes, indagando se já exerceram outros tipos de atividades no passado, substituindo o título “profissão” por “ocupação” e retirando a agricultura do *rol* de atividades possíveis por ser a principal ocupação de todos os entrevistados, 80% dos participantes indicaram já ter exercido outras atividades além das atuais. Nessa nova condição, parcela significativa dos entrevistados, em média 50% dos chefes de família, afirmaram exercer ou já ter exercido a pesca como atividade mantenedora do lar – como pescador (a) artesanal na própria comunidade ou na condição de tripulante de barco de pesca (comercial), o que ratifica a posição da atividade, ao lado da agricultura, como a principal atividade da UPFV. As demais atividades elencadas no quadro, apesar da importância, não correspondem ao objeto investigado e, portanto, não será aberta discussão sobre as mesmas.

A maioria dos camponeses que se autodenominam pescadores o faz no sentido de que a pesca é mais uma de suas atividades no cotidiano da vida, trata-se da polivalência do sujeito que reside e trabalha nas várzeas dividindo-se entre as atividades relacionadas à agricultura, à criação de animais e à extração (animal e vegetal).

Da mesma forma, é bom salientarmos que, ao nos referirmos à pesca, queremos tratar da modalidade artesanal praticada na UPFV, uma atividade voltada à manutenção familiar, realizada individualmente ou em parceria com utilização de meios de produção simples, não mecanizada e não capitalizada monetariamente, baseada em conhecimentos empíricos e produção de baixa escala, voltada eventualmente ao interesse comercial.¹⁴² Nossos depoentes praticam a pesca na forma artesanal, uma atividade de trabalho muito mais voltada à reprodução biológica do grupo e muito menos ligada aos interesses comerciais. Essa assertiva comprova-se no mundo do trabalho das comunidades investigadas quando os trabalhadores declaram, preferencialmente, atuar nas atividades ligadas a terra, indo ao rio para garantir o alimento ou em suas palavras “pegar a boia”: “Meu ramo é esse, na agricultura mermo e na pescaria. Pescá só mermo pro meu alimento. É plantando e pescando se Deus dé saúde pra inda pegá a boia” (João Castro, 66 anos, agricultor da comunidade Menino Deus, Parintins-AM).

Como trabalho, na concepção de Marx (2012), a atividade adequada a um fim, a pesca tem o rio como seu objeto de trabalho, ou seja, o rio é a matéria a que se aplica o

¹⁴² A pesca artesanal na UPFV é diferente da Pesca Artesanal Comercial, cuja definição consta no Art. 8º, I, “a”, da Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, como sendo aquela “[...] praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte”. Entretanto, existem nas comunidades os pescadores filiados à colônias de pescadores, juridicamente considerados pescadores artesanais profissionais, cuja dedicação se dá muito mais à atividade da pesca e menos à agricultura.

trabalho do pescador, dependendo ainda de variados instrumentos – seus meios de trabalho: neste caso, por exemplo, malhadeira/rede (rede de arrastão no caso da pesca comercial), tarrafa, caniço, anzol, arpão, zagaia, espinhel, arco e flecha, lanternas, pilhas, etc. – para efetivar-se como trabalho no processo de intercâmbio material entre o homem e a natureza. Entre os instrumentos mais importantes no processo de trabalho da pesca, está a canoa – unanimidade entre os caboclos amazonenses, conforme já discutido no quadro 7 – por conta da mobilidade dos cardumes e as distâncias cada vez maiores entre os ambientes aquáticos de captura e a casa do caboclo, sendo assim, a embarcação torna-se um equipamento de auxílio ao trabalho pela mobilidade que oferece ao homem. Com a descontinuidade dos ambientes aquáticos durante a seca e o baixo nível d’água, os peixes se concentram nos lagos, o que se torna evidente pela densidade de espécies que os entrevistados declararam encontrar e a facilidade de captura nesse ambiente. Mas, por outro lado, a seca revela as distâncias a serem percorridas entre a casa e o lago, tendo o camponês de seguir por terra até chegar num caminho d’água – normalmente os igarapés e os igapós – para, enfim, utilizar novamente a canoa. Na cheia, os cenários se invertem, pois a água toma a terra, e os ambientes aquáticos se expandem, momento em que os caminhos do rio passam a se interligar, e os peixes se dispersam, obrigando o dispêndio de maior tempo à atividade da pesca porque os obstáculos para alcançar os cardumes também são maiores, tendo os varzeanos a necessidade de ir mais longe na busca pelo alimento. Seja na cheia, seja na seca, a canoa é o veículo de locomoção e comunicação na várzea do rio Solimões-Amazonas, fato comprovado pelo depoimento do Sr. João Castro, que continua nos contando sobre os desafios para conseguir o alimento do rio:

Até agora inda pega aqui por trás, daqui pro fim de setembro pra você pegá um peixe pra cá você tem que andá duas horas carregando o peixe por terra, tem que remá pelo rio quase meia hora daqui pra lá pro paraná do Espírito Santo, aí incosta e é mais meia hora pra pegá o lago. Pois é, a dificuldade maió pra gente pegá o alimento é no verão, que fica difícil, fica longe. Inda mais pra mim que já tô com idade avançada. Mas tem que fazê, o cara come mermo, tem filho pra cumê, tem que í né?

Sazonalmente, quando chega o “tempo” dos peixes – o período da piracema que se estende de maio a novembro, quando diversas espécies sobem o rio buscando a desova –, a atividade da pesca se torna mais intensa pela abundância e facilidade de captura, tanto para consumo, quanto para a produção de excedentes voltados à comercialização. No primeiro caso, quando o objetivo é o suprimento da proteína animal para o consumo familiar, após concluírem os trabalhos na terra, partem para o rio em busca da diversidade de espécies enquanto aguardam o momento da colheita das culturas já semeadas, conforme destacam o Sr. Josimar Silva, 36 anos (Coari-AM) e a Sra. Roselma Lima, 34 Anos (Manacapuru-AM),

respectivamente: “Assim, nas horas vagas, enquanto chega o tempo da colheita da mandioca, a gente vai pescá” e “Agora nós tamo na pesca, já plantô e enquanto cresce a gente tamo pescando”. No segundo caso, quando o objetivo é criar uma reserva de valor como forma de amenizar a falta de produção da terra no período da cheia, detectamos que famílias inteiras partem em direção ao rio para capturar os valiosos peixes de couro (peixe liso)¹⁴³ que o “mercado” passa a remunerar melhor por intermédio dos compradores de peixes estabelecidos nos flutuantes dispostos nas margens dos rios Solimões-Amazonas. Sobre essa prática, dona Dalvanete Almeida, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças, Manacapuru-AM, destaca: “Na pesca, de agosto até setembro é a época só de peixe liso. Aí pesco com meu marido mesmo. Porque só tem aquela época pra gente pescá e quando vem uma época dessa [vazante] a gente passa fome porque num tem daonde tirá”.

Retornando ao depoimento do Sr. João Castro, quando fala da necessidade de ir até o lago pescar durante o verão (vazante/seca) e das dificuldades de deslocamento nesse período, ele, na verdade, nos indica mais uma das variáveis da marcação do calendário hidrológico do varzeano: a necessidade de se deslocar até o lugar da reprodução da fonte de proteína animal mais abundante da várzea durante a seca (quando noutro momento da vida é o alimento que vem até ele, no caso da cheia, e a pesca pode ser realizada da porta de casa e implica menos esforço), saber empírico revelado na prática das ações do calendário hidrológico.

A partir dos relatos dos chefes de família, detectamos que, para muitas famílias, a agricultura está perdendo o *status* de principal atividade provedora da UPFV e vem se tornando uma atividade assessoria. Em contrapartida, a pesca realizada outrora apenas como atividade complementar à renda assume gradativamente a posição de atividade mantenedora do grupo familiar. Noutras palavras, o agricultor-pescador (o trabalhador da UPFV que vive da agricultura e apoia parte de sua renda na pesca) passou a pescador-agricultor, tendo a agricultura apenas como atividade complementar, migrando definitivamente para a pesca. Os sujeitos que escolheram se especializar na pesca, vivendo quase que exclusivamente da

¹⁴³ Os varzeanos pescam preferencialmente para se alimentar e eventualmente para comercializar. Por razões culturais, os peixes de escama são capturados preferencialmente para o consumo, sendo eventualmente comercializados; doutra forma, os peixes de couro (os peixes lisos) são levados preferencialmente para o mercado e eventualmente à mesa. O fato de muitos caboclos amazonenses apreciarem pouco os peixes lisos se dá em virtude de acreditarem que certas espécies de peixes carreguem em si a “reima”, propriedade que torna o alimento ofensivo ao organismo humano, por ser reimoso. De acordo com Neto e Paula (2010, p. 69) “A palavra ‘reima’ deriva de *rheuma* (grego) e designa ‘mau gênio’, o que, de certo modo, se vincula à concepção popular da reima”. A reima pode estar tanto no alimento quanto em quem se alimenta, ou seja, dependendo do estado físico, a pessoa não poderá comer determinados alimentos porque seu corpo está reimoso – mulher menstruada, grávidas ou de resguardo (também dito pelos caboclos amazonenses estando em estado de “panema”, não podendo nem comer o peixe liso e nem o pescar), pessoa com certos tipos de doenças (diabetes e reumatismo, por exemplo) ou ferimentos pelo corpo, etc. – o que em combinação com o alimento reimoso trará mais malefícios à saúde. Culturalmente muitas prescrições ou proibições alimentares dos caboclos são baseadas nesse sistema de classificação.

atividade, passam dias, semanas e até meses, longe de sua casa, navegando em busca do peixe que garante o sustento da família. Essa dedicação faz com que muitos campesinos, principalmente os jovens em idade escolar, abandonem a escola porque, para o sucesso da empreitada, muitas vezes têm que passar dias longe da comunidade, embarcados. O Sr. Jaime Mendonça, pescador e agricultor de 38 anos da comunidade N. Sra. das Graças, Manacapuru-AM, nos fala sobre seus motivos para priorizar a pesca, entre eles, o fato de não conseguir mais viver só da agricultura:

Além de num tê muito istudo eu procuro mais um trabalho que eu possa aprendê, até os nosso istudo nós tem que pará. Eu parei de istudá porque eu quis mermo, porque na época dos meus istudo não existia o primêro grau que chamo. Eu istudei só a quarta porque só tinha da quinta pra baxo, resolvi trabalhá. Quando a gente chegava da aula cansado a gente inda ia trabalhá. Eu passo a semana fora porque a gente tem que sobrevivê, que só da agricultura você num veve mais. Veve, mas num é o suficiente. Na agricultura você planta e cum 6 mêse você vai colhê. Aqui eu já plantei malva, eu parei de plantá porque a malva é uma coisa que prejudica muito a gente e uma que o preço num ajuda também. Como no ano passado: ela chegô a R\$ 1,30 e pra você fazê uma tonelada de malva você tem que sê um mês, você só. Já pensô uma tonelada por R\$ 1.300,00? Aí a sua dispesa? Nós paramo porque num tem condições na malva. E na pesca não, em uma semana você faz a produção de um mês. Você vai e dá um lança lá, se você tivê sorte você pega 100 quilo, 80 quilo de peixe. Se você pegá 50 de primêra, no caso tá R\$ 5,00 o quilo, aí dá R\$ 250,00 naquele lance que você lanciô. No caso num foi nem o dia né? Por isso eu fico lá e cá. Mas tem a farinha, você sabe que a farinha tá caro né? Você tem que plantá uma roçazinha pra você se mantê naquele período que você tá pescando. Já dá uma ajuda.

O depoimento do Sr. Jaime aparentemente pode transparecer uma racionalidade capitalista voltada meramente para a maximização dos lucros que a atividade da pesca tende a oferecer, em detrimento à agricultura, mas não é o que sua essência revela, pois o núcleo da narrativa demonstra que sua opção volta-se à melhor combinação para manter a si e à sua família, mesmo porque seu objetivo máximo não é a acumulação e sim o atendimento de suas necessidades básicas alimentares, fato comprovado pelo não abandono total da agricultura de roça destinada à produção de farinha, aliando, assim, os principais itens da alimentação do caboclo: a farinha e o peixe. Observando a situação por outro prisma nos depararemos novamente com a forma simples da circulação de mercadorias, de Marx (2012), exposta na primeira seção deste capítulo (M-D-M): trocar mercadoria por dinheiro, visando adquirir outras mercadorias que atendam às necessidades de reprodução biológica da família. No caso do Sr. Jaime, a pesca é uma atividade que garante o alimento e o dinheiro necessário diariamente para adquirir os bens que não produz, uma vez que a agricultura é uma atividade que, segundo ele, só se vê os resultados depois de alguns meses. Por fim, numa análise sintética do caso, podemos perceber que a escolha da pesca como atividade principal se deu muito mais em virtude do arranjo produtivo local (APL) disponível na sua comunidade, no

que pese as seguintes variáveis em favor da pesca: 1) a desvalorização da juta/malva, atividades que historicamente garantiu o emprego e o sustento daquelas famílias até 2005, o que fez com que grande parte dos moradores buscasse novas ocupações; 2) a existência de diversos lagos nas proximidades da comunidade, a exemplo do lago do Pesqueiro, berçários de grande variedade de espécies de peixes (Anexo C), o que garante a oferta abundante da principal proteína animal das famílias, tanto para o consumo, quanto para a comercialização de excedentes; 3) a organização da Colônia de Pescadores Z9, fomentadora da atividade da pesca por meio de parcerias com instituições financeiras e com o Estado, garantindo a oferta de financiamento para a aquisição de materiais de pesca (material para redes, máquinas, botes e canoas) e a manutenção do seguro defeso dos pescadores regulares na atividade; 4) a existência de uma fábrica de beneficiamento e armazenamento de pescado, demandante da maior parte do pescado produzido, localizada na margem esquerda do rio Solimões, no município de Manacapuru-AM, logo à frente da comunidade; 5) a organização de um complexo sistema de intercâmbio comercial, muito parecido com o sistema de aviamento existente durante o período da economia da borracha, que envolve os pescadores artesanais da comunidade e os compradores de peixes (os patrões da pesca); e 6) A existência de uma estrada, a AM-070, que liga o município de Manacapuru-AM a Manaus-AM e a Boa Vista-RR (os maiores mercados para o pescado produzido naquela comunidade), o que facilita a chegada dos compradores e o escoamento da produção;

Essas condições transformaram o trabalhador polivalente – que trabalhava na terra, na floresta e na água –, nas palavras de Furtado (1993), num *pescador monovalente* que migrou definitivamente para a água para se dedicar diuturnamente ao extrativismo do pescado – capturando peixes eventualmente para se alimentar e preferencialmente para comercializar –, sujeitando-se a outras normas coletivas, passando por vezes a obedecer a hierarquias para a comercialização do seu pescado, entrando numa cadeia liderada pelos “patrões da pesca”. Mas é bom que fique claro que o agricultor polivalente se tornou um pescador monovalente não por escolha, mas porque as condições materiais de reprodução do seu grupo familiar dependeram dos recursos que a terra deixou de lhe oferecer, visto não ter mais os incentivos do passado e/ou a atividade da pesca ter lhe dado condições imediatas de curto prazo.

2.4.1.1 A patronagem dos rios

Uma relação bastante difundida na região amazônica durante o período da economia da borracha foi a patronagem, prática que se estendeu ao longo do último século atingindo também as culturas da fibra (juta e malva) e o pescado. Essa relação envolve normalmente o produtor, que é quem necessita da ajuda, e o patrão, aquele que dispõe dos recursos, resultando num contrato verbal que se materializa a partir da fidelidade e dependência do primeiro para com o segundo. Apesar de aqui considerarmos essa relação como um contrato, isso não significa que seja uma relação equitativa, pelo contrário, trata-se de uma relação regada pelo desequilíbrio financeiro, onde, ao produtor, cabe entregar sua produção a um preço dado pelo patrão e com o recurso monetário recebido – às vezes, nem recebido – pagar sua dívida e recolher o saldo, quando este existir.

O patrão financia o produtor ofertando-lhe recursos financeiros, insumos para a produção, para a manutenção de sua família e ferramentas para o trabalho. Nessa relação, o produtor paga sua dívida com o trabalho cristalizado no produto que extrai da natureza. Entretanto, a relação assimétrica existente faz com que todos os insumos de produção e meios de vida ofertados pelo patrão tenham seus preços inflacionados, ou seja, o patrão cobra mais caro pelo preço das mercadorias que vende para o produtor. Como o produtor não possui os meios para comprar esses produtos no mercado, por não ter crédito e nem dinheiro, é obrigado a aceitar as condições do patrão. Ao fim do processo produtivo, o patrão recebe a maior parte da produção, ou até mesmo toda a produção, como pagamento pela generosidade em financiar o produtor.

Muitos patrões, apesar dos interesses escusos, eram considerados “bons” pelos produtores por lhes estender a mão quando mais necessitavam, e isso rendia a lealdade do caboclo. Entre os gestos que caracterizavam a “bondade” do patrão, estava a abertura de crédito, que consistia em dar dinheiro para o produtor adquirir, no mercado, aquilo que o patrão não tinha como fornecer: produtos, ferramentas, animais e até mesmo terras. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças, recorda da ajuda que o patrão deu para sua família quando saíram do seringal do rio Juruá para habitar as terras que hoje ocupam em Manacapuru-AM:

O patrão ajudou o meu pai e eu não sei onde ele tava pro papai ter o crédito pra tirar o dinheiro do banco. Aí quase ninguém comprava fiado mais, aí a gente se livrava do patrão e só comprometia o produto pra vender pra ele: Não, eu vou vender pro fulano porque foi ele que fez essa bondade, o negócio desse crédito! Aí você já comprava o mínimo fiado. Foi bom, esse foi, no meio de tantos tem que aparecer algum.

Presos ao patrão, por lealdade ou dívida monetária, cabia aos produtores entregar a produção sem questionar os preços pagos e ter que conviver com a presença corriqueira do sujeito desconfiado que sempre estava na propriedade para conferir se realmente o agricultor estava trabalhando ou vendendo o produto para os marreteiros e/ou regatões, muitas vezes recorrendo à violência e/ou chegando as vias de fato ao ceifar a vida do agricultor como forma de garantir sua autoridade e direito de aquisição preferencial do produto. O Sr. Manoel Cardoso, agricultor de 69 anos da comunidade N. Sra. das Graças, lembra que, nos tempos atuais, a vida é muito melhor e recorda dos tempos em que as sementes de juta e malva eram financiadas pelos patrões, e estes vinham fiscalizar o trabalho e buscar o produto, desconfiado que o produtor estivesse desviando a produção:

Cando você pegava a semente de malva você era sujigado. Você vendia fora dele, você ia pagá uma porcentagem. Você tinha de vendê só pra ele. Cando não, o cara vinha pra matá, o negócio era feio. A juta ela cumeçô aqui como o cara da seringa, o cara sujigando o cara. O cara era que nem um iscravo velho: Cadê, já tem alguma pronta aí? Não, inda não tem não. Tal dia eu venho buscá alguma que tem por aí! Era desconfiando o tempo todo, era assim, era do mermo jeitinho do seringal. Tratava o agricultô como o siringuêro. Hoje tá bom, hoje tá bom que tá liberado, a gente vende pra quem qué. O governo liberô tudinho, a semente já vem por ele, é liberado. Vem um daculá já vende praquele ôtro, vem daculá você e vende pra ele.

Os resquícios da patronagem da seringa e das fibras continuam nos rios. No caso da pesca, o patrão financia a viagem do pescador, como costumam falar: O patrão põe a despesa! Os patrões da pesca são os compradores de peixes dispostos às margens dos rios em flutuantes atracados por toda a extensão das margens esquerda e direita do rio Solimões-Amazonas, sua função é financiar os pescadores na despesa da viagem – abrir-lhes créditos para combustível, gelo, materiais de pesca (para confecção ou conserto da rede), mantimentos para a família (o rancho), empréstimo de rede, etc. – e socorrê-los quando suas redes ficam engatadas no leito do rio, pois o patrão é o único que possui cabos de aço e embarcações com motores de alta propulsão para essa ação.

O engate da rede é um dos fatores que mais obriga o pescador à dependência do patrão, pois o leito do rio Solimões-Amazonas possui diversos obstáculos, principalmente, árvores que foram arrastadas pela queda de barrancos, fazendo com que o pescador fique engatado. O desengate da rede é uma operação delicada e envolve muitos riscos, para esta ação de socorro, somente uma embarcação maior, equipada com propulsão superior e equipamentos específicos pode garantir a integridade da rede (que tem um custo elevado para ser perdida num engate) e a segurança do pescador, diante de um rio com correnteza agressiva como é o rio Solimões-Amazonas. Muitas vezes, as estratégias adotadas para trazer a rede de

volta estão, inclusive, em arrastar o obstáculo em que prendeu a rede por meio de cabo de aço até a beira. Este serviço, segundo patrões e pescadores, não é cobrado pelo patrão e é considerado uma garantia para a lealdade de ambos: do pescador, que irá preferencialmente levar a produção de sua pescaria para o patrão; e do patrão, que estará sempre a postos para garantir a segurança da pescaria de seu pescador. Segundo o Sr. Aldair Souza, 46 anos, patrão da pesca e parceiro dos comunitários da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), quando estes necessitam de quaisquer tipos de transporte para a produção,:

Se chega alguém e diz: Tô precisando do motor pra desengatar uma rede! Eu tô no meu trabalho e vô. No fundo do rio tem toras de madeira que cai no rio, se você subir lá pela beira você vai ver umas toras que eu já tirei de lá do meio do rio. Muita vêis a rede do pescadô vai no fundo e engata. Então, você precisa levar o barco pra tirar, pra limpar aquela área que você tá trabalhando. Se o meu pescado diz: Tô engatado! Aí uma pessoa já vai lá desengatar. Eu faço isso, mas o trabalho como o meu é muito arriscado porque trabalhamo no meio do rio, no rio não tem onde se agarrar e precisa de muito cuidado. Quando a gente vai desengatar uma rede, é muito arriscado a pessoa pegar numa palheta do barco ou mermo de repente descer engatado na rede.

Segundo os pescadores, caso não tenham dívidas com o seu patrão, estão liberados para vender a qualquer comprador de peixe que ponha preço em seu pescado. Entretanto, a relação sólida que se estabelece entre ambos faz com que o pescador sempre retorne para o seu patrão para vender o peixe e ser financiado por este, pois a única contrapartida do pescador para com o seu patrão, além de pagar o que deve, é vender preferencialmente seu pescado por um preço unilateralmente definido (pelo patrão). O Sr. Jaime, pescador-agricultor, nos revela essa relação:

O peixe daqui a gente vende pro nosso patrão, ele morava aqui, o Antônio José. Como você viu ali, o Aldair é um patrão, aqui mais imbxo tem muitos, flutuante tudo é compradô. Aí você escolhe, se você num tivé devendo pro seu patrão você vende pra quem butá melhó o preço. A minha obrigação é vendê até eu pagá aquele dinhêro que eu peguei. Ele dexa uma parte, ele não exige não, conforme você vai fazendo você vai dexando uma parte daquele seu dinhêro. Às vêzi fica devendo, mas o que a gente deve e sobre material de rede. Às vêzi a gente pesca e num dá pra gente pagá um chumbo. Rasgô a rede, dá num pau e perde assim quase 100 braça, 50 braça, e você num vai tê condições de repô naquele mermo momento. Você tem que procurá um recurso como um patrão da gente, que ele tá pronto pra lhe servi.

Entretanto, para o Sr. Antônio José, 44 anos, patrão da pesca e parceiro dos comunitários da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) na comercialização de outros produtos da terra e da floresta, existem pescadores *infiéis* que deixam dívidas em seu flutuante: “Muitos deles é fiel e muitos deles devem. Não tem bronca, não tem jeito! Você ajuda uma pessoa, mas ele fica vendendo pra ôtro canto. Mas em todo canto tem aqueles deixam dívida. Eu tenho muita dívida de pescado e não é pôca”.

O patrão da pesca é, na maioria dos casos, um antigo agricultor que migrou para a pesca obedecendo às mesmas condições que os *pescadores monovalentes* citados por Furtado (1993), todavia, com o tempo, obteve sucesso na atividade, adquirindo uma embarcação maior e recursos para construir seu flutuante (o ponto de compra de pescado), arregimentando outros pescadores a partir das “ajudas comerciais” que oferece ou “ajudas solidárias” prestadas à comunidade, conforme suas condições financeiras do momento. Num depoimento inédito a este respeito, pois os patrões normalmente se recusam a falar de seus negócios, o Sr. Antônio José explicita seus quase 30 anos de atividade nas águas do rio Solimões como negociador de pescado, além de apresentar os motivos que lhe levaram a se metamorfosear de agricultor para patrão da pesca:

Eu trabalho no rio faz uma base de vinte e cinco ano, eu sempre gostei de trabalhá na água e de dirigí barco. Eu aprendi meu trabalho na pesca cum as pessoa mais velha e depois que eu aprendi botei eles de lado e levei meu próprio negócio. Essa é uma profissão pra gente tê mais resultado: sofrê mais pôco e ganhá mais um pôco. No ramo de trabalho de agricultura não tava dando, o nosso produto não tinha pra quem vende. A gente plantava e quando chegava no final da safra, a gente ia vendê e só dava pra cobrir o que a gente devia. Hoje eu tenho essas embarcaçãozinha por causa do ramo que eu tenho e no meu trabalho eu ajudo as pessoa na comunidade quando querem um transporte. Eu não tenho horário certo pra trabalhá, trabalho de noite e de dia porque tenho compromisso cum meus pescadô, eu não posso dexá o meu pessoal na mão. Tem dia que saio duas horas da madrugada de casa e chego sete, oito horas da noite viu. Eu tô cuns vinte anos, mais ô meno, que eu não pesco mais. Eu butei uns ponto de compra, agora eu sô compradô, eu tenho o meu pessoal que trabalha pra mim. Eu financio os pessoal, ajudo os pessoal pra poder eu culhê aquela produção. Eu boto toda despesa, aí eles pesco a semana todinha e quando chega no final da semana eu pago eles. Dia de sábado o sinhô não me topa em casa, eu faço pagamento nos sábado, eu vô pro meus ponto e eles vem tudinho lá. Lá tá tudo notado, eu vô de um por um fazendo a conta e pagando. Olha como funciona: eu pego toda dispesa eu eles deve pra mim e desconto do peixe que eles dexaro no flutuante, o saldo é meu. Eles trabalha a semana todinha, mas no sábado tem que tê o dinhêro pra pagá eles. Que eu venda, que eu não receba, ô que eu deixe de recebê, eles num quere sabê. O que eles quere sabê é que sábado o dinhêro deles eu tenha pra pagá. Se eu não pagá eles no sábado, eles vão dexá de vendê pra mim e vão vendê pra aqueles que tá pagando. Tem uma concorrência, porque se eu não cumprí já tem um que cumpre, ai eles já vão mudar de patrão, aí você perde seus parceiros tudinho. Eu já pesquei, mas agora eu não pesco mais, eu só faço comprá, eu mermo tenho o meu negócio. Eu sô patrão!

Esse sistema de intercâmbio não deixa de lembrar o sistema de aviamento que se desenvolveu nos rios nos os séculos XIX e XX durante o período da economia da borracha, todavia menos predatório porque o patrão da pesca é normalmente um comunitário e está ainda muito ligado à comunidade e à vida solidária do cotidiano do lugar. Em analogia, poderíamos comparar os sistemas de intercâmbios com os seguintes termos: pescador (seringueiro), patrão da pesca (seringalista), flutuante (barracão). Enfim, a patronagem é um resquício do passado que continua a atuar sobre a atividade da pesca.

2.4.2 Comercialização e a reprodução social dos varzeanos

Outra atividade cuja importância da navegação é notória está na comercialização dos produtos da UPFV, neste caso, não se trata da acumulação mercantil simples, como já discutido, pelo contrário, a ida ao mercado cristaliza o intercâmbio dos produtos do trabalho, uma alternativa utilizada pelo produtor para garantir o atendimento de necessidades junto a um mercado que pode oferecer itens que ele não produz (sal, óleo de soja, açúcar, combustíveis, tecidos, etc.). Quando o produtor idealiza o roçado, a horta, a pescaria, a coleta de produtos na floresta ou a criação de animais ele primeiramente imagina que o resultado dessas atividades lhe renderá produtos que alimentem a si e a sua família. Entretanto, como nem sempre a prática reflete a teoria idealizada, ao não produzir todos os itens necessários ao sustento do grupo (por sua unidade de produção não ser autossuficiente) o produtor tem que buscar outros sujeitos para trocar sua produção (escambo, uma prática quase extinta em nossos rios) ou então permutá-la pelo bem de troca mais líquido: o dinheiro. Diante dessa idealização, fica claro que a comercialização é, sem dúvida, para os camponeses amazônicos, um desafio na produção de vida material, atividade que não domina completamente, mas sem a qual não teria condições de se sustentar diante das necessidades crescentes.

O comércio nos rios sempre existiu na Amazônia, e, no passado, era quase que exclusivamente realizado pelos regatões e marreteiros, sujeitos que, por se especializarem neste tipo de intercâmbio, garantiam aos produtores o fornecimento de alguns itens de primeira necessidade na permuta da produção (no caso dos regatões) ou a compra do produto em espécie a preços aviltados (no caso dos marreteiros). O resultado dessa transação era apenas uma: o produtor sendo um tomador de preço, sem poder de barganha, contentava-se em entregar o fruto do seu trabalho a um preço dado ou haveria de se arriscar nos rios, descendo ou subindo os cursos d'água, por dias de viagem, tendo que suportar os custos da aventura da comercialização (combustível, fretes, passagens do recreio, despesas alimentares fora de casa, etc.), uma atividade que não era de seu agrado por acreditar que, como produtor, deveria estar no campo fazendo o que de melhor sabe fazer: produzindo. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor de 57 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos fala de sua experiência, no passado, em relação a estes sujeitos e sobre a comercialização dos seus produtos:

Os marreteiros compravam e conduziam pra Manaus de barco. Eles vinham num barco deles, não sei se era fretado ou se era dono, porque às vezes era gente desconhecida. Quando vinham aqui compravam mais barato e por isso que vinham comprar aqui, diz que eles vinham ajudar o camarada aqui (risos). Pro marreteiro a gente vendia galinha, ovos de galinha, cacho de banana e um monte de coisa. Esses

eram os marreteiros que andavam com as canoinha deles comprando aí na beirada, não precisava levar pra eles não, eles mesmos passavam aqui. Tinha o regatão, mas aqui mermo no baixo o regatão era mais pra vender. Atrás de vender as coisas, assim as mercadoria, trocava borracha e tal. Outros produtos, que nem o tomate e a melancia, apodrecia tudo aí que não dava pra levar. Na canoa não dava pra levar e nem tinha o consumo total. Não podia ir pra Manaus, a gente não tinha barco e a viagem demorava um dia inteiro remando. A gente levava de pouco pra Manacapuru. Se você visse! A gente começava a vender uma melancia, por exemplo, naquela época era Mil Réis nos anos sessenta, aí vamos dizer Quinhentos Réis uma melancia. Se levasse cinquenta melancia, se fosse mil, a derradeira tu já tava em Quinhentos Réis, Quatrocentos Réis. E aí ia baixando, quando dava fé a gente já dava: Toma, leva logo isso aqui, eu quero é ir embora! Era melhor não ir.

Esses agentes de comercialização continuam a existir, mas não na mesma configuração do passado, pois obrigados a se adequar às novas convenções comerciais dos rios passaram a exercer menor domínio sobre os produtores que, indo às feiras vender seus produtos em suas embarcações particulares, tiveram maior liberdade na formação de preços e na escolha dos compradores. Se, por um lado, este fenômeno garantiu maiores ganhos aos produtores, por outro lado também reduziu os custos de comercialização dos compradores que, agora, dispostos na feira, não percorrem mais o rio em busca da produção, preferindo aguardar em suas embarcações (marreteiros) ou em seus pontos de apoio (marreteiros da feira) o produtor chegar com a produção em sua canoa, indo aliciá-los antes mesmo do desembarque na feira. Apesar de a maioria dos chefes de família entrevistados afirmar preferir vender sua produção na feira/mercado da cidade para o consumidor final (80,0%) a vender para os marreteiros, 55% assumiram ainda fornecer aos marreteiros da feira, e outros 20% disseram entregar o produto aos marreteiros que passam na frente da comunidade em suas embarcações para não terem que ficar empatados com seus produtos e/ou ter que assumir o custo de transporte da comunidade até a cidade (Anexo W).

Para preferir vender ao consumidor final, os produtores justificam que os marreteiros reduzem demais os preços pagos e elevam o valor cobrado aos fregueses da feira. Mas, novamente, sem dominar a cadeia de comercialização, os campesinos acabam por aceitar as propostas desses agentes que historicamente se reproduzem e se reinventam nos rios amazônicos desde as remotas épocas imperiais. Entretanto, utilizando-se da liberdade conquistada para permutar o produto com quem desejar, 25,0% dos entrevistados indicaram fornecer seu produto aos vizinhos em troca de outros produtos ou dinheiro; 15% alegaram ir até a cidade negociar com donos de pequenos mercados no comércio local; 15% indicaram levar seu produto para os flutuantes dos patrões da pesca (no caso do peixe); e outros 5% indicaram que mantêm relações regulares com alguma cooperativa de comercialização. O depoimento do Sr. Otávio Bezerra, agricultor da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I

(Coari-AM) é emblemático a este respeito, mas também revela um traço distinto conquistado pelo produtor a partir do momento em que pôde ir pessoalmente vender sua produção na feira: a liberdade.

O transporte fluvial é preciso, purquê hoje nós temo uma canoinha e pode botá as saca de farinha dento. Vamo chegá lá [na feira da cidade] pa vendê a farinha e dá esses tipo de marretêro pa comprá. Intão, o quê que nós faz lá? A gente num vende pa eles, a gente vai vendê pros cumerciante. Na fêra tem muito pobre né? Intão, se eu vendê pro sinhô que é atravessadô, marretêro como a gente chama aqui, ele vai isplorá os ôtro lá, mais caro do que a gente que sumo produtô. Intão, eles chamo a gente intê de “nó cego” puquê a gente num vende pa eles. Se nós leva dez saca de farinha, nós vamo ispalhá lá na fêra. O pobre lá da cidade – que lá tem mais pobre de quê nós aqui, que aqui nós temo tudo, num compra água, nem farinha, nem nada – ele vem cum R\$ 3,00, R\$ 2,00 e a gente vende pa eles. Se ele fô lá cum marretêro na fêra ele num vai vendê pa ele. Se a gente fô vendê de R\$ 4,00 pro marretêro ele num vai querê pagá pa nós, ele vai querê pagá pa nós R\$ 3,00 ô R\$ 2,70 que é pa vendê de R\$ 4,00 pa eles lá. Intão, se é pa ele vendê pros pobre caro, nós vende pa eles lá. Isso é a questão da pruducão nossa, além de produzí nós vende lá.

Quando discutimos as formas de consorciamentos para a produção na UPFV (no quadro 3 da segunda seção deste capítulo) e as parcerias para a pesca (nesta seção), afirmamos que essas coligações são formas de fortalecimento das relações sociais campesinas diante da escassez de mão de obra do grupo familiar. No caso da comercialização, não poderia ser diferente, pois, na impossibilidade de comercializar individualmente seus produtos, os varzeanos priorizam, sempre que possível, as parcerias com os vizinhos e/ou com outros agentes. Ao entrevistar os chefes de família na UPFV perguntamos se costumam fazer algum tipo de acordo ou parceria para comercializar os produtos resultantes dos diversos tipos de trabalhos (Anexo W), oportunidade em que 35,0% indicaram fazer parcerias e 65,0% afirmaram não fazer quaisquer coligações para comercializar a produção (o que legitima nossa tese de que o transporte particular do produtor deu a ele o *status* de homem livre no que diz respeito à comercialização de seu produto). Em Coari-AM, o único chefe de família que disse manter alguma parceria indicou entregar os produtos oriundos da fruticultura (principalmente o guaraná) para uma cooperativa. Em Manacapuru-AM, por suas características já mencionadas quando tratamos da pesca, 75% dos entrevistados que afirmaram fazer parcerias disseram acordar com os patrões da pesca a entrega da produção semanal de pescado para receber o pagamento aos sábados, e outros 25% confirmaram manter parcerias com os “marreteiros da feira”, indo negociar o preço um dia antes a fim de não dar “viagem perdida” e/ou ficar “boiado” na beira; Em Parintins-AM, 66,7% dos que fazem parcerias afirmaram dividir o custo do transporte com o vizinho quando precisam contratar um barco maior (frete) ou ajudam no pagamento da gasolina/diesel do motor, e 33,3%

confirmaram manter parcerias com os “marreteiros da feira”, utilizando-se do mesmo expediente dos produtores de Manacapuru-AM, indo negociar o preço um dia antes.

Buscando um maior detalhamento do processo de comercialização feito pelos produtores, indagamos sobre o local onde acontece a negociação com os agentes de comércio – consumidores finais, cooperativas, comerciantes da cidade, marreteiro, marreteiro da feira, patrão do peixe e vizinhos –, ou seja, em que local vendem a produção (Anexo W). Em 65% dos casos, em média, essa relação acontece na feira/mercado da cidade, oportunidade em que negociam tanto com os consumidores finais quanto com os marreteiros da feira; em 45% das vezes, o negócio é fechado na própria comunidade, isto é, nas ocasiões em que vendem para o marreteiro que passa de barco à frente da comunidade, para seus vizinhos e para os patrões da pesca dispostos nos flutuantes das orla da comunidade; 35% dos entrevistados afirmaram que a venda do seu produto muitas vezes é feita na beira do rio, antes mesmo de descer da canoa com a produção, situação em que marreteiros e marreteiros da feira abordam a canoa buscando a preferência pela compra; e por último, mas não menos importante, em apenas 10% dos casos os produtores buscam os comércios da cidade para vender sua produção. Sobre a técnica adotada para oferecer o produto, por exemplo ao marreteiro, o Sr. Jaime Mendonça, pescador-agricultor de 38 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos conta:

Às vêzi muita gente compra da gente quando é muito, passa os compradô que anda nos barco, que num paga as passage dele, só paga o que ele leva no barco. Já tem barco próprio pra isso, já vem baxando e vem pegando o teu produto. Se tu tem muito produto, tu dexa aqui no barranco que ele já tá sabendo que tem produto pra levá. No caso ele incosta e tu já vende pro cara que vai comprá o teu produto, pra levá pra Manaus. É o marretêro, ele já tá sabendo. Ele paga o preço e tu já num tem mais nada haver cum aquele produto, ele já vem e a responsabilidade já é dele. Aí já leva pra Manaus né?

Quando não podem utilizar o transporte particular para levar seus produtos até a feira, por não possuir um naquela oportunidade ou pelo fato de o seu veículo não comportar a produção, os campesinos conseguem encontrar saídas variadas para a comercialização, utilizando-se de fretes, empréstimos de embarcações, pagamento de passagens e até mesmo a possibilidade de uma carona. De acordo com as respostas coletadas junto aos chefes de família das comunidades dispostas no quadro 9, ao serem indagados sobre o tipo de embarcação que os atende quando não há condições de realizar o transporte da produção em seu barco particular, normalmente pequenas canoas, estes indicaram buscar: um batelão propulsado com motor de centro, em 60,0% dos casos; uma canoa maior (de 8 a 9 metros) impulsionada por um rabeta de maior potência, em 30% das oportunidades; em 15% das

respostas indicaram utilizar o recreio que passa na frente da comunidade, pagando passagem para adentrar a embarcação com seus produtos; e, em apenas 5% das vezes, informaram utilizar um bote de alumínio equipado com motor de popa. No caso dos dois últimos tipos de veículos, o bote de alumínio e o recreio, podemos observar que apareceram como opção somente em duas comunidades, N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) e Menino Deus (Parintins-AM), respectivamente, cada um tipo em uma comunidade.

Quadro 9 – Embarcações que atendem à comercialização na impossibilidade do uso do transporte particular na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)				
9.1. Tipo de barco	Comunidades			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	
Batelão (motor de centro)	66,7%	37,5%	83,3%	60,0%
Bote de alumínio (popa)	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Canoa entre 8 a 10 metros (rabeta)	66,7%	25,0%	0,0%	30,0%
Passagem do recreio	0,0%	0,0%	50,0%	15,0%
9.2. Onde encontra?	Comunidades			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	
Chama quando passa na frente da comunidade	0,0%	12,5%	50,0%	20,0%
Empresta (igreja/vizinho) ou pede carona	83,3%	25,0%	16,7%	40,0%
Freta com vizinho da comunidade	16,7%	25,0%	50,0%	30,0%
Freta na cidade	33,3%	0,0%	0,0%	10,0%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados na Unidade de Produção Familiar de Várzea em questão.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

A opção da comunidade de Manacapuru-AM pela utilização do bote de alumínio, entre suas opções de transporte, reside primeiramente no fato de muitos campesinos daquela localidade já possuem botes adquiridos por meio de linha de financiamento da Colônia de Pescadores, conforme já destacado no quadro 7. Entrementes, seu baixo índice de utilização, apenas 12,5% da amostra, reflete os altos custos de combustível e óleo que a máquina utiliza, o que torna a utilização desse tipo de embarcação pouco eficiente, senão inviável, para os fins da comercialização na UPFV. No caso da comunidade de Parintins-AM, a opção pelo recreio revela uma tradição do passado ainda muito viva entre os varzeanos, pois cerca de 50,0% dos

entrevistados fizeram a escolha desse tipo de transporte quando não têm condição de transportar a produção em seus veículos particulares.

Os recreios, neste caso específico, são os barcos regionais que fazem o transporte informal dos produtores e suas produções, no curto trecho fluvial compreendido entre as comunidades e as sedes municipais, não podendo ser confundidos com as embarcações regulares que fazem o transporte intermunicipal de passageiros e cargas nos rios amazônicos. Entretanto, cabe uma ressalva importante sobre o uso do recreio para a comercialização: o transporte é considerado caro para os padrões de rendas das UPFV. Para transportar da comunidade até a feira o produtor deve pagar sua passagem individual e um preço por volume transportado consigo, referente ao frete da mercadoria. Tal disposição do transporte é revelada pela Sra. Maria Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus de Parintins-AM, ao nos demonstrar como funciona o transporte de recreio.

Quando eu levo eu vô na minha canoa. Ô quando é mais peso tem o barco do transporte, mas é assim de condução, de recreio que a gente acostuma falá. A gente pega, compra a passage e vai. A gente paga por pessoa e volume. Olha, um passagêro tá dando R\$ 15,00 num barco de recreio. Se o sinhô leva uma caixa dessa já vai pagá R\$ 5,00. Se o sinhô leva um saco ô dois saco de jirimum ô de melancia, o sinhô paga o jirimum por saco porque tá levando insacado e as melancia é por quantidade porque num pode insacá e vai avulso. Aí paga pelum saco de jirimum R\$ 5,00. Em quantidade de melancia vai pagá R\$ 15,00 ô R\$ 20,00. Agora vê quanto dá, é complicado. Interfere no trabalho, fica custoso. E quando já num é muito volume a gente só vai na nossa viagem, a gente já só gasta gasolina.

Ao serem questionados sobre onde encontram esses tipos de veículos, nossos depoentes indicaram, em 40,0% das respostas, que emprestam a embarcação da igreja ou do vizinho (prática mais difundida entre as famílias de Coari-AM, ou seja, 83,3% dos entrevistados naquela comunidade), abastecendo-a para realizar seu serviço, ou mesmo pedindo carona ao vizinho quando o empréstimo é frustrado por estarem seguindo viagem para a cidade; Em 30,0% dos casos, nossos depoentes preferiram fretar um barco maior na própria comunidade, junto a um vizinho que se preste a este tipo de serviço, juntando-se a outros produtores para nos “dias de feira”, normalmente aos sábados, reunir a maior quantidade de produção e conseguir reduzir os custos do “carreto” (essa prática foi percebida com maior frequência entre as famílias de Parintins-AM, ou seja, 50,0% do total de entrevistados naquela comunidade, talvez pelo fato de a comunidade ser a maior possuidora de barcos tipo “batelão” entre os chefes de família entrevistados, conforme destaca o quadro 7); Noutras oportunidades, os varzeanos recorrem aos barcos que passam na frente da comunidade percorrendo as margens do rio Solimões-Amazonas em busca de produção ou de serviços (recreios ou batelões disponíveis ao frete), resposta dada por 20,0% dos

entrevistados, bastando acenar para que o comandante atraque em seu porto para negociar e embarcar a produção (prática observado com maior frequência entre os produtores de Parintins-AM, ou seja, 50,0% dos entrevistados, até mesmo pela comunidade ser a que mais se vale do transporte de recreio); Por fim, 10,0% dos entrevistados preferem ir até a cidade em suas canoas para contratar o transporte de que necessitam, oportunidade em que aproveitam para negociar com antecedência a produção junto aos compradores da feira (A comunidade de Coari-AM foi a única que utilizou desse expediente, resposta dada por 33,3% dos entrevistados.¹⁴⁴

Há que se destacar que a comercialização da produção campesina, quaisquer que sejam os produtos, também obedece ao calendário hidrológico, pois, nos períodos da enchente/cheia, notamos uma preocupação maior dos chefes de família com a garantia do sustento do grupo familiar, buscando estocar alimentos para os períodos mais críticos da cheia e reduzindo os níveis de comercialização. Quando indagamos sobre as atividades realizadas durante os períodos da enchente/cheia e vazante/seca (Anexo U, linhas 1 e 8)¹⁴⁵, nossos depoentes deixaram transparecer o quanto o ciclo das águas interfere no processo de comercialização, quando o armazenamento de alimentos foi lembrado por 40% para os períodos da enchente/cheia, enquanto que, para o período da vazante/seca, essa proporção foi de apenas 10%. Ao mesmo passo, os que indicaram comercializar a produção durante o período da vazante/seca caiu dos 100% para 60%, cenário que se justifica na medida em que compreendemos que, com a subida da água e a conseqüente escassez de terras para cultivo, há o medo do desabastecimento do grupo familiar, pois ficam impossibilitados de trabalhar na terra, e decidem por reservar parte dos alimentos produzidos para o consumo. Esse comportamento voltado para a economia do excedente, que é típico no campesinato de todo o mundo, nada mais é do que uma forma preventiva e compensatória encontrada pelo habitante da várzea para vencer adversidades impostas pelo ambiente, principalmente em anos de cheia e seca irregulares, quando os produtos da terra e das águas escasseiam, priorizando nos momentos de fartura os estoques de produtos que proporcionarão o sustento da família durante a penúria da escassez.

Entretanto, nesse período, o comércio realizado resume-se ao pescado, aos produtos das hortas suspensas e a venda da farinha, atividades praticadas por 95%, 75% e 30% dos

¹⁴⁴ Sobre os parceiros de comercialização na UPFV, discutiremos com maior propriedade no próximo capítulo, quando trataremos do papel dos agentes de comercialização na utilização social do rio.

¹⁴⁵ Nunca é demais lembrar que o quadro apresentado no Anexo U não esgota as possibilidades de atividades realizadas pelas famílias na UPFV, mesmo porque as respostas refletem somente as atividades que os depoentes lembraram naquele momento da entrevista, o que julgamos importante porque as respostas ilustram verdadeiramente o que mais se preocupam em cada tempo (enchente/cheia e vazante/seca), ou seja, quais as atividades que priorizam.

entrevistados, respectivamente (Anexo U, linhas 14, 15 e 20), e que se reduzem drasticamente no período da vazante/seca. Diante das dificuldades enfrentadas durante a cheia, os varzeanos ocupam alguma parte do seu tempo com o preparo das matrizes que irão servir à próxima safra (Anexo U, linha 21) e que julgam suficientes para garantir ao grupo familiar um bom comércio durante a vazante/seca.

2.4.3 Navegação e trabalho social

O rio é a melhor estrada para conduzir a produção, e o barco, o melhor veículo, mas não é apenas nas esferas da produção e comercialização que o rio e a navegação se mostram importantes à vida das famílias varzeanas. O transporte emergencial de enfermos e acidentados é um evento comum nessas águas, pois os trabalhadores e moradores das UPFV sempre estão expostos a essa realidade por habitarem um espaço de fronteira da vida silvestre, além de serem penalizados com a ausência dos serviços básicos de saúde pela incapacidade administrativa do Estado. Entre os eventos mais comuns a afetar a saúde dessa população e pôr em risco a segurança de suas vidas estão: complicações nos partos, furadas de prego, acidentes com motosserra, quedas de árvores, cortes profundos em enlatados, picada de insetos, ferrada de arraia, ataque de animais, verminoses, doenças tropicais (malária, hepatite, dengue, etc.), entre outros. Nesses casos, o rio é a única rota de saída da comunidade na busca de auxílio nas cidades, um caminho muitas vezes tortuoso devido às precárias infraestruturas flutuantes disponíveis, principalmente no que diz respeito às baixas velocidades dos veículos em momentos onde cada minuto faz diferença entre viver ou morrer.

Em todas as comunidades visitadas durante a coleta de dados na pesquisa de campo, entre os anos de 2012 e 2013, encontramos agentes de saúde atuando no serviço preventivo de combate às doenças tropicais e no socorro emergencial dos comunitários, mas essa condição não é uma regra para todas as comunidades dispostas às margens do rio Solimões-Amazonas, pois nem sempre existe à disposição das famílias a figura desse profissional.¹⁴⁶ Contudo, o

¹⁴⁶ Os agentes de saúde são normalmente membros da própria comunidade que, treinados (ou não) pela secretaria de saúde do município ou do estado, intermedeiam a execução das políticas de prevenção e combate aos males que assolam sua comunidade ou outras que porventura esteja sobre sua responsabilidade o acompanhamento. Entre suas atribuições estão: os primeiros socorros aos enfermos, até mesmo quando o doente tem que ser removido para a sede municipal; o ensino de técnicas de tratamento d'água para o consumo com o uso de hipoclorito; a realização dos testes rápidos da malária; a orientação dos comunitários quanto aos cuidados da higiene familiar, principalmente no descarte do lixo, dos dejetos humanos ou outros fatores ambientais que influenciam na saúde individual e coletiva da comunidade; a administração de fármacos autorizados aos comunitários (como dipirona e paracetamol) quando das raras vezes em que os medicamentos estão disponíveis. Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, a Sra. Maria Devanir é quem responde pelo serviço de agente de saúde; na comunidade N. Sra. das Graças, em Manacapuru-AM, a Sra. Maria

que mais ouvimos dos agentes de saúde (e também dos comunitários) foi sobre a ausência de uma embarcação voltada ao atendimento dessas necessidades, tendo as famílias que contar com os favores dos vizinhos ou de comandantes que, porventura, estejam passando à frente da comunidade no momento de apuros. Em Coari-AM, na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, a Sra. Maria Devanir, agricultora de 50 anos, fala das dificuldades enfrentadas na realização de seus serviços como agente de saúde e como a ausência de uma embarcação voltada ao atendimento emergencial dos comunitários impacta a harmonia de vida dos varzeanos:

A dificuldade é muito grande aqui, que a gente num temos um barco. A gente num temos uma pessoa, vamo dizê, um catraieiro pra levá a pessoa a qualqué momento: no caso de um parto, no caso assim doutro caso grave, uma balada, um corte muito grande. Não temos como levar! Tem vêzi que a gente anda lá [na secretaria municipal de saúde de Coari] atrás de um barco e sabe o que o nosso coordenador geral disse? Ele disse: Olha, quando a senhora tivé com esses paciente lá a senhora tem que chamá um barco que vai passando pa levá o seu paciente. Eu fiquei olhando pra ele e eu disse: Olha seu Lengo, eu acho muito impossíve isso, as pessoas que vão baxando lá, eles vão lá pelo outro lado do rio. Eu tô com meu paciente aqui naquela aflição aí eu vou tê que chamá esse barco pra vim me pegá? E aí, minha volta como é que eu vô fazê? Os paciente dos caso grave nós temos uma requisição pra pegá gasolina pro barco pra trazê eles de volta pra casa, mas os mais fracos eles num querem dá. Uma vêis eu levei um com as infecção nos intestino na canoa do vizinho e a requisição passou. Mas da vêis da furada do prego, que eu levei o paciente aqui, eles não quiseram me dá a gasolina pra mim trazê porque eles disseram que era um caso comum. Como é que eu vô levá meu paciente de volta?

Como muitas vezes, existe um único agente para atender a todo o núcleo comunitário – que abrange diversas comunidades na mesma margem – os enfermos são deixados numa comunidade polo onde existe um agente de saúde, ou uma infraestrutura melhor, e este se encarrega de acompanhar o doente e sua família até a sede municipal. Noutros casos, na ausência do agente de saúde da comunidade, são os próprios comunitários e familiares quem socorrem os enfermos deixados no meio do caminho, caso denunciado pela professora Vânia Matos, diretora da escola rural Tiradentes e ex-presidente da Comunidade Menino Deus (Parintins-AM), ao relatar com riqueza de detalhes a mesma situação de vulnerabilidade infraestrutural no atendimento à saúde das comunidades ribeirinhas pelo Estado:

Com relação ao transporte a nossa dificuldade ainda continua um pouco, porque cê sabe que se a gente vem pra cidade e tem que ser transportado pelos barquinhos. Quando nós estamos todos com saúde é muito bom, tem aquele momento de demora pra se chegar à Parintins. Mas quando nós vemos que já passa a se trazer um doente aí o transporte já se torna mais difícil um pouco porque as máquinas ainda são de pouca força e é um pouco distante. Você já sabe que quando alguém está com uma dor é melhor que se acelere o transporte pra chegar mais cedo, pra chegar dentro do

Madalena foi quem respondeu por muitos anos por este atendimento, mas por motivos de saúde teve que abandonar o serviço; e na comunidade Menino Deus, em Parintins-AM, a esposa do Sr. João Pedro Venceslau, é quem cuida do atendimento à saúde.

recurso pra amenizar as dores do paciente. Nós precisamos muito de uma ambulância, porque ali nós estamos sujeito aos animais, ser atingido por um animal. Por exemplo, uma mordida de jacaré, a picada de cobra, da própria arraia também que apesar de ser um peixe é perigoso. Ali na nossa comunidade tem apenas aquele orelhão, telefone público, que muitas vezes nem está bom, mas com todas as dificuldades tem desenrascado muito a gente. A gente tem recebido ali pessoas que estão doente e vão sendo deixados lá na comunidade, só dizendo assim: Não, eu fretei o meu barco pra chegar só até aqui e ele vai ficar porque eu tenho responsabilidade, eu tenho que voltar e aqui tem um telefone e vocês chamam a ambulância. E nem sempre a gente é contemplado com essa ambulância, a maioria das vezes o seu Deodoro [o esposo] vem no barquinho dele e leva até Parintins, socorre os doentes. Quando a gente tem um comprimido a gente ainda ajuda amenizar a grande dor.

Outra situação onde a navegação demonstra sua importância é no transporte escolar, e essa assertiva pôde ser observada de perto nas três comunidades visitadas por possuírem em seu perímetro as “escolas rurais” que atendem aos alunos do ensino básico, fundamental e médio¹⁴⁷. Os alunos que moram na mesma margem chegam às escolas pelos caminhos construídos por entre as propriedades, pulando ou atravessando as cercas construídas para impedir o avanço do gado, muitos chegam sozinhos e outros são deixados pelos pais em suas canoas. Mas, a grande realidade é que a maioria chega para estudar trazidos pelo transporte escolar regular contratado pelas secretarias de educação dos respectivos municípios ou pelo estado do Amazonas. Em Coari-AM, existem três rotas de transporte para as escolas: a) uma subindo a margem direita do rio Solimões, por 11 quilômetros, até a escola; b) uma descendo a margem direita do rio Solimões, pelos mesmos 11 quilômetros, até a escola; e c) uma vinda da margem esquerda do rio Solimões, por onde existirem alunos matriculados, atravessando o rio na frente da escola.

O dia de um estudante de escola rural que se utiliza do transporte escolar inicia antes de o sol nascer, por volta das 5 horas da manhã, quando se põem de pé na beira para esperar o barco, pois às 7 horas, impreterivelmente, a embarcação deve estar na frente da escola para o início das aulas. Enquanto o barco vai parando nos pontos de embarque, os alunos vão se acomodando nas cadeiras da embarcação e aproveitam para completar o sono, visto que a viagem pode durar até 1h e 30 min., dependendo das condições de navegabilidade daquele dia (figura 32). No transporte escolar que acompanhamos como passageiros, no barco “Cunha Nery II”, durante a pesquisa em Coari-AM, os professores de cada turno seguiam a mesma rotina dos alunos, pois quase sempre moram em comunidades rurais vizinhas às margens do

¹⁴⁷ Na comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari-AM, está instalada a Escola Municipal Dom Jackson Damasceno, que oferece vagas para o ensino básico e fundamental, funcionando nos turnos matutino e vespertino; Na comunidade Nossa Senhora das Graças, em Manacapuru-AM, está instalada a Escola Municipal Tancredo Neves, que oferece vagas para ensino básico e fundamental, funcionando nos turnos matutino e vespertino; Na comunidade Menino Deus, em Parintins-AM, está instalada a Escola Municipal Tiradentes, que oferece vagas no ensino básico e fundamental, divididos nos turnos matutino e vespertino, além do ensino tecnológico (ensino médio) no turno noturno.

rio ou na cidade, tendo que obedecer ao mesmo expediente dos alunos para não perder a condução. Os comandantes, por sua vez, são os grandes responsáveis por embarcar com segurança os estudantes, utilizando de sua técnica apurada para encostar a embarcação entre os barrancos da beira enquanto um comandante auxiliar lança a ponte de madeira que possibilita o embarque/desembarque dos alunos sem maiores riscos.



Figura 32 – Alunos a caminho da escola
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Na comunidade Menino Deus, em Parintins-AM, a logística do transporte escolar inicia às 4 horas da manhã para os donos de embarcação, pois às cinco horas devem apanhar o primeiro aluno às margens do rio Amazonas e às 7 horas devem estar na escola Tiradentes para o início das aulas. Nessa comunidade, as aulas diurnas acontecem em período integral, das 7h às 17h, e, ao final da tarde, a embarcação refaz o trajeto para trazer de volta as crianças. No retorno da viagem da tarde, o comandante traz para a comunidade os jovens e os adultos matriculados nas aulas do ensino tecnológico e médio do período noturno. Às 22 horas, o ciclo de aulas se encerra, e os alunos são levados para casa na escuridão do rio Amazonas, contando com a sorte e com a experiência dos velhos comandantes que singram nossas águas. Ao final da rota, o comandante retorna solitariamente para casa, chegando à comunidade na madrugada do dia seguinte, sabendo que horas depois deverá iniciar a rota das crianças novamente. Esta saga é contada com riqueza de detalhes pelo Sr. Deodoro, 65 anos, morador da comunidade e comandante/proprietário de embarcação que presta serviço para a Secretaria Municipal de Educação do município:

Aqui eu começo às cinco hora da manhã, eu vô buscá aluno lá na comunidade daqui uma hora, uma hora e meia, de subida. Eu tenho uma hora e meia porque às vêis ainda ispero aluno se aprontá, pra num ficá ninguém, pra vim todos. Eu chego aqui numa faxa de sete horas, sete e dez, sete e quinze no máximo. Intão, é importante a presença do aluno aqui na escola, vai sê pra ele quanto pra nós também. Eles permanece o dia e eu devolvo cinco hora quando eu vô daqui. Eu trago sete hora e dexo aqui, cinco hora [da tarde] eles sai da aula e eu já vô levá eles tudinho de volta. Venho com o da noite, trago o da noite, sete hora tem que tá o da noite aí no tecnológico e dez hora, dez e meia [da noite], tenho que devolvê eles. Chego aqui uma hora da madrugada de volta, é que eu tenho que tá aqui pros cuidado da casa também, que muitas vêis é uma zona muito afastada.

Situação semelhante é enfrentada na comunidade Nossa Senhora das Graças, em Manacapuru, onde, muitas vezes, a logística de transporte para apanhar os alunos conta com o apoio de barcos menores no transbordo dos estudantes nas margens menos acessíveis durante o período da seca, segundo conta a Sra. Maria Madalena, 44 anos, agricultora e proprietária de embarcação que presta serviços para a prefeitura daquele município:

O meu minino saiu e foi dexá minha minina, aí ele vai chegá e vai pegá oito alunos aqui embaixo, já no bote porque pra ir de barco num tem como. Aí ele entra alí, o barco tá aqui logo após aqui dentro incostado. Tem vinte e três aqui que ele leva pra escola. Aí faz um transporte de bote pra chegá, ele vai andá quase uns 30 minuto de bote pa ir pegá esses sete aluno. Aí chega no barco e viaja aqui mais 1 hora de barco pa chegá na escola a noite, de noite ainda. No caso da seca isso aí. Num é nem por causa da seca, é por causa da grande praia que naceu aí.

Sabemos que o transporte fluvial é um caminho importante para todos que vivem às margens dos rios amazônicos, mas, nesse caso específico, ele assume um papel mais que simbólico de acesso para a educação, na verdade, ele torna a educação concreta¹⁴⁸. As condições do passado eram bem piores, mas, mesmo diante das dificuldades de outrora, há quem lembre com saudade das longas horas a remo para se chegar à escola e da interação entre professores e alunos no lazer da canoagem. No depoimento da Professora Vânia Matos, percebemos o resgate das recordações do transporte escolar na comunidade Menino Deus (Parintins-AM), percebendo o quanto o transporte escolar rural evoluiu apesar de ainda necessitar de muitas melhorias:

Nós temos também os barcos hoje em dia que já faz o transporte escolar. Mas antes vale ressaltar que nós tínhamos um pouco de necessidade, nós vínhamos de canoa pra escola e cada um tinha o seu reminho pra ajudar. Nós éramos de 10, 12, 15 alunos em uma canoa só. Era um pouco sacrificado, mas era gostoso pra nós. Porque durante a viagem nós tínhamos muitos motivos pra se divertir. As nossas brincadeiras a gente fazia, canoagem, porque não era somente uma canoa, eram duas, três canoas cheias de crianças que sempre a gente viajava todos os dias pra se chegar à escola. Então, se tornava assim um motivo de alegria pra nós. Nós nem

¹⁴⁸ Para compreender a realidade do ensino nas escolas rurais ribeirinhas, como o saber tradicional, o cotidiano de vida e a geografia do transporte se insere no currículo das escolas, utilizando-se dos elementos do ambiente para o ensino, consultar: SOUZA, José Camilo Ramos. A geografia nas escolas das comunidades ribeirinhas de Parintins: entre o currículo, o cotidiano e os saberes tradicionais. São Paulo: USP, 2013.

sentíamos o sol, as chuvas que caíam, isto era gostoso! E falando no hoje, no transporte nós vemos que continua ainda poucos alunos que andam pela estrada, mas a maioria também é transportado nos barquinhos. É um barco que carrega mais ou menos 20 crianças, 25 no máximo. Mas, com segurança também porque é muita responsabilidade aos donos de transporte. Se bem que nós sabemos que é arriscado porque é à margem do rio Amazonas e se sabe que quando dá um temporal ou qualquer ventania as ondas ficam violentas. Mas, com tudo isso graças a Deus, até então, nós ainda estamos conduzindo bem o trabalho. Não se teve nenhum prejuízo e ainda bem que já se tem esse transporte que já num traz assim tanto sacrifício pro estudante.

A vida adaptativa do varzeano no rio Solimões-Amazonas o fez desenvolver estratégias para conciliar o ambiente de terras e águas ao cotidiano do trabalho e a navegação, como atividade de apropriação dos ambientes aquáticos, possibilitou desempenhar suas diversas ocupações como um verdadeiro homem anfíbio.

2.5 A fluidez sobre as águas

Não é incomum encontrarmos quem considere os povoados amazônicos “espaços isolados” em meio ao ambiente hostil de rios e florestas, mas também são muitos os que confrontam essa assertiva demonstrando que as famílias que se estabeleceram fora dos centros urbanos, e, no caso amazonense, quase sempre nas margens dos rios, vivem harmonicamente sem as convenções da modernidade e, mesmo assim, mantêm intensos contatos com realidades externas às suas¹⁴⁹. O conflito apresentado – o espaço que parece estar isolado, mas onde as pessoas mantêm constantes relações de intercâmbio com o mundo externo – apenas confirma o que Tuan (1983) destaca: “A falta de oportunidade econômica e de liberdade social faz o mundo dos isolados povoados rurais **parecer** estreito e limitado” [**grifo nosso**] (p. 69). Na Amazônia não existe isolamento, mas lugares distantes; assim como existe povos livres, também existe os que não querem contato com os não indígenas.

Como ressaltado, o homem que habita as várzeas lá está por saber que sua qualidade humana, voltada ao trabalho, garante-lhe condições de vida a partir da apropriação de toda a natureza que o circunda. As famílias que hoje residem e trabalham nas comunidades investigadas não foram postas à força na várzea que habitam, pelo contrário, chegaram lá por seus esforços, deslocando-se, com toda a certeza, por sobre as águas, utilizando-se de algum tipo de embarcação. As comunidades de várzea, na atual disposição encontrada, surgiram à margem do rio como resultado de desdobramentos dos processos históricos da ocupação

¹⁴⁹ Espaço, na concepção adotada, refere-se ao conjunto indissociável de sistemas de objetos – naturais e artificiais – e ações, ou seja, o conjunto de formas que exprimem as heranças das sucessivas relações entre os homens que se utilizam da natureza, bem como a vida que anima estas formas (SANTOS, 2009).

amazônica, como foi o caso dos seringueiros que, após a derrocada da economia da borracha, se viram obrigados a retornar para suas cidades (aqueles que conseguiram) ou redirecionaram seus esforços para as atividades agrícolas nas margens do rio.¹⁵⁰ Nas comunidades investigadas neste estudo, 50% da amostra coletada são representados por esses tipos de sujeitos, homens e mulheres que se deslocaram com suas famílias, por via fluvial, em percursos que distam entre 20 e 722 quilômetros para construir a vida nas terras em que atualmente estão estabelecidos (Anexo V), como foi o caso dos irmãos Otávio Bezerra e Raimundo Bezerra, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) e do Sr. Sebastião Mendonça, da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), que deixaram os seringais do rio Juruá, ainda crianças, com seus pais para irem habitar os lugares onde atualmente residem e trabalham. O Sr. Sebastião recorda com muitos detalhes a viagem que o trouxe até a comunidade em que vive há mais de 50 anos, num trecho de rio que demorou 30 dias ininterruptos para ser vencido a remo, depoimento o qual passamos a transcrever:

No dia 30 de junho de 1960 o papai disse: Vamo embora, vamo pra Manacapuru plantar juta que eu não quero mais saber de cortar seringa, é um trabalho muito perigoso e eu já tô meio cansado. Ele emprestou um batelão de um tio meu, cobriu com palha e naquele batelão pequeno de 8 metro botou tudo dentro, nós e a farinha, e quando deu 3 hora da madrugada a gente veio simhora baxando, remando. Mas a gente num veio fugido não, ele avisou o patrão que a gente vinha embora, a gente num tinha mais dívida e o patrão também passava aqui porque era regatão. Gastamo 30 dia de baxada, do Juruá até a boca do [lago] calado, remando, sem gastar um pingo de gasolina. É muito quilômetro meu amigo, o Juruá mete uma volta em cima da outra, chegamo aqui dia 30 de julho de 1960. O papai foi partir lenha pros navio a vapor no porto de lenha e ganhava só a comida mesmo pra depois, no outro ano, ir plantar juta. A juta dava tanto dinheiro que o papai trabalhou um ano com meus irmão e minhas irmã e compramos um terreno em 1961.

Giddens (1990) revela-nos que erroneamente a sociedade ocidental vislumbra a história como uma continuidade, uma evolução que “[...]’começa’ com culturas pequenas, isoladas, de caçadores e coletores, se movimenta através do desenvolvimento de comunidades agrícolas e pastoris e daí para a formação de estados agrários, culminando na emergência de sociedades modernas” (p.11). Mas, de outra forma, entende que a desconstrução desse enredo evolutivo ajudaria muito mais a análise da modernidade, contudo, para isso, é preciso entender as relações entre o lugar e o mundo:

O local e o global, em outras palavras, tornaram-se inextricavelmente entrelaçados. Sentimentos de ligação íntima ou identificação com lugares ainda persistem. Mas eles mesmos estão desencaixados: não expressam apenas práticas e envolvimento

¹⁵⁰ A realidade é que vários foram os processos que se desdobraram para a ocupação das margens dos rios amazônicos e entre os processos ocorridos podemos citar ainda: 1) os descimentos indígenas e a consequente miscigenação do homem branco com o índio; 2) o incentivo do governo imperial para que agricultores de outros lugares viessem se estabelecer; 3) as ocupações ilegais motivadas pela expansão da fronteira agrícola, etc.

localmente baseados, mas se encontram também salpicados de influências muito mais distantes. Até a menor das lojas da vizinhança, por exemplo, pode muito bem obter suas mercadorias de todas as partes do mundo. A comunidade local não é um ambiente saturado de significados familiares, tidos como garantidos, mas em boa parte uma expressão localmente situada de relações distanciadas. (p. 98).

Nessa tarefa de compreensão da relação lugar-mundo, Santos (1988), buscando compreender como os acontecimentos distantes se instalam e influenciam a dinâmica social do lugar¹⁵¹, formulou os postulados das categorias *fixo* e *fluxo*, entendendo que elementos fixos (instrumentos de trabalho, infraestruturas e forças produtivas locais, incluindo toda a massa dos habitantes que trabalham) permitem ações que têm o poder de metamorfosear os diversos espaços ocupados pelos homens, o que se dá por meio dos fluxos (circulação técnica e informacional material ou imaterial) que chegam até o lugar e recriam as condições de vida. Em outras palavras, as relações tecidas no lugar sofrem influências diretas de eventos externos à comunidade e tudo o que existiu, existe e existirá, absorve e absorverá, de alguma forma, as intervenções que acontecem na macrossociedade em que os indivíduos estão inseridos ou mantêm relações. Em nosso caso investigativo, em particular, normalmente essa macrossociedade se chama cidade.

Há um constante intercâmbio (material e imaterial) sobre as águas amazônicas, mecanismo que envolve tanto os objetos da várzea (fixos), quanto as ações dos homens que se relacionam (fluxos). Assim, os elementos fixos e os fluxos (técnicos e informacionais) se imbricam constantemente na dinâmica no cotidiano das águas, ressignificando os elementos da natureza (natural e artificial) que operacionalizam a vida dos varzeanos, entendimento que é de primordial importância para compreendermos o papel histórico da navegação na organização de vida nas comunidades de várzea.

A várzea é o *locus* da ação dos camponeses amazônicos, é onde tecem suas relações sociais, é o lugar onde as pessoas mantêm identidades com o ambiente natural (com a terra, com a floresta e com o rio). Como que num exercício de fixação do conceito, vejamos que na paisagem da várzea podemos identificar diversos fixos: as casas, a igreja, o centro comunitário, os roçados, os inventos engenhados para a adaptação ao ambiente (a maromba, o jirau, a palafita, o flutuante, a canoa, o bote, o rabeta, etc.), o ambiente que circunda a vida e, inclusive, o próprio varzeano no desempenho das múltiplas atividades de trabalho. O ambiente que circunda a vida, Santos (2009) definiu como sendo “a natureza natural” e os

¹⁵¹ O *lugar* é, segundo Santos (2009, p. 322), “[...] o teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade”. Espaço e lugar são categorias que se combinam, mas refletem escalas diferentes: enquanto o espaço revela as incertezas e a liberdade, que transcende a o lugar, o lugar revela a proximidade da comunidade, os sentimentos, o pertencimento, a experiência, etc.

objetos desenvolvidos para a adaptação ao ambiente convencionou chamar de “natureza artificial”, mas ambos pertencem ao “sistema de objetos” que o homem utiliza no auxílio à produção de vida material e simbólica. A natureza artificial, engenhada pelos varzeanos tomando para si as matérias-primas encontradas na natureza natural, foi constituída a partir de saberes recebidos por transmissão dos familiares ou trazidos de culturas ou organizações sociais distantes que não são do lugar, isto é, esses saberes chegam de alguma forma e passam a fazer parte da microssociedade do lugar, representadas em nossa pesquisa pelas comunidades de várzea, e, assim, ao se adequarem às realidades locais se perpetuam no tempo conforme o empirismo vivido em cada lugar. E como estes saberes, culturas, técnicas e práticas de organizações sociais distantes ou do passado chegam até o lugar? Por meio de um processo que Santos (op. cit.) convencionou chamar de “sistemas de ações”, ou seja, os reflexos dos saberes que chegam e se instalam no lugar por meio da fluidez técnica-informacional.

A várzea foi a primeira “fronteira de expansão” da colonização europeia na Amazônia, portanto, a primeira a sofrer intervenções doutras culturas, o que influenciou sobremaneira o modo de vida dos habitantes que, por sua vez, herdaram grande parte da organização sociocultural dos povos indígenas pretéritos. As populações de agricultores, extrativistas e criadores que se estabeleceram às margens dos rios, no nosso caso em particular organizaram-se em UPFV, construíram toda uma infraestrutura (os seus fixos) para poder produzir alimentos para si e, conseqüentemente, para os núcleos urbanos que demandam os excedentes gerados pelo grupo familiar. Da mesma forma, as UPFV recebem dos núcleos urbanos os gêneros indispensáveis e não produzidos na comunidade por seu grupo familiar. Para produzir, o camponês amazônico utiliza-se de diversos fixos (a terra, os rios, as florestas, as ferramentas e todos os demais insumos de produção), que associados aos conhecimentos tradicionais que lhe pertencem (o tipo de cultura para cada tipo de terra, o melhor mês para plantar e colher, a técnica mais adequada, etc.) resulta em menor ou maior produtividade. Entretanto, após satisfeitas todas as necessidades do grupo familiar, chega o momento de ir ao mercado/feira da cidade para realizar a comercialização, ação que inevitavelmente nas várzeas do rio Solimões-Amazonas é operada pela navegação. O ato de navegar até a cidade para comercializar a produção é, portanto, o mais rico e completo processo de interação entre os fixos e os fluxos amazônicos, pois não basta produzir, é indispensável pôr a produção em movimento como condição de vida na várzea.

O rio e barco são elementos fixos, conforme a definição já discutida, mas enquanto o rio faz parte da natureza natural, a embarcação representa a natureza artificial criada pelo

homem. Contudo, dependendo do contexto em que se deseja tratar cada elemento (rio ou barco), estes assumem papéis distintos na dinâmica de classificação fixo-fluxo. Para clarificar o nosso entendimento a partir de nosso objeto de estudo (a embarcação, a arte de navegar e as pessoas que se relacionam e se apropriam da natureza), devemos entender, primeiramente, que o *barco* é um instrumento de trabalho para o camponês amazônico e faz parte do sistema de objetos artificiais que o homem produz para adaptar-se ao mundo de águas da região amazônica, é parte do que Santos (1988) classificou como próteses de trabalho engenhadas para o suporte de vida: o barco é, portanto, um *fixo*. De outra forma, as *técnicas* que possibilitaram construir a embarcação e os *conhecimentos* sobre navegação, adquiridos ao longo da vida, fazem parte do sistema de ações que culturalmente o homem se apropria nas relações que mantém, ou seja, o conhecimento obtido para a construção de um barco e as técnicas necessárias para movimentar-se sobre águas foi apreendido pelo homem no contato com outros homens (familiares, amigos da comunidade e, até mesmo, sujeitos externos à sua realidade social na comunidade), é um objeto do empirismo humano e abriga diversos saberes seculares na transformação da natureza natural em rotas (o rio) e veículos (a madeira)¹⁵²: os conhecimentos para construir a embarcação e as técnicas para navegar, então, são *fluxos*¹⁵³. O *rio*, por sua vez, é o objeto de trabalho da navegação, faz parte do sistema de objetos que a natureza produz, e o homem se apropria: o rio é, portanto, um *fixo*. Ademais, o rio e o caminho de comunicação entre as comunidades são os elementos responsáveis pelo *movimento/circulação* de pessoas e mercadorias que chegam e saem das comunidades e/ou cidades, é o caminho líquido por onde a embarcação se movimenta e expressa as relações sociais de trocas mantidas entre os lugares produtores e consumidores: o

¹⁵² As embarcações amazônicas, pela particularidade das tecnologias de construção, são consideradas um patrimônio cultural imaterial e trazem (e também levam) consigo o saber pretérito dos povos das águas, saber este que se perpetua no cotidiano das águas pelas mãos dos caboclos que passaram a habitar as margens dos rios. Construindo barcos, tornaram-se verdadeiros artesãos e, pelos anos de experiência, aprenderam a definir as melhores madeiras para cada tipo de água a ser navegada. Assim, a embarcação não leva apenas passageiros e cargas, leva também um calhamaço de conhecimento e muita cultura. Para maiores detalhes sobre a embarcação como patrimônio cultural e imaterial consultar: SOUZA, Ana Maria Oliveira. O patrimônio cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus. Manaus: Cultura, 2012.; MARTINS, Marco Aurélio de Carvalho. O caminho das águas na Amazônia: itinerário da tecnologia naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial. Manaus: UEA, 2007. Disponível em: <<http://www.pos.uea.edu.br/data/area/titulado/download/8-11.pdf>>. Acesso em: 26 nov. 2014.

¹⁵³ O sistema de ações, Segundo Santos (2009), é representado por um comportamento orientado no sentido de atingir fins e objetivos, pois toda ação humana é um ato projetado – subordinado a normas – que cria modificação no meio ao mesmo tempo em que altera o próprio sujeito da ação em seu meio, ou seja, só o homem tem ação porque só ele tem objetivo e finalidade, que por sua vez nascem das necessidades naturais ou criadas socialmente. As ações podem ser classificadas em ações técnicas, ações formais ou ações simbólicas, as duas primeiras criadas a partir da racionalidade (teleologia) e a terceira a partir das formas culturais de apropriação e utilização das técnicas apoiadas nas relações sociais. Desta forma, na concepção de espaços, objetos e ações não podem ser considerados isoladamente, ou seja, o espaço é formado pelo conjunto de objetos naturais, objetos artificiais e a vida que os preenche e anima, o espaço é, portanto, construído a partir da sociedade em movimento.

movimento/circulação é, assim, um *fluxo*. Enfim, encontramos nas várzeas do rio Solimões-Amazonas muitos fixos e fluxos, objetos naturais e objetos artificiais que, em muitas ocasiões, são fixos e noutros momentos são fluxos, característica que demonstra como os lugares e os espaços estão em constante movimento, metamorfoseando-se a partir dessa dinâmica, motivo que levou Santos (2009) a afirmar que o espaço nunca é o mesmo porque o lugar também não o é.

Outra forma de perceber os fluxos a partir do movimento humano sobre as águas amazônicas está nas relações tecidas no beiradão, pois a embarcação não se presta apenas ao transporte de pessoas e produtos, mas também transporta informações entre as comunidades e as cidades (e vice-versa), possibilitando o constante contato humano. Os homens, cooperando uns com os outros, articulam formas de organização que resultam no desenvolvimento das forças produtivas da sociedade. Em nosso caso, os moradores e trabalhadores da várzea uniram-se em torno de uma organização socioprodutiva que convencionamos chamar de Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV), mas suas relações sociais não se limitam apenas à comunidade em que estão inseridos, pelo contrário, se desenvolvem também entre os diversos pontos que se comunicam, como que em rede, por toda a bacia amazônica. Ao irem à cidade, em suas canoas, comercializar a produção, os varzeanos trazem consigo no retorno à comunidade os produtos de que necessitam e não produzem em suas propriedades, normalmente o rancho (mantimentos) e, eventualmente, outras tecnologias (celular, gás de cozinha, fogão, geladeira, a televisão e demais tecnologias citadinas). Mantendo contatos diversos com a cidade, por meio das relações construídas na feira/mercado, os produtores trazem também para a comunidade uma síntese de informações que serão incorporadas de alguma forma a suas vidas cotidianas, imbricando a tradição do lugar às práticas/técnicas oriundas das sociedades urbanas, num complexo processo dialético de construção simbólica que transforma o modo de vida amazônico.¹⁵⁴

Por tal dinâmica envolvendo, por exemplo, fixos e fluxos entre a cidade e a comunidade, Santos (2009) deixa claro que “[...] Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam” (p. 19). Ou seja, fixos sofrem influências dos fluxos, interagindo mutuamente de forma que os fluxos agem nos fixos e fixos respondem aos fluxos. A comunidade em si é um fixo, mas o que lhe deu origem foram os processos

¹⁵⁴ Fraxe (2004) apresenta-nos toda uma “ressignificação” dos fluxos e fixos, em sua obra intitulada *Cultura Cabocla-Ribeirinha*, demonstrando como os costumes da comunidade São Francisco, localizada no município do Careiro da Várzea-AM, se entrelaçam ao meio urbano, principalmente no espaço do Mercado Municipal Adolpho Lisboa, em Manaus/AM, onde a comunidade realiza a comercialização da produção agrícola, particularmente ervas medicinais.

sociais que chegaram ao lugar a partir dos fluxos. Neste contexto, a complexa relação local e global, lugar e mundo, resulta que “Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (p. 339). Da mesma forma, ao mesmo tempo em que cada lugar é distinto do outro, ele é um ponto do mundo, parte do mundo, desempenhando um papel na história.

Os fluxos informacionais e inter-relacionais também acontecem nas parcerias, uma ferramenta de integração social nas UPFV que pode se dar entre membros da mesma comunidade ou entre membros de comunidades distintas. Na pesca, que é uma das atividades de trabalho da várzea que mais aproxima o homem da natureza natural, essa integração possibilita trocas sociais de saberes e experiências, um fluxo constante de informações que sem percebermos fluem sobre nossas águas, conforme destaca Witkoski (2010, p. 328-329):

Nesse sentido, as parcerias, na pesca, por acontecer em um espaço natural/social extremamente plástico – as águas parecem unir os homens não só na seca como na cheia – é potencializadora da comunicação social entre os membros de unidades de produção familiar distintas, em suas mais diferentes experiências.

A sociedade em movimento da várzea levou o homem aos mais longínquos cursos d’água da bacia amazônica para se apropriar da natureza, conforme demonstrado no primeiro capítulo desse estudo. Mas, pelas águas do rio Solimões-Amazonas, não só as pessoas e as mercadorias fluem, as informações também entram no movimento das águas. No passado, era a embarcação que levava as cartas para as comunidades, um serviço de correio informal que sempre existiu nos rios, e em algumas localidades, onde as tecnologias do celular e da fibra ótica não se estabeleceram, ainda são os barcos recreio de transporte de carga e passageiros que levam muitas correspondências, cobrando uma pequena taxa para entregar os envelopes no porto da cidade mais próxima da comunidade. O Sr. Sebastião Mendonça, agricultor da comunidade N. Sra. das Graças, lembra do serviço prestado pelas chatinhas que aportavam em Manacapuru-AM.

O meio de comunicação era carta, a chata passava aí, aqui no porto de lenha. Aí você encarecidamente pegava sua canoa e atravessava, que nós tinha parente no Juruá, e ia lá. Levava correspondência lá, a cartinha lá pro fulano de tal, e entregava pro comandante. O comandante levava diretamente pro barracão do seringal onde tava os parente da gente. Os parentes da gente já iam todo mundo pra lá, os seringueiros, quando a chata chegava pra ver se tinha vindo carta. Entregava pro patrão e o patrão ia lendo porque ninguém sabia ler. Coitado! E o patrão ia lendo tudo: Fulano de tal o compadre de vocês que tá lá em Manacapuru... E assim ia distribuindo.

Ainda sobre as lembranças do passado, diversas culturas também chegaram ao Solimões-Amazonas embarcadas com as pessoas que chegaram nas embarcações, a exemplo

dos navios que trouxeram os nordestinos para os seringais do Amazonas. Quando algum seringueiro conseguia ir à sua terra natal no Nordeste, com a liberação do patrão, é claro, um dos primeiros itens de sua bagagem no retorno eram os folhetos de cordéis, cultura que fora instituída nas comunidades que serviram de seringais no passado e ajudaram a manter a identidade do nordestino com o seu lugar distante no sertão. Os cordéis no beiradão amazonense são resquícios da cultura nordestina nos seringais, e o Sr. Sebastião Mendonça, como um bom filho de seringueiro, lembra com alegria o passado quando, já trabalhando com juta e malva na várzea de Manacapuru-AM reunia-se com os compadres e toda a família nos raros momentos de lazer à beira da fogueira para ouvir as aventuras contadas em verso e prosa:

De noite era mais era pra ler folheto né? Folheto de lampião, folheto de João Acaba Mundo, folheto de João Grilo. Não tem aqueles folhetos? Os cordéis. Ia aquela rodada de gente até onze horas da noite. No meio de cem era um que sabia ler, aquele era o premiado que ia ler. Lia tudo praquela pessoal, era uma alegria medonha. Tocando modinha, é assim sim, aqui era assim. E o pessoal nordestino, que o papai era nordestino, esse pessoal que veio de Juruá pra cá, nosso pessoal mermo, todo mundo era assim. É os costume de lá do nordeste sim.

Este movimento, de produção e reprodução social implica compreender que a história não tem fim e está sempre se refazendo como resultado de diversos elementos que mudam de significação, surgindo e/ou desaparecendo através do *tempo*, não sendo, portanto, a história um estado permanente, mas um complexo arranjo de relações que envolvem o interno e o externo, o novo e o velho. A organização social de cada lugar combina variáveis de tempos diferentes, ou seja, as mudanças ocorridas no presente raramente eliminam os traços materiais do passado, assim um enfoque espacial isolado do enfoque temporal é um enfoque insuficiente, pois tudo o que existe articula o presente e o passado. Santos (1990) explica que o espaço social (da várzea, no nosso caso) não pode ser compreendido sem o tempo social, na medida em que os valores de cada lugar mudam ao longo da história devido às relações entre os períodos históricos e a organização espacial, isto é, os elementos que constituem o espaço não são sincrônicos (não ocorrem ao mesmo tempo), mas diacrônicos (evoluem e/ou desenvolvem-se no tempo). As estruturas sociais e, portanto, as estruturas espaciais são dinâmicas, objetos de processos resultados do tempo que passa.

[...] O enfoque histórico supõe que se caminhe do passado para o presente, aquilo que se mostra sob os nossos olhos, em interação e funcionamento. [...] Mas, quando o espaço é submetido a uma tal discussão, a conclusão a que se chega é que a estrutura espacial é, também, o passado no presente. Ela funciona segundo as leis do atual, mas o passado está *presente*. Além disso, o espaço ainda no presente é também futuro, pelo fato da finalidade já atribuída às coisas construídas, ao espaço

produzido, desde o momento em que ocupam um lugar em um ponto qualquer da superfície da Terra (SANTOS, 1990, p. 151).

A embarcação e a navegação são retratos fiéis da fluidez (material e imaterial) sobre as águas amazônicas no tempo e no espaço, revelam parte da história e nos remetem ao passado, que também é presente, por meio das técnicas de construção, que até hoje são utilizadas nos estaleiros do beiradão; e da arte de navegar, que se perpetua ao longo dos séculos no deslocamento entre o emaranhado de ambientes aquáticos e só quem navega compreende esses caminhos. A técnica revela, portanto, de acordo com Marx *apud* Santos (2009, p. 56) “os pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas”. O transporte fluvial é o responsável histórico por todo o movimento de pessoas e cargas na região amazônica, as embarcações construídas em madeira ou em aço incorporaram as diversas tecnologias mundiais e a associaram, sobretudo, à ciência indígena. Para se adequar ao desafio de desbravar as águas amazônicas, igualmente, as técnicas de navegação mesclaram o conhecimento dos mareantes portugueses com a ciência cabocla. Assim, a embarcação e a navegação na Amazônia concretizam a fluidez física e técnica-informacional entre os diversos pontos da bacia amazônica, pois, guardando em suas estruturas os traços, os conhecimentos e as formas que vêm do passado incorporaram as tecnologias do presente e continuam a permitir o movimento físico sobre as águas a partir da engenhosidade cabocla (Box 5).

Box 5 – Breve histórico do transporte nas águas Amazônicas

Assim como a navegação mundial, o transporte fluvial na Amazônia também experimentou diversas transformações técnicas que culminaram na redução do tempo de viagem e no aumento da capacidade de carga. Na Amazônia, o transporte fluvial sempre foi realizado utilizando-se das canoas a remo herdada dos indígenas, as *igarités* que, posteriormente, foram adequadas pelos regatões, a partir do século XVIII, para atender ao comércio fluvial nos mais longínquos cursos d’água.

Antes da corrida pela borracha, na segunda metade do século XIX, o transporte fluvial era realizado exclusivamente por embarcações à vela, obrigando, na falta de ventos, a utilização de varas e/ou remos para levar a embarcação até o destino ou a utilização de *espias* – técnica que consistia em levar um cabo (corda) até uma árvore grossa na margem do rio e puxar a embarcação num trabalho conjunto de muitos homens, repetindo este processo até o destino ou até a chegada de bons ventos –, métodos que mudaram consideravelmente depois da invenção e uso do motor a vapor, resultado dos avanços tecnológicos oriundos da Revolução Industrial inglesa.

Após a inserção do vapor nas águas amazônicas, o desafio foi reduzir o consumo de combustível, nesse caso a lenha, visto que os custos de transporte eram elevados por conta de cada embarcação carregar grandes toneladas de lenha no convés de cargas, retirando assim o espaço destinado às mercadorias. A matriz energética da embarcação obrigou a criação de diversos “portos de lenha” na calha central do rio Solimões-Amazonas, e em seus afluentes, para abastecer os navios, e, com estes portos, nasceram também diversas comunidades. A principal solução encontrada na ausência de outra matriz energética foi reduzir o tamanho das fomalhas que alimentavam a máquina a vapor, o que minimizou o problema, mas não o resolveu.

Antes de vencido este percalço tecnológico, o transporte a vapor singrou as águas amazônicas por longas décadas, transportando os produtos amazônicos para a Europa e Estados Unidos até o fim do áureo período gomífero, quando muitas embarcações foram adaptados aos motores a óleo, dando lugar, de acordo com Batista (2007), aos atuais barcos de madeira que atualmente são responsáveis pelo comércio nos rios da região.

Percorrendo a história dos caboclos internados às margens do rio Solimões-Amazonas, nas UPFV investigadas, os chefes de família entrevistados ilustraram bem os pedaços de tempos históricos representativos das maneiras de produzir o transporte fluvial no rio Solimões-Amazonas, pois quando questionados sobre as mudanças ocorridas nas comunidades e em suas vidas (Anexo O), eles detectaram 52 itens de mudança, dos quais 12 (ou 23,1% da amostra) indicavam justamente as mudanças relacionadas ao transporte fluvial. Ao considerarmos as frequências de respostas, ou seja, todas as opiniões não levando em conta as repetições de respostas por sujeitos distintos, das 198 opiniões, dispostas entre os 52 itens elencados no Anexo O, 65 (ou 32,8% da amostra) apontaram para mudanças relacionadas ao transporte fluvial. Tais informações dão conta das mudanças nos *designs* das embarcações, a elevação da quantidade de barcos nos rios, a extinção de serviços, a mudança de matriz tecnológica dos propulsores, a disponibilidade de embarcações de baixo custo para ser operada ou utilizada pelos varzeanos, a segurança, etc. (Anexo O.1). Dentre as principais respostas, que por ora nos cabe analisar, destacam-se¹⁵⁵: 1) os barcos de recreio, que realizam o transporte entre as comunidades e a cidade, estão sumindo porque hoje todas as famílias têm pelo menos uma canoa com rabeta para realizarem seus descolamentos, resposta de 90% dos entrevistados; 2) o transporte está mais rápido porque a vela e o remo foram substituídos pelo motor (rabeta/popa), resposta de 70% dos entrevistados; 3) atualmente existe um maior número de embarcações nos rios se comparado ao passado, quando a passagem de um barco na frente da comunidade era um acontecimento merecedor de parar quaisquer trabalhos para assistir, resposta de 10% dos entrevistados; 4) o tamanho médio dos barcos aumentou e também o formato, pois antes os barcos tinham apenas uma tolda (cobertura/andar), resposta de 10% dos entrevistados; e 5) a quantidade de barcos de madeira nos rios diminuiu por conta dos proprietários estarem substituindo por barcos de ferro, mais resistentes e seguros, resposta de 5% dos entrevistados.

Mais que números percentuais, o que mais importa nessas assertivas são os dados externados pelos caboclos, trazendo o passado para o presente, pois traduzem sentimentos e percepções diante de acontecimentos externos ao seu poder de atuação, acontecimentos estes

¹⁵⁵ Entre as mudanças indicadas no Anexo O pelos chefes de família entrevistados e que definimos não discutir nesta seção, mas que não deixam de ter importância para compreendermos a memória do transporte nas águas amazônicas, destacamos: a) Não poder mais viajar de noite no rio por causa de assalto e/ou tráfico de drogas, resposta de 70% dos entrevistados, mas já tratada na terceira seção deste capítulo; b) O movimento causado pelo terminal da Petrobras faz quebrar a terra, resposta de 20% dos entrevistados, mas já discutida na segunda seção deste capítulo; c) Os barcos de pesca do Pará estão invadindo a área amazônica e levando o peixe, resposta de 5% dos entrevistados, e já discutido nesta seção; d) Hoje o transporte é mais seguro por causa da fiscalização da marinha, resposta de 5% dos entrevistados; e) Tem que contratar o frete porque suas canoas não comportam a produção, resposta de 5% dos entrevistados, mas já discutido na quarta seção deste estudo.

que vieram agindo sobre suas vidas no dia a dia. A quase extinção dos serviços prestados pelos barcos recreio, a redução do tempo de viagem por implementação de novas tecnologias, a mudança nas formas físicas das embarcações, a diminuição do número de embarcações de madeira que singram as águas nos arredores das comunidades e a, conseqüente, substituição dos materiais flutuantes por exemplares de aço, são apenas reflexos das exigências que a macrossociedade impôs aos diversos lugares com quem mantêm relações por meio dos processos globais que atuam localmente a partir de um fenômeno chamado “globalização”.

Em meio a tantas transformações no mundo das águas amazônicas, os avanços na fluidez física é o que mais a memória dos chefes revelou. Na terceira seção deste estudo, analisamos *a liberdade pelo rabeta* e demonstramos como, ao longo das décadas que se seguiram a partir da segunda metade do século XX, os caboclos ganharam autonomia por terem conquistado um transporte próprio, não tendo mais que se sujeitar aos horários e custos dos barcos recreios que realizavam o transporte entre as comunidades e a cidade. O rabeta não representou apenas uma transformação técnica nas várzeas, acima de tudo encadeou diversas transformações sociais na microssociedade camponesa, à beira dos rios, na medida em que possibilitou a interação constante com outros grupos e com a macrossociedade das cidades. Apesar de entenderem que a canoa propulsada pelo rabeta não é uma embarcação confiável para longas distâncias, a verdade revelada pelos depoimentos durante a pesquisa de campo foi que, com esse conjunto (canoa e propulsor rabeta), o limite das distâncias foi majorado e permitiu ao homem um movimento ao encontro de novas realidades. A título de exemplo, quando questionamos os chefes de família sobre as maiores distâncias já percorridas em suas canoas, o que se apresentou foi um quadro variado de distâncias que classificamos na figura 33, onde a metade dos entrevistados afirmou navegar distâncias que variam entre 10 e 50 quilômetros. Mas, se agruparmos os demais intervalos tem-se que outros 40% navegam distâncias superiores a 50 quilômetros, o que demonstra a magnitude do fluxo humano nas águas do rio Solimões-Amazonas, que possibilitados de ir e vir sem restrições levam produtos e trazem informações que influenciam sobremaneira a vida nas várzeas.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Os chefes de família não conseguiram indicar as distâncias exatas, em quilômetros, já navegadas por eles em suas canoas propulsadas pelo motor rabeta, mesmo porque como já tratado neste estudo, na Amazônia as distâncias não se medem em metros, mas em horas, dias e semanas. Todavia, utilizando-se dos mapas mentais construídos ao navegar no dia a dia indicaram pontos que nos foram úteis (nome de rios, nomes de comunidades, nomes de localidades e nomes de cidades já alcançadas em suas embarcações), o que possibilitou o tabulação das distâncias dispostas na figura 33.

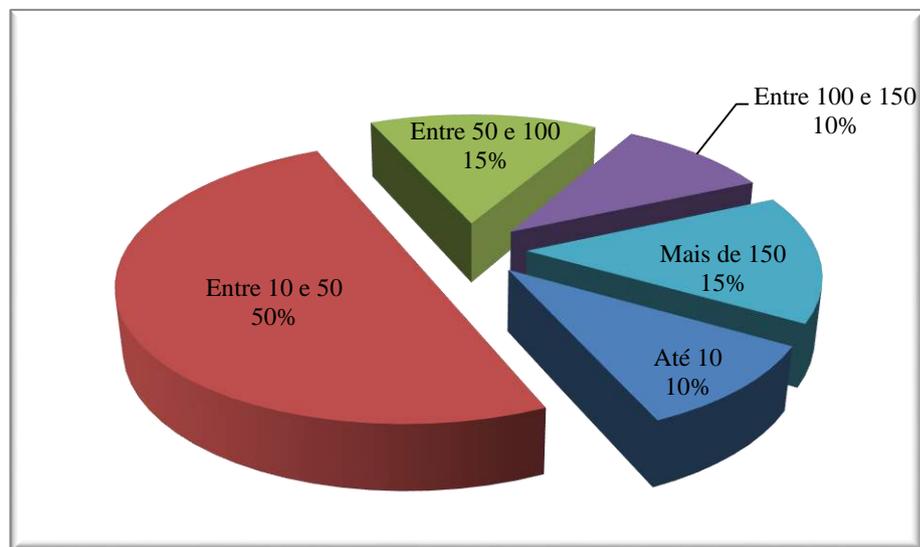


Figura 33 – Distância percorrida com embarcação particular (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Barco e rio, pela atividade da navegação, são agentes do movimento: promovem a circulação de produtos, de pessoas, de técnicas e de informações pelas águas do rio Solimões-Amazonas (a fluidez sobre as águas). As necessidades varzeanas são criadas, socialmente, no interior de cada unidade de produção familiar, mas essas necessidades dependem de alguma forma da navegação para serem atendidas, pois tudo o que entra e sai da comunidade é trazido ou levado pelas embarcações. Não há como negar que a fluidez material-técnica-informacional sobre essas águas trouxe diversos benefícios à vida cabocla, auxílios que vão muito além da navegação, como os próprios varzeanos afirmam: “a tecnologia fez o trabalho ficar mais leve!”. Nas UPFV investigadas, utilizam-se a roçadeira e a motosserra para limpar o terreno e derrubar a capoeira, a bomba d’água para puxar água do rio para as diversas atividades cotidianas do lar, o motor de energia para funcionar os diversos aparelhos eletroeletrônicos que já fazem parte do cotidiano das comunidades e, até mesmo, o rabeta continua sendo desacoplado das canoas para funcionar as engrenagens da casa de farinha (figura 34).



Figura 34 – O caboclo apresentando o rabeta tirado das águas para mover as engrenagens na casa de farinha
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

A embarcação e a navegação são responsáveis por todos os movimentos que acontecem na Amazônia e diante da velocidade com que os acontecimentos globais se instalam nos diversos lugares do globo – a exemplo das informações que não chegam mais fisicamente por meio de emissários e cartas, mas a partir de fibras óticas e sinais e *Wi-Fi*, inclusive nas várzeas, não podemos considerar que os caboclos vivam em “isolamento”, mesmo porque muitas forças externas atuam constantemente sobre as comunidades e estas reagem, resistindo ou rendendo-se a tais forças, contudo, sempre mantendo algum grau de interação com essas forças. A mercantilização da natureza difundida por todo o mundo é um assunto corriqueiro entre os varzeanos, pois eles sentem diretamente os impactos da extração indiscriminada dos recursos naturais (para fins comerciais) que atendem a suas necessidades mais imprescindíveis, reagindo contra esses atos. As práticas de extração dos recursos pesqueiros e de quelônios por embarcações que adentram às águas da comunidade foram assuntos relatados com constância durante a pesquisa de campo, observemos, então, que o rio e a embarcação nestes casos foram canais para que a ação de apropriação da natureza por “pessoas alheias” à realidade das UPFV implicasse problemas “aos do lugar”. O Sr. João Castro, agricultor de 66 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), destaca que suas ações de combate às práticas maléficas ao ambiente resultam até em preconceitos por parte de muitos que acompanham seu empenho na preservação de quelônios:

Eu comecei com negócio dum projeto Pé de Pincha. O verão todinho carrego água do rio conforme a água vai indo, já tem tracajá até deste tamanho já [5 centímetros]. O quê que eu faço? De três em três dia eu mudo a água, eu compro aqueles sacolão de pão torrado quando eu vô na cidade, de dois em dois dias eu cozinho um quilo de arroz pra colocá pra eles. Eles come muito. Esse é o meu trabalho, eu gosto dessas coisa. Tem gente até diz: Oh, cara tu é maluco? Eu digo: Não! Pode até me chamarem de maluco, mas ao meno num acaba. Tem gente que quere acaba. Eu já tô dessa idade, do mêi dia pa tarde, mas tem os neto que depois vão dizê: Olha, o vovô falava que era assim que era o tracajá! Pra conhecê cumé que era.

Falar de isolamento das comunidades rurais na Amazônia não é mais possível, as várzeas são permeadas pelas variadas formas de relações (sociais, econômicas, políticas e culturais) que se constroem e se reconstroem a cada dia, transformações que são influenciadas também por eventos externos que chegam e se instalam na realidade local. O rio é a rota por onde fluem conhecimentos (técnicas e informações) e pessoas, é o lugar onde o tempo acontece e se concretiza para o habitante da várzea. A embarcação e a arte de navegar são verdadeiros veículos dessa fluidez nos caminhos das águas que são adaptados ao transporte da produção e ao traslado dos habitantes, o movimento que possibilita o intercâmbio material e simbólico entre os diversos lugares das “terras alagadas”: 1) lugares diferentes atendem às diversas demandas de outros lugares por meio da oferta de seus produtos; 2) os mesmos lugares que ofertam produtos, também, demandam outros tipos de produtos que não produzem; e 3) informações técnicas, externas, influenciam os modos de produção e de vida do lugar, ou seja, os fluxos alterando os fixos e os fixos respondendo aos fluxos.

Os rios são caminhos que não precisam ser construídos, pois marcham, deslizam, movem-se por si e, se utilizados com racionalidade, mesmo após apropriados pelos homens, permanecem intactos por terem vida própria, construindo e reconstruindo novos caminhos na medida em que correm para o mar. O pensamento proferido por Pascal (2002) reflete justamente toda a dinâmica deste elemento, da natureza natural, no cotidiano das águas amazônicas e das várzeas: “Os rios são caminhos que marcham e que conduzem aonde queremos ir”¹⁵⁷. É o que podemos classificar como a verdadeira *fluidez das águas*.

¹⁵⁷ PASCAL, Blaise. Pensamentos: Artigo XXV: pensamentos diversos (LIX). EbooksLibriks, 2002. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/pascal.html>. Acesso em: 27 nov. 2014.

2.6 Navegar é preciso: produção e reprodução social material e simbólica da vida

O rio é o caminho! Essa frase foi proferida por todos os chefes de família que entrevistamos nas unidades de produção familiar de várzea (UPFV): o caminho para ir até a cidade vender a produção e comprar mantimentos; o caminho para socorrer os doentes e visitar amigos e familiares; o caminho para ir à escola e para o lazer nas praias que nascem no meio do rio a cada vazante; o caminho para o trabalho nas terras firmes e pescarias; o caminho para os passeios de barco com a família e para as festas no beiradão, seja nos arraiais ou nos forrós; o caminho por onde passam os marreteiros, a quem entregam sua produção quando o cansaço do trabalho pesado tira o ânimo de comercializar o que extraiu da terra, da floresta e da água; o caminho por onde fluem todas as informações que interferem no modo de vida da comunidade. Enfim, o rio é um caminho que todos os varzeanos compreendem a sua dinâmica e aprenderam viver nele e sobre ele.

Se o rio é a estrada do caboclo, então a embarcação é o veículo que ajuda a transpor tudo entre as origens e destinos das artérias viárias da imensa bacia amazônica. Inevitavelmente essa analogia não deixou de ser levanta pelos camponeses que entrevistamos, sujeitos que construíram a vida nas várzeas e grande parte de seu tempo passaram sobre essas águas, indo e vindo entre os diversos lugares do cotidiano comunitário na várzea.¹⁵⁸ A intimidade do caboclo com a água e o veículo d'água levaram Tocantins (1983) a destacar a importância da embarcação em meio ao mundo de águas da Amazônia: “A canoa supre o cavalo. O campo é a água do meândrico sistema hidrográfico. O caboclo mesmo batizou de *montaria* ao casco ligeiro que singra o dorso das águas, enveredando pelos rios, furos, igarapés e até por entre a floresta submersa”. (p. 82). A navegação amplia as possibilidades dos homens, o barco aumenta o mundo do camponês e torna-se extensão de seus poderes corporais, aumenta a liberdade e coloca-o em uma relação íntima com vastidão da natureza.

Antes de questionarmos as preferências entre a estrada sólida e a estrada líquida, indagamos nossos depoentes sobre a relação existente entre as embarcações e a natureza, isto é, se as embarcações ajudam no cuidado da natureza, oportunidade em que 95,5% dos chefes de família interrogados disseram que as embarcações, sejam quais forem, não ajudam a cuidar da natureza, pelo contrário, é o objeto construído pelo homem que mais destrói a natureza na várzea, apesar dos benefícios já explicitados em todo este capítulo (Anexo Y). A maioria dos

¹⁵⁸ 95% dos entrevistados nas 3 UPFV residem há mais de 20 anos na comunidade, experiência que legitima o conhecimento traduzido pela memória externada em seus depoimentos, além de comprovar que realmente construíram suas vidas nas terras úmidas da várzea (Anexo X).

entrevistados (81%) indicou que a evolução tecnológica das embarcações fez com que os banzeiros ficassem mais frequentes, e, com isso, a queda dos barrancos de várzea também se tornaram uma constante, causando diversos prejuízos aos moradores.¹⁵⁹ A certeza de que realmente são os banzeiros os grandes responsáveis por desbarrancar as terras das margens reside em uma das justificativas apresentadas: “no igarapé, onde não tem banzeiro de barco, a terra não quebra e tem árvores”. O depoimento da professora Vânia Matos, ex-presidente e diretora da escola rural da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), ilustra bem os danos causados aos varzeanos pela energia dos banzeiros e destaca que as várzeas altas destinadas aos cultivos de maior ciclo se extinguíram nas redondezas da comunidade:

Os barcos de grande porte trazem um grande prejuízo natural pra nossa área. Nós sabemos que eles passam com força, uma força bem grande que dão os grandes banzeiros, que são as ondas, e elas ficam batendo no solo. E o solo de várzea é fraco e ele vai arriando. Então, vai diminuindo a extensão do solo que tínhamos. Na década de 60 eu me lembro muito bem que as terras ainda tinham aquelas partes altas que hoje em dia já caíram, que era realmente onde sustentava o plantio do cacau, da banana e de outras plantações de mais tempo de produção. E hoje em dia o que se vê muito são as terras caídas. Tudo, com toda a certeza esse processo foi das ondas, que os barcos fazem muito forte e fica batendo no barranco.

Dentre todas as comunidades talvez N. Sra. Aparecida Esperança I seja a que mais sofre com os impactos constantes dos banzeiros causados por embarcações, pois, com a instalação da base petrolífera da Petrobras na bacia do Solimões, a comunidade ficou no meio da rota entre a cidade de Coari-AM e o terminal da estatal. Entre as 5h e 19h, segundo os relatos dos chefes de família entrevistados, há um movimento constante de navios (petroleiros e de gás) e de inúmeras lanchas “a jato”, que fazem o traslado dos funcionários das empresas terceirizadas que prestam serviços à Petrobras, o que impossibilita o deslocamento dos varzeanos e causa muitos transtornos. O depoimento de dona Maria Devanir, agricultora de 50 anos, revela as ações causadas pelo movimento das embarcações, embora reconheça que mesmo assim elas precisam navegar:

Olha, os banzêro é de cinco horas da manhã até as sete da noite. Aí é muito perigoso pra viaja, porque os barco que navego aqui pro terminal fico trazendo e levando os passagêro que trabaha no terminal da Petrobrás. A gente fica cum medo aqui nessa costa porque muitas canoa tem se naufragado cum banzêro. Os ajato, aqui nessa mediação, eles passo rés a bêra, ainda fico olhando e rindo lá da pôpa. Quando os barco passam aí a gente perde roupa, perde o que você tem no porto. O navio, eles num tem como né? Vão naquela direção e ele num tem nem como ir pra bêra nem ir pro meio, eles navego onde tá mais fundo né? Mas puxa vida, é o dia todinho o banzêro deles. Quando sobe um navio o outro já vem baxando. Aí se encontra um

¹⁵⁹ No tocante aos avanços tecnológicos na navegação mundial e amazônica, o Box 5 trouxe diversas informações, tais como: aumento da propulsão dos motores, aumento do tamanho dos barcos e a velocidade empregada na navegação visando a redução do tempo de viagem.

banzêro com outro e é o dia todinho, o dia todinho banzerando. Perde tudo meu irmão, tudo, tudo, tudo, tudo. Se o sinhô tivé na bêra você já tem que corrê pra terra.

Muitos foram os prejuízos materiais relatados por conta dos banzeiros das embarcações, o que não tem ligação com danos causados ao ambiente natural, mas que, de toda forma, envolve o ambiente social das comunidades, entre os quais destacamos: perda de grandes porções de terras que cedem com o impacto das águas e levam consigo inclusive plantações ainda não colhidas (batata, feijão, milho, mamão, banana, macaxeira, etc.); avarias nas casas no período da cheia, quando a água as invade despregando assoalhos e paredes, e, em alguns casos, levando as casas mais frágeis ao chão (ou melhor, à água); perda de alimentos estocados para a cheia e as matrizes de sementes preparadas para a próxima safra; danos ao porto e demais construções da várzea (maromba, jirau, canteiro/balcão, galinheiros, chiqueiros, etc.); perda de roupas e louças que estão sobre o porto; alagamento de canoas e a consequente perda dos propulsores e de equipamentos de pesca, quando a sorte permite salvar a vida, etc.

A presença humana em quaisquer que sejam os ambientes acaba por causar algum tipo de desequilíbrio ambiental, de pequenas ou de grandes proporções, que atingem primeiramente as populações tradicionais nos diversos pontos da malha fluvial. E, na Amazônia, segundo Barreto (2005), o rio é a grande via de entrada para que tais eventos aconteçam, a título de exemplo, grande parte das pressões sobre a floresta amazônica ocorrem justamente ao longo dos cursos dos rios navegáveis, como o Negro e o Solimões-Amazonas. Assim, compreendendo que a presença humana é potencial degradadora, outros 76,2% dos entrevistados indicaram que o maior dano causado ao ambiente reside no lixo depositado nos rios pelas embarcações que singram essas águas, e relacionado ao lixo temos mais 4,8% que indicam que as embarcações também depositam os dejetos produzidos em seu interior diretamente no rio (Anexo Y). E, para este evento, dona Roselma Lima, agricultora de 34 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) nos diz:

Esses barco joga muita imundiça no rio: é sacola, é caixa de papelão, é aquele negócio de cebola, é coisa muita coisa que vai istragada, é o que sai do banhêro, é cada sacolão preto de lixo. Tudo eles joga dentro do rio. Ixe, nós tá canso de pegá o que incosta aí bêra e nós tira da água. Nós queima e às vêis interra. Aquilo vai poluindo, se nós num zelá pelo rio quem é que vai zelá por ele?

O derramamento de óleo é a terceira causa de maior preocupação dos habitantes da várzea do rio Solimões-Amazonas (19%), pois é sabido que a maior parte dos habitantes ainda bebe da água do rio e a utiliza para preparar os alimentos, além das demais atividades cotidianas (Anexo Y). Ademais, o seu principal alimento (o peixe) é retirado do rio, motivo

pelo qual o Sr. Sebastião Mendonça relata com pesar os acidente envolvendo combustíveis e/ou lubrificantes no rio: “O rio é uma beleza, mas, às vezes, as embarcação passa aí e você vê tamanha porcaria que deixam nele. Um horror de óleo às vezes as balsas jogam nele, dá pena de ver tanta água imunda de óleo, passa aquela mancha de óleo e vai embora porque o rio corre muito”.

As observações dos moradores-trabalhadores da várzea demonstram que, embora navegar seja uma necessidade, também reconhecem que a atividade deve ser desenvolvida com responsabilidade, uma vez que a maior parte dos impactos ambientais que os atinge acontece por conta de sua apropriação inadequada. Navegar não é apenas conduzir, mas também ter consciência!

Ao questionarmos os chefes de família sobre a atual situação do transporte na comunidade (Anexo Z), estes nos indicaram em 68,2% das oportunidades que o transporte não está bom, enquanto 31,8% dos entrevistados disseram estar satisfeitos com a atual condição do transporte. Os que indicaram estar satisfeitos com o transporte justificaram suas respostas alegando que atualmente as embarcações são acessíveis a todos, pois é difícil um comunitário que não tenha o seu transporte próprio e na ausência de uma embarcação podem emprestar de um vizinho ou fretar um veículo nas comunidades vizinhas, na cidade e até mesmo na própria comunidade (situação já discutida em seções precedentes). Todavia, a grande maioria declarou não estar satisfeita quanto à qualidade do transporte que os atende, acreditando que a situação poderia melhorar. Embora o transporte fluvial sobre as águas amazônicas importe uma gama de atividades cotidianas na várzea, são nas atividades de trabalho que se sente suas maior premência. As principais razões indicadas para a insatisfação com o transporte são: 1) A falta de uma embarcação comunitária para o transporte da produção, quando nas comunidades que possuíam uma embarcação esta se perdeu por falta de manutenção (73,3%); 2) A indisponibilidade de um veículo mais veloz para situações emergenciais – a ambulancha (46,7%); 3) A falta de uma estrada para que possam reunir suas produções num único ponto para a travessia do rio (33,3%); 4) O preço da passagem do recreio está elevada e transforma os ganhos dos produtores em custos (20%); 5) Existem poucos recreios fazendo a rota entre a comunidade e a cidade (20%), motivo talvez pelo qual os preços das passagens se elevem, uma clara utilização da lei de mercado: quanto menor a oferta e maior a demanda, os preços se elevam; 6) O transporte escolar ainda é perigoso, por conta das embarcações ainda serem pequenas e de madeira (20%); e 7) Na comunidade só existem botes e canoas, o que não atende à demanda para o escoamento da produção por não comportarem grandes quantidades (13,3%);

A particularidade das carências elencadas acima, quanto ao transporte, está no fato de os comunitários de N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) e Menino Deus (Parintins-AM), desejarem muito mais uma embarcação de maior porte para o transporte da produção e uma “ambulancha” para o transporte dos enfermos e acidentados, enquanto a comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) prefere uma estrada. Cabe, então, orientar o entendimento sobre essa questão: 1) a comunidade N. Sra. das Graças, localizada em Manacapuru-AM, é a UPFV que tem a conexão mais curta com o centro urbano municipal, restando apenas fazer a travessia fluvial de 5km, pelo rio Solimões, para alcançar a AM-070 (rodovia Manoel Urbano) que liga Manacapuru-AM à capital. O desejo dos varzeanos daquela localidade é apenas o reflexo da possível intermodalidade que pode ser praticada pelos produtores da várzea da costa do Pesqueiro se comparado às condições das demais UPFV.¹⁶⁰ Ademais, como já relatado anteriormente na seção 2.4, estar posicionada à frente do centro urbano municipal implica menores custos com combustível para o atendimento de suas necessidades emergenciais; 2) as comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM) e Menino Deus (Parintins-AM), pelas distâncias existentes até os centros urbanos de cada município – 11 e 26 quilômetros, respectivamente –, priorizam enaltecer os itens que realmente mais lhes afetam na realidade da várzea, a falta de um deslocamento rápido para questões emergenciais e uma embarcação que comporte toda a produção que possam levar numa única viagem até a cidade, por conta dos custos que envolvem o movimento de cargas entre a comunidade e a cidade.

2.6.1 O dilema: estrada e/ou rio?

O caboclo ama o rio, mas sonha com a estrada! Isso não significa que o rio seja preterido, pelo contrário, conforme demonstrado na segunda seção desse estudo o rio é o companheiro do varzeano. Todavia, quando há possibilidade de integrar os espaços por terra, esses trabalhadores não pensam duas vezes antes de indicar a estrada como alternativa, o que pôde ser comprovado a partir das respostas dos chefes de família quando indagamos se poderia existir outro tipo de transporte na comunidade que não fosse o transporte fluvial. Na oportunidade 54,5% dos chefes de família entrevistados cancelaram que “sim”, poderia existir outro tipo de transporte e tal alternativa seria a estrada (Anexo AA).

¹⁶⁰ A combinação na utilização dos diversos modais de transporte recebe o nome de intermodalidade ou transporte intermodal. O transporte intermodal é, segundo Rodrigues (2004, p. 3) “[...] um sistema em que dois ou mais modos de transporte intervêm no movimento de mercadorias de uma forma integrada, permitindo coordenar os meios de transporte por estrada, ferrovia, mar [rios] e, recentemente, aéreo”.

Indo além na captação dos interesses dos camponeses amazônicos acerca da construção de uma estrada, criamos um cenário onde supomos que “existe um projeto do governo do estado do Amazonas que prevê a construção de uma estrada na comunidade”. Tal afirmativa visou pô-los à frente de situações reais, passíveis de acontecer, onde pudessem externar as verdadeiras opiniões diante de uma iminente ação que pudesse criar novas condições de vida (boas ou ruins) para a realidade do lugar. Na oportunidade, foram emitidas 13 opiniões distintas, que se complementam para que entendamos a forma como os camponeses amazônicos se comportam diante do dilema estrada *versus* rio.¹⁶¹ Dentre as opiniões externadas, 8 mostraram-se favoráveis à construção de uma estrada e 5 apresentaram o descontentamento com essa possibilidade, a saber:

1) *A opinião dos que concordam:* Os varzeanos indicaram prioritariamente que a vida iria melhorar porque a construção de uma estrada possibilitaria a ligação entre as comunidades do beiradão (54,5%) e que o transporte seria mais seguro (31,8%) se comparado ao atual transporte realizado nas pequenas canoas. Diante dessa possibilidade, indicaram que, com a facilidade de comercialização proporcionada por uma estrada (22,7%), os custos com transporte iriam diminuir (18,2%), e os produtores que atualmente não produzem iriam se sentir motivados a voltar a terra para produzir (13,6%). Ademais, uma estrada facilitaria o transporte escolar (22,7%) e o transporte emergencial de doentes e acidentados da comunidade que partem em busca de socorro nas cidades do interior (4,5%), além de possibilitar dar um destino mais correto ao lixo produzido nas comunidades, que poderiam levar para as lixeiras da cidade (4,5%); e

2) *A opinião dos que não concordam:* Os camponeses amazônicos entrevistados disseram que o rio e o barco já atendem às necessidades da comunidade (40,9%) e, se caso acontecesse a implantação de uma estrada, muitas coisas ruins (como a invasão da comunidade por pessoas ruins) poderia acontecer (27,3%). Assim, um projeto como esse não lograria êxito na várzea, além de ser caro (13,6%), pois o rio é fundo e a correnteza é forte demais para permitir a construção de uma estrada (9,1%).

Observemos que as opiniões são variadas, tantos para os que concordam, quanto para os que não veem a estrada como a melhor opção para as famílias da UPFV. Assim, resolvemos chegar ao extremo de nosso cenário e perguntamos se, diante da possibilidade de escolha, trocariam o rio pela estrada (Anexo AA), oportunidade em que os resultados se

¹⁶¹ De acordo com Santos e Drummond (2004, p. 345) “Para enfrentar o mistério que nos reserva o futuro, os homens e mulheres inventaram várias técnicas desde tempos imemoriais. Técnicas místicas ou ‘científicas’, entre elas, a de cenários”.

invertem e 85% dos chefes de família que participaram do estudo indicaram não trocar o rio pela estrada, apesar de não rechaçar a construção de uma. Segundo eles, os moradores do interior são atendidos há anos pelo transporte fluvial (76,5%), onde o rio apresenta-se como a melhor estrada (35,3), pois com seus barcos particulares vão às cidades a hora que desejam (41,2%), chegando e saindo dos portos de suas casas (5,9%) no momento que lhes aprouver, pois se sentem livres para navegar (29,4%). Seguindo uma lógica simples, afirmam que “não adianta ter estrada e não ter o carro” (11,8%) e mesmo com uma estrada cruzando toda a margem varzeana as cheias iriam alagar a rota e não permitiria o tráfego durante todo o ano (17,6%), além de não acreditarem não ser possível ligar a comunidade a Manaus por meio de estrada (5,9%), pelas condições naturais do solo da região. Em suas concepções, o governo deveria melhorar o transporte fluvial (17,6%), pois é um modal mais barato para os caboclos do interior (11,8%) e mais seguro (5,9%). Da mesma forma, continuam a acreditar que a estrada traria coisas ruins para a comunidade (35,3%) e atrapalharia, inclusive, a pesca por conta da necessidade de se construir pontes para atravessar o rio (5,9%). Traduzindo em poucas palavras: nenhum transporte seria mais completo que o transporte fluvial (5,9%).

O sentimento e a escolha prática do caboclo diante deste dilema traduz-se nas palavras do Sr. Raimundo Pantoja, agricultor de 52 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM): “A estrada se fosse pra ir pruma cidade era muito bom, mas pra num tê ocupamento, pra gente fazê uma venda qualqué, eu acho que num dá. O rio já ajuda demais. Num adianta tê a estrada e num tê o carro! O barco taí e ele mermo leva, a gente vai e volta a hora que a gente qué”.

Embora a estrada tenha a chancela de mais de 54% dos entrevistados, o que mais o camponês amazônico quer é poder utilizar o rio em suas mais complexas funcionalidades e possibilidades. A intermodalidade/multimodalidade do transporte nunca é descartada por eles e quando falam em estradas estes a querem como forma de facilitar a vida no transbordo de seu produto para dentro das embarcações que partem em direção à cidade. Não é uma questão de um amor inconsequente, que apaixonado por um (o rio) quer o outro (a estrada), mas sim uma forma de se ver livre de parte do sacrifício imposto pela natureza nas praias de várzea que alcançam quilômetros de distância de onde estão os cultivos para o ponto do rio em que está a embarcação.

Tamanha é a importância da navegação na vida desses sujeitos que, ao serem indagados sobre as maiores carências da comunidade, na oportunidade de nossa presença quando da realização da pesquisa de campo, as respostas mais frequentes repousaram sobre: a necessidade de se ter um barco comunitário (68,2%); o policiamento dos rios (63,5%), por

conta dos assaltos constantes; e a disponibilidade de uma ambulância (36,4%), para o traslado dos acidentados e doentes; entre outras opções ligadas diretamente ao transporte sobre as águas, como o transporte escolar e retorno das rotas de recreio que faziam o escoamento da produção em tempos pretéritos (figura 35).

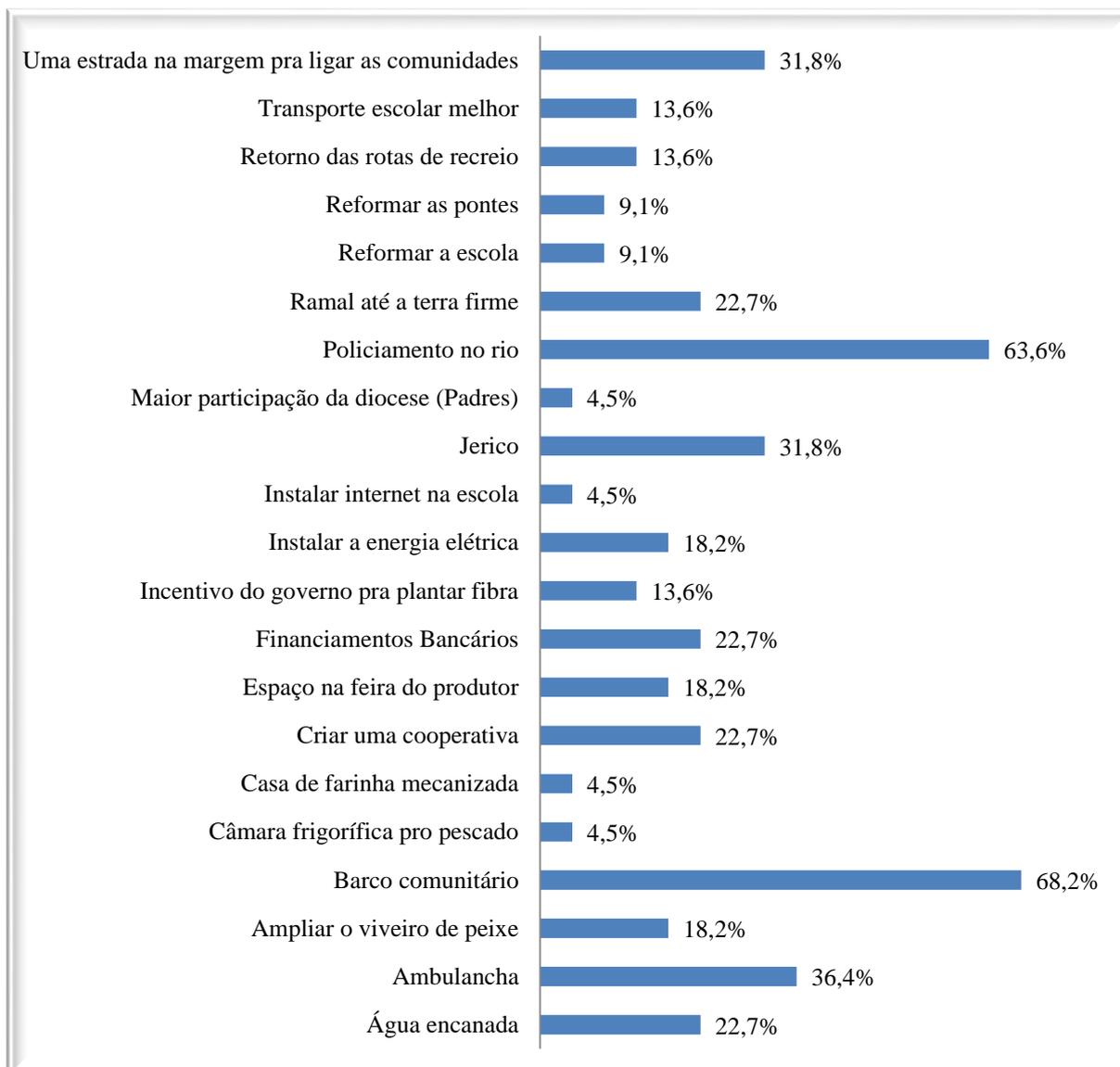


Figura 35 – O que a comunidade mais necessita
 Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

2.6.2 A vida material e simbólica sobre as águas

Os homens, relacionando-se entre si, buscam satisfazer prioritariamente suas necessidades materiais mais urgentes – comer, beber, vestir e morar – e, na busca desse objetivo, se deparam, na vida cotidiana, com uma infinidade de situações que ajudam a renovar as inspirações para seguir seus ideais, o que chamamos de vida simbólica. Ou seja, a vida simbólica é tudo o que dá sentido e inspira a vida dos homens. Woortmann e Woortmann (1997, p. 13) destacam que os camponeses se reproduzem a partir das atividades que desempenham, mas antes das mercadorias produzidas são os bens simbólicos que se fundem para compor o corpo do saber, em suas palavras: “Para se reproduzirem, os camponeses produzem mercadorias, mas a produção de mercadorias é antecedida logicamente pela produção de bens, e esta, por sua vez, é antecedida pela produção-reprodução de bens simbólicos que constituem o corpo do saber”. Assim, o material e o simbólico se fundem no processo de trabalho, onde o trabalho prático também é um trabalho simbólico.

No mundo do trabalho camponês, o rio tem importância singular, pois, ao se apropriarem deste bem, produzem grande parte dos itens necessários ao atendimento de suas necessidades de vida material e deriva dele também sua vida simbólica. O contato e a intimidade entre o homem e o rio se dá por meio da navegação, atividade que, por meio das forças intelectivas, tenta decifrar o gigante líquido, pela arte de navegar, que continua a correr para o mar deixando parte de si para o caboclo, sobre as terras que serão trabalhadas. Navegar promove sentimentos que enaltecem o simbolismo das águas na inspiração da vida amazônica. Os homens, na várzea do rio Solimões-Amazonas, encontram explicações para todos os acontecimentos da vida cotidiana no rio e a navegação, componentes ricos em simbologia e que alimentam as representações criadas socialmente no interior do grupo comunitário.

Os varzeanos têm certeza de que precisam navegar para melhor viver nas várzeas amazônicas e, como último exercício na presença dos comunitários, após longas horas de prosa que, em algumas ocasiões, duraram o dia inteiro, quando das raras ocasiões de folga dos camponeses entrevistados, pedimos para que completassem a seguinte frase: Navegar é preciso porque ..., o que resultou numa lista de 34 motivações (Anexo AB) que revelam que a navegação está relacionada a (ao): a) necessidade (41,1%); b) formação de emprego e renda (17,9%); c) atividades do cotidiano; d) diversas inspirações e sentimentos (10,5%); e) melhor opção de transporte (6,3%); f) informação e conhecimento; g) falta de opção de transporte (3,2%); h) religiosidade (1,1%); e i) segurança (1,1%) – figura 36.

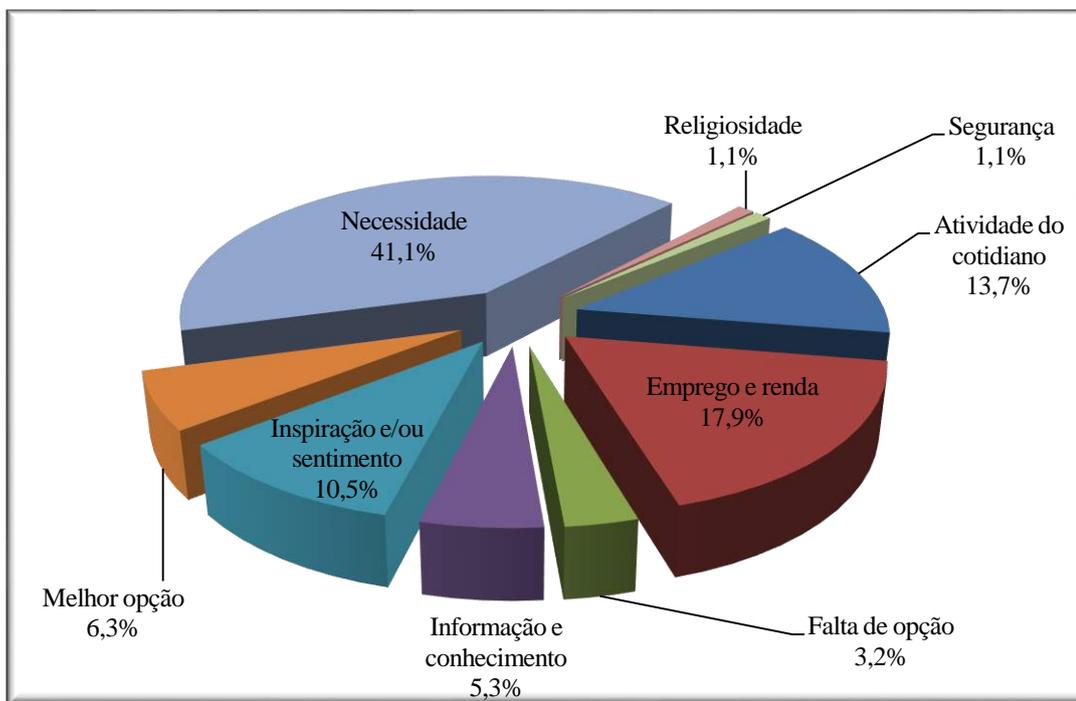


Figura 36 - A relação da atividade de navegar na opinião dos camponeses amazônicos (Coari, Manacapuru e Parintins/Am)
 Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Contudo, dividir tais informações em produção de vida simbólica e vida material, foi o que mais nos pareceu correto, visto que foi esta a tônica dos depoimentos mantidos por todos os entrevistados durante a pesquisa de campo, uma mescla de sentimentos que revelam a inspiração na interação entre o homem e o rio a partir da navegação, bem como a necessidade de se navegar para se sustentar. Em todas as comunidades, apesar da importância do rio para a inspiração da vida na várzea, são as necessidades materiais os principais motivos para se navegar, pois em todas as comunidades viver sem o rio e o barco para o transporte é uma condição impossível, pois é como se deslocam até a cidade para vender a produção e comprar os mantimentos. As necessidades materiais para navegar são intrinsecamente simbólicas, há aqui uma reciprocidade determinativa. O quadro 10 revela a proporção das motivações em cada comunidade, o que comprova que a navegação é uma atividade ligada diretamente à manutenção da vida na Amazônia.

Quadro 10 – Vida material e simbólica pela navegação (Coari, Manacapuru e Parintins)								
Motivações	Comunidade						Total	
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
Vida Material	21	91,3%	30	76,9%	30	90,9%	81	85,3%
Vida Simbólica	2	8,7%	9	23,1%	3	9,1%	14	14,7%
Totais	23	100,0%	39	100,0%	33	100,0%	95	100,0%
	24,2%		41,1%		34,7%		100,0%	

* Nas três comunidades, foram emitidas 95 opiniões acerca da questão envolvendo a questão da necessidade de se navegar, opiniões que foram classificadas nas duas categorias apresentadas no quadro.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

A fala dos entrevistados soa como um poema, e, ao agruparmos todo esses conhecimentos, surge, da sapiência cabocla, parte dos significados de suas vidas: o trabalho, a natureza, a vida que singra as águas do Solimões-Amazonas. Aqui, aparece ao mesmo tempo a lógica e a simbólica do *navegar é preciso!*

Navegar é preciso porque...

... as pessoas precisam se deslocar [na Amazônia], é a forma de comunicação do homem do interior, é como as pessoas conhecem a vida fora das comunidades, conhecem coisas novas, como se inserem no universo da informação e é como acontece todo o movimento. A navegação leva vidas!

... é como se chega na cidade para vender a produção e comprar os mantimentos, é como se chega na cidade para receber dinheiro e é como se fazem as visitas aos amigos e parentes. Navegar é importante para o lazer, para ir à escola, para tratar da saúde e pelo rio chega tudo o que a comunidade [e o estado do Amazonas] precisa. Navegar ajuda a gerar renda!

... é uma atividade que inspira, acalma e te permite descansar. Navegando, podemos apreciar o rio, e navegar é o alimento do pensamento: é como um sonho, uma música e um pensamento que vai levando. Navegar tem um significado amplo e ajuda a transformar o que se vê!

Deus deu o rio para servir a todos: ele é franco, nos deixa ir e vir quando quisermos e não nos deixa sem estrada. Navegar nos faz sentir livres. Navegar é a opção de transporte mais completa e segura, não dá pra viver sem o rio, sem o barco e sem o transporte fluvial. É o nosso meio de transporte!

Enfim, mesmo diante das convenções da modernidade, os varzeanos continuam a acreditar que, para as suas realidades, navegar é preciso!

CAPÍTULO 3 - OS AGENTES DA CIRCULAÇÃO NAS “ESTRADAS QUE ANDAM”

Não é com seus pés que as mercadorias vão ao mercado, nem se trocam por decisão própria. Temos, portanto, de procurar seus responsáveis, seus donos. As mercadorias são coisas; portanto, inermes diante do homem. Se não é dócil, pode o homem empregar a força, em outras palavras, apoderar-se delas. Para relacionar essas coisas, umas com as outras, como mercadorias, têm seus responsáveis de comportar-se, reciprocamente, como pessoas cuja vontade reside nessas coisas, de modo que um só se apossa da mercadoria do outro alienando a sua, mediante o consentimento do outro, através, portanto, de um ato voluntário comum. (MARX, 2012, p. 109).

O movimento de pessoas e a circulação de mercadorias nos rios amazônicos são promovidos por diversos sujeitos dispostos pela extensa malha hidroviária da bacia amazônica, sujeitos que se apropriam do rio a partir da navegação, cada um com objetivos diversos e muitos com metas convergentes, conformando assim a complexa rede de circulação que se metamorfoseia há séculos para dar conta das novas estruturas organizacionais que o dinamismo do processo de globalização não deixa de impor a quaisquer espaços habitados deste planeta.

Esses sujeitos concretizam a maior parte dos fluxos físicos e técnico-informacionais que fluem entre os inúmeros portos de origens e destinos no estado do Amazonas. Esses sujeitos que utilizam o rio e a embarcação (própria e/ou de terceiros) para promover, dentre vários benefícios do cotidiano, a comercialização dos produtos do trabalho familiar das várzeas e o movimento de pessoas, trataremos neste terceiro capítulo como *os agentes da circulação*, trabalhadores que atuam na calha central do rio Solimões-Amazonas como verdadeiros *sujeitos do movimento* de pessoas e mercadorias sobre as estradas que andam. Entre esses sujeitos, elegemos:

a) os sujeitos que, costumeiramente, têm auxiliado o transporte da produção das unidades de produção de várzea, que passaremos a nominar apenas como “parceiros da UPFV”, indivíduos que não confundiremos com os marreteiros – que ainda atuam modestamente nessas águas – e com os regatões – já extintos e que, historicamente, depois do comércio intertribal indígena, foram quem mais singraram as águas da bacia amazônica, levando itens de consumo às mais distantes paragens amazônicas e trazendo, dessas localidades, para as cidades, a produção indígena e campesina; e

b) os sujeitos embarcados no transporte regional misto de cargas e passageiros, popularmente conhecido como *barco regional de recreio* (os passageiros, os comandantes e os proprietários dessas embarcações), típicos amazonenses que, ao longo do cotidiano de suas

vidas, cruzam os rios entre os municípios investigados e a cidade: *os primeiros*, por necessidades diversas; *os segundos*, na execução de seus ofícios; e *os terceiros*, na administração de seus negócios familiares (o empreendimento flutuante);

Dona Maria Madalena, agricultora da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos disse durante conversa às margens do rio Solimões: “aqui, seu minino, a mercadoria anda e ganha preço”. Realizando suas funções de promover o movimento pelas águas, os sujeitos que, por ora, elegemos são, na verdade, os pés que as mercadorias, a que Marx (2012) se referia, não possuem. Mas, para realizar suas necessidades mais urgentes, vão e vem por essas águas promovendo a circulação: de pessoas, de cargas, de informações, de sonhos, enfim, de necessidades. Realizando o movimento da economia cabocla, esses sujeitos promovem o que Marx (1983) previu – a mudança de lugar. A mercadoria “transporte” é produzida e consumida ao mesmo tempo, um processo de produção dentro do processo de circulação.

O que a indústria de transportes vende é a própria mudança de lugar. O efeito útil produzido está inseparavelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente o processo de produção que ele realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio, que circulasse como mercadoria. [...] A grandeza absoluta de valor que o transporte agrega às mercadorias, com as demais circunstâncias constantes, está em razão inversa das força produtiva da indústria de transportes e na razão direta das distâncias a serem percorridas “(MARX, 1983, p. 42; 109).

Enfim, é a partir dos conhecimentos dos agentes da circulação que este capítulo foi construído, revelando o processo de produção do transporte na calha central do rio Solimões-Amazonas, por pessoas simples que realizam o movimento em todo o estado do Amazonas.

3.1 Metamorfozes da configuração comercial nos rios: os agentes da comercialização

Os camponeses amazônicos, conforme discutido no segundo capítulo, têm necessidade de ir constantemente ao mercado para negociar os excedentes resultantes de seu trabalho sobre a natureza e, com a renda auferida ou mercadorias produzidas, adquirir os itens necessários à manutenção do grupo familiar. Quando nos referimos ao mercado, queremos acenar para as relações de troca a que o camponês amazônico se sujeita e que são operadas conforme indicado na seção 2.4.2 deste estudo: 1) na comunidade, entre os camponeses da própria vizinhança (via troca de produto por produto ou produto por dinheiro); 2) no porto da

comunidade, entre os camponeses e os agentes da comercialização que aportam para negociar a produção com a finalidade de levar os produtos para vender nas cidades; e 3) no porto das cidades próximas, (normalmente na sede do município, que é a macrosociedade que envolve as sociedades camponesas amazônicas), quando pessoalmente se dirigem às feiras para negociar a produção. É nesse momento que os produtos produzidos na UPFV se transformam em mercadoria, ou seja, quando passam a atender às necessidades de outros por meio da troca, caso contrário, se a produção atendesse apenas às necessidades internas do grupo familiar, seria apenas um valor de uso. Conforme afirma Marx (2012, p. 63):

Quem, com seu produto, satisfaz a própria necessidade gera valor-de-uso, mas não mercadoria. Para criar mercadoria, é mister não só produzir valor-de-uso, mas produzi-lo para outros, dar origem a valor-de-uso social. [...] O produto, para se tornar mercadoria, tem de ser transferido a quem vai servir como valor-de-uso por meio da troca”.

Assim como no passado, as relações de troca na várzea amazônica continuam a acontecer intensamente, e a ida imperiosa do camponês ao mercado se dá em virtude de a unidade de produção familiar não ser autossuficiente, isto é, os camponeses amazônicos não produzem tudo o de que precisam para se sustentar – utilidades ou valores-de-uso, tais como alimentos, ferramentas, roupas, remédios, etc. – e, portanto, para ter suas necessidades satisfeitas são obrigados a adentrar cada vez mais no circuito da comercialização, oferecendo suas mercadorias e/ou buscando outras mercadorias que tenham valor-de-uso para atender às suas demandas materiais mais prementes. Pelo fato de as mercadorias produzidas na várzea amazônica terem o poder de atender às necessidades de diversas populações, criadas socialmente no campo e/ou na cidade, os varzeanos não medem esforços para produzir tanto para consumir, quanto para trocar, indo e/ou vindo até onde possam adquirir os bens de que precisam. Esse esforço não é distinto quando se trata dos agentes de comercialização, sujeitos que realizam o movimento humano nessas águas, no que tange à busca do produto que lhes interessa. Tal situação nos remete ao que disse Marx (2012, p. 57-58):

A mercadoria é, antes de mais nada, um objeto externo, uma coisa que, por suas propriedades, satisfaz necessidades humanas, seja qual for a natureza, a origem delas, provenham do estômago ou da fantasia. Não importa a maneira como a coisa satisfaz a necessidade humana, se diretamente, como meio de subsistência, objeto de consumo, ou indiretamente, como meio de produção.

A utilidade de uma coisa faz dela um valor-de-uso. Mas essa utilidade não é algo aéreo. Determinada pelas propriedades materialmente inerentes à mercadoria, só existe através delas. A própria mercadoria, como ferro, trigo, diamante etc., é, por isso, um valor-de-uso, um bem. [...] O valor-de-uso só se realiza com a utilização ou o consumo. O valores-de-uso constituem o conteúdo material da riqueza, qualquer que seja a forma social dela. [...] os valores-de-uso são, ao mesmo tempo, os veículos materiais do valor-de-troca.

O valor-de-troca revela-se, de início, na relação quantitativa entre valores-de-uso de espécies diferentes, na proporção em que se trocam, relação que muda constantemente no tempo e no espaço. Por isso, o valor-de-troca parece algo casual e puramente relativo, e, portanto, uma contradição em termos, um valor-de-troca inerente, imanente à mercadoria.

Portanto, é no mercado que as mercadorias, por meio de sua utilização ou consumo, realizam seus valores-de-uso e criam seus respectivos valores de troca (as propriedades materiais da mercadoria), e, na Amazônia, para a grande maioria dos amazônidas, o atendimento de tais demandas deve seguir obrigatoriamente o caminho do rio pela condição da navegação. Mas, se por um lado, atualmente os camponeses são impedidos de ter uma vida autônoma por dependerem substancialmente dos produtos ofertados pelas cidades, de outra forma, as cidades também se vinculam à produção camponesa na medida em que a UPFV produz tanto para o mercado interno da comunidade, quanto para o mercado da cidade. Como fornecedores de produtos para a cidade, atendendo às necessidades das populações citadinas que têm as mercadorias da UPFV como valores de uso, os camponeses amazônicos cumprem a grande razão porque as trocas ocorrem: as cidades são abastecidas pelas mercadorias do campo da mesma forma que ofertam produtos, e vice-versa, momento em que os valores de troca expressos nas mercadorias dos ofertantes são para os demandantes produtos imbuídos de valores de uso.¹⁶²

Nos tempos atuais, atraídos para intercambiar o trabalho cristalizado nos produtos extraídos da natureza, o camponês amazônico vive em constante movimento em direção às feiras das cidades, subindo e/ou descendo o rio, por conta das mudanças ocorridas na configuração comercial dos rios ao longo do último século, muito mais acentuadas na segunda metade do século XX, metamorfoses substanciais resultantes das formas de negociação, das novas tecnologias de propulsão das embarcações, dos processos produtivos que surgem e outros que desaparecem, da indisponibilidade de terras (levada pelas águas ou tomadas pelo gado) e da redução dos estoques naturais voltados a alimentar as populações ribeirinhas e citadinas, etc. Mas, é relevante lembrar que a ida corriqueira do camponês à cidade para negociar seus produtos se deu, também, em virtude do incremento populacional que o meio urbano teve nas últimas décadas, o que acabou por elevar a demanda por produtos do campo, além possibilitar o desenvolvimento de estabelecimentos comerciais nos núcleos urbanos,

¹⁶² Entre os principais itens atualmente adquiridos fora da UPFV, que obriga os camponeses entrar no circuito das trocas no mercado, estão: alimentos não produzidos ou não estocados, materiais de higiene, combustíveis, remédios, tecidos e/ou roupas, gás de cozinha, pilhas, ferramentas diversas, utensílios domésticos e eletrodomésticos – quando já existe energia elétrica nas comunidades –, gelo, motores, etc. Entre os principais excedentes de produção ofertados na cidade pelas UPFV, estão: peixes, frutos coletados na floresta, madeira, plantas medicinais, farinha e derivados da mandioca, hortifrutis variados, gado, etc.

voltados a redistribuir os produtos camponeses à sociedade citadina: supermercados, mercadinhos, tabernas, mercearias, feiras abertas, etc.

A relação intensa que hoje percebemos com o mercado citadino foi muito diferente no passado recente, pois as viagens eram na melhor das hipóteses “eventuais” em virtude das dificuldades logísticas envolvidas no deslocamento dos excedentes produzidos pelos camponeses, particularmente no que diz respeito aos elevados custos do transporte e por conta do alto grau de esforço físico dispendido para vencer os longos percursos por água. A Sra. Maria Terezinha Sá, agricultora de 44 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), recorda esse período a partir do seguinte relato:

Antigamente sabe como era? A gente ia de canoa no remo, remando pra chegá lá. Eu cansei de ajudá meu pai remá em canoas grande, cum a canoa cheia de jirimum e melancia. Saía cinco hora da manhã naquelas enorme da canoa, pra chegá cinco hora da tarde em Parintins. Era eu, minha mãe, minha irmã e meu pai remando pra chegá lá. Chegava lá, ele vendia e aí já comprava o nosso alimento pra gente voltá de novo no remo.

Ao longo das últimas décadas, mais precisamente a partir dos anos de 1970 conforme os relatos da maioria dos varzeanos entrevistados, a disponibilidade do serviço de transporte, voltado exclusivamente à comercialização nos rios, gradativamente mudou sua estrutura em virtude da facilidade de deslocamento promovida pela ascensão do motor rabeta e a popularização desse tipo de propulsor entre os grupos familiares dispostos na várzea amazônica (Box 4). O rabeta permitiu ao varzeano realizar viagens comerciais com maior frequência e com menor custo, entre a comunidade e os centros urbanos municipais, indo negociar pequenas quantidades de produção nas feiras, o que lhes garantiu maior autonomia ao não precisar mais se sujeitar a entregar seus produtos a qualquer preço para os agentes de comercialização que ocupavam os rios amazônicos outrora. Essa nova dinâmica resultou, dentre outras consequências, na completa extinção dos *regatões*, na consolidação do domínio comercial nos rios por parte dos *marreteiros* (chamados de atravessadores pelos varzeanos) por algum tempo e o surgimento/transformação de outros tipos de agentes comerciais pela nova dinâmica social que se apresentou sobre essas águas.

Os regatões foram sujeitos que, desde o século XVIII, dedicaram-se ao comércio fluvial nos rios amazônicos, utilizando como artifício a permuta de suas mercadorias pela produção cabocla – o escambo. Essa relação de troca dificilmente envolvia dinheiro e sempre se mostrava benéfica ao comprador, pois, ao adquirir os produtos dos camponeses por valores insignificantes, levando-se em conta o sobrepreço dos produtos ofertados e a baixa qualidade destes, negociavam em Manaus-AM a preços vantajosos, o que lhes rendia bons lucros, uma

forma comercial de apropriação do trabalho que desmereceria os esforços produtivos do produtor-extrator-criador. Contudo, muitos camponeses também viam este agente de comércio como uma pessoa útil por trazer, em sua embarcação, itens de que as famílias camponesas realmente necessitavam. O relato da professora Vânia Matos, 58 anos, diretora da escola rural Tiradentes, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), é rico em detalhes e apresenta o regatão a partir do olhar camponês, inclusive, dando pistas de quando as funções desses agentes comerciais dos rios começaram a definharem em nossas águas, a partir dos anos de 1970, ao cumprirem o seu papel social na história amazônica:

Com relação aos regatões, tinha barcos que era realmente determinado para prestar esse trabalho, eles regateavam e apresentavam pra gente os produtos deles. Eles andavam naquelas Igaritês, uma canoa bem grande onde eles colocavam aquelas toldas, era aproximadamente de 10 a 15 metros de comprimento. Tinham os senhores que eram os chamados patrões, os regatões, e as pessoas que remavam. Os remos eram chamados de faia, que é um cabo de dois par, os dois remos. No máximo três pessoas remavam, mas até duas era suficiente porque quem remava com uma faia era mesmo que ser duas pessoas remando. Os regatões eram muito importantes porque eles chegavam aos lugares onde realmente precisavam chegar, haja visto que na época não se tinha um meio de transporte mais rápido pra chegar na cidade. E tudo o que o regatão levava era bem vindo para os ribeirinhos comprarem. Eu lembro muito bem dum regatão chamado Senhor Salomão Mendes, ele levava de tudo o que era necessário pro povo comprar e ele fazia a troca. Olha o que ele trazia do rancho: o açúcar, o café, o sabão, o querosene (que não podia faltar na casa porque as lamparinas eram iluminadas com querosene), grande quantidade de sal (pra salgar o pirarucu que eles compravam bastante), farinha, tecidos pra fazer a roupa e muitos outros produtos. Eles vendiam bastante porque as mães e os pais não podiam ir muito a Parintins, então eles já aproveitavam de comprar ali mesmo. Depois de 1970 eles foram desaparecendo, já foram chegando os barcos que são movidos a diesel e aí já levavam mais coisas também.

Os marreteiros, outro tipo social de nossos rios, por sua vez se consolidaram nessas águas ao mesmo tempo em que o sistema de aviação se fortaleceu a partir da segunda metade do século XIX. Como proprietários de embarcações de maior porte punham-se a demandar os produtos (agrícolas e extrativos) das comunidades estabelecidas às margens dos rios amazônicos e, entre as mercadorias preferidas, estavam a borracha e, mais recentemente, as fibras (juta e malva). Como uma opção comercial diversa, os marreteiros concorriam com o regatão e com os patrões da borracha – aqueles que tinham embarcações e assumiam o transporte até Manaus – pela produção cabocla. Dificilmente ofertavam mercadorias, preferiam o pagamento em espécie e nunca deixavam de pagar um preço módico na aquisição para lucrar com a revenda nas feiras da cidade ou em Manaus, ou seja, o marreteiro estava muito mais para comprar assim como o regatão estava preferencialmente para vender. Relatando sobre esse tipo de agente de comércio fluvial, a professora Vânia Matos, continua: “O interesse do marreteiro era mais o nosso produto, ele não trazia muita coisa como o

regatão. Pode-se dizer que ele comprava a um preço bem baixinho e ele ia fazer o preço dele”. Outra distinção em relação ao regatão estava nas suas origens, pois, enquanto, geralmente, os regatões eram sujeitos externos à realidade comunitária (em muitos casos até mesmo de outras nacionalidades), os marreteiros eram sujeitos regionais, nascidos e criados à margem dos rios, em alguns casos eram, inclusive, moradores ou vizinhos das comunidades produtoras em que mantinham relações de troca e, portanto, mais afeitos ao modo de vida caboclo. Assim, por se proporem pagar em espécie pelos produtos adquiridos, os caboclos priorizavam o contato comercial com os marreteiros.

A verdade é que esses dois tipos de agentes da comercialização mantiveram seus domínios nas águas amazônicas enquanto as dinâmicas das relações de produção estiveram baseadas nas trocas, no crédito (confiança) e no incipiente comércio a dinheiro dos produtos extrativos. Outrossim, tanto regatões, quanto marreteiros tinham objetivos antagônicos em relação ao objeto perseguido pelos camponeses: enquanto o produto camponês era para o regatão e marreteiro uma fonte de lucros, para o camponês, o principal objetivo para adentrar o circuito comercial eram os valores de uso que lhes possibilitavam o sustento, isto é, trocar mercadoria por mercadoria ou mercadoria por dinheiro e com o dinheiro comprar outras mercadorias, atuando justamente sobre a forma simples da circulação das mercadorias exposta por Marx (2012): *M-M* e *M-D-M*, respectivamente. Assim, no tocante à apropriação dos produtos camponeses pelos agentes de comercialização, acontece o que Marx (op. cit.) definiu como a forma de apropriação do produto produzido pelos trabalhadores produtivos (os camponeses) pelos trabalhadores improdutivos (os agentes da comercialização dos rios), isto porque os agentes de comercialização não produzem riqueza, mas se apropriam da riqueza produzida por outrem.

O marreteiro concorreu com o regatão pela preferência de compra dos produtos camponeses até a completa extinção do segundo, um período que os varzeanos não conseguem precisar, contudo, a partir da década de 1970, a figura do “marreta” também ficou enfraquecida nessas águas, quando se consolidou nos rios amazônicos *os recreios*, típico tipo de transporte que passou a compor o cenário da comercialização fluvial amazônica e possibilitou ao camponês ir pessoalmente negociar na cidade seus excedentes de produção, conforme destaca o Sr. Sebastião Mendonça, da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM):

Até nos anos 60 não tinha recreio pra canto nenhum, o teu meio de transporte era a tua força na canoa. Foi de 70 em diante que começou a ter os recreios e quem tinha barco colocava pra ser recreio, pra fazer as viagem. Tinha um recreio aqui que vinha, subia aqui e atravessava pra Manacapuru, hora dessas era hora dele sair de

Manacapuru deixando os passageiros aqui. A gente embarcava aqui quatro horas da manhã e chegava meio dia em Manaus.

Diferentemente das embarcações que fazem o transporte fluvial intermunicipal e interestadual de cargas e passageiros (classificado na pela ANTAQ como Transporte Interior Longitudinal Misto – Passageiros e Cargas), que também são chamados de recreio pelos amazonenses, o tipo de transporte a que queremos nos referir neste momento do estudo é o transporte ofertado nos rios para escoar a produção camponesa entre a comunidade e os centros urbanos municipais. Esse tipo de transporte surge, segundo Nogueira (1999, p. 112), “[...] da necessidade de locomoção dos habitantes dos lagos, paranás e igarapés, e de sua pequena produção agrícola ou extrativa, ou ainda para o abastecimento de um pequeno comércio flutuante (uma mercearia sobre toras de árvores)”.

A modalidade de transporte consiste basicamente na oferta do traslado do produtor e de seu produto – em embarcações de menor porte, em rotas preestabelecidas quase sempre na mesma margem para facilitar a coleta dos produtores e em curtas distâncias – até as feiras da cidade mediante o pagamento da passagem e de uma taxa por volume de produto transportado. No passado, em alguns casos, o prestador do serviço poderia ser um marreteiro que aproveitava sua viagem para lucrar com aqueles que necessitavam de transporte até as cidades próximas e não aceitavam as propostas de compra da produção. Mas, na maioria dos casos, o proprietário da embarcação era um camponês cuja família obteve sucesso em suas atividades (agricultura, extrativismo e criação), pôde comprar uma embarcação de maior porte e assim pôs-se a comercializar por conta própria o que produzia. Sobre essa realidade pretérita, a professora Vânia Matos recorda:

Mais ou menos na época de 1960 e 1970, por aí, ainda se sobrevivia da venda da juta por aqui em Parintins. A juta foi um produto maravilhoso que mantinha as famílias e a riqueza da juta deixou muitas pessoas com início de capital pra si próprio. Muitas pessoas compraram gado, terras, fizeram uma habitação melhor, compraram alguns utensílios pra casa – como fogão e máquina de costura –, mas também conseguiram comprar uma embarcação que os filhos herdaram dos pais e começavam a trabalhar com ela.

O depoimento da Sra. Vânia é ratificado pelo depoimento do Sr. Deodoro Santos, 65 anos, um dos agentes da circulação entrevistados que atua como parceiro das unidades de produção familiar de várzea, na comunidade Menino Deus (Parintins-AM), quando descreve os motivos que fizeram com que deixasse os trabalhos na agricultura e pesca para se dedicar ao transporte:

Era mais sacrificado o trabalho da pesca e da agricultura, tinha que dá conta da família e aí eu tinha que vendê. Tinha que ir a remo pra cidade ô pras terra firme

vendê o peixe, ô a produção de fruta, ô os legume. Trabalhava também na juta e era muito sacrificado, mas era o nosso ramo de vida. Trabalhava com vontade de no final pagá as conta, sobrá o nosso lucro e a gente investí em alguma coisa pra dexá pra família: ô fazê casa, ô comprá qualqué objeto que fosse ajudá mais tarde o trabalho. Inclusive o nosso início de nós tê embarcação, um motozinho, começô da juta. Antes a gente navegava de canoa a remo, era sacrificado, e depois compramo o motô e passô a melhorá o nosso transporte aqui. Pra gente ir daqui pra Parintins, vendê o nosso produto, a gente tinha que se acordá cedo e remá o resto da madrugada, ía no dia, pra chegá a tarde em Parintins. Vendia o nosso produto, comprava o nosso ranchinho e era preciso trazê no remo de novo. A gente cumeçô do zero, num tinha nada. Hoje temos nossa casinha na cidade e os barquinho pra fazê o nosso trânsito, o transporte. Depois de passá pro barco graças a Deus favoreceu, tive mais um alívio na vida sobre o meu sacrifício.

Demandado pelos vizinhos e compadres, de tempos em tempos, para transportá-los até a cidade, para igualmente comercializar seus produtos na feira, esse camponês acabou fixando rotas regulares e, com isso, gradativamente deixou de ser, prioritariamente, agricultor-extrativista-criador para atuar no comércio ou simplesmente, na falta de recursos financeiros para adquirir a produção campesina, passou a ofertar serviços de transporte. A esse agente da comercialização que atua como um comerciante, mas habita e vive a realidade campesina da comunidade, trabalha eventualmente em sua unidade de produção para gerar excedentes destinados à venda na feira da cidade e que também adquire excedentes de produção de outros camponeses para revender na cidade junto com seus produtos, Witkoski (2010) classificou-o como sendo o *marreteiro-da-feira*, frisando que não se trata do mesmo agente antes descrito (o marreteiro), mas um tipo social distinto que guarda um sentimento de pertença por fazer parte do mesmo mundo rural do camponês – o lugar, a comunidade – e, por isso, não se considera (e não é considerado por seus pares) um “atravessador” (um de fora), mas um comunitário que dedica parte do seu tempo ao comércio. Embora um tipo de agente diferente do marreteiro, o marreteiro-da-feira acaba por ter suas possibilidades de ganhos majoradas ao auferir receitas tanto na venda dos produtos de sua unidade de produção, quanto na oferta de serviços de transporte ou revenda dos produtos de seus semelhantes camponeses. Ademais, negociar com os marreteiros da comunidade, segundo os próprios varzeanos, é uma opção mais vantajosa, pois ofertam um preço melhor. O Sr. Manoel Cardoso, agricultor de 69 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), lembra que existia, entre eles, na comunidade, um agricultor que utilizava sua embarcação particular para fazer o transporte de recreio e, aproveitando suas viagens, começou a comprar a produção da comunidade para levar para a sede do município ou para Manaus, transformando-se, assim, ao mesmo tempo, em marreteiro-da-feira e ofertante de serviço de transporte de recreio:

Aqui o que a gente produzia ficava um bucado em Manacapuru e o resto levava pra Manaus no recreio que tinha na comunidade. Ele trabalhava ali na Panair e cando ele

não tirava lá ía tirá ali na frente da Igreja do Remédio, no porto na fêra Moderna. Naquele tempo num era moderna, era o mercadão que é o Lisboa agora. Tinha muitos recreio daqui da costa que era de moradô daqui mermo e era marretêro, comprava aqui o nosso e levava. Saía melhó pra nós porque ele pagava bonzinho.

Ao chegar à cidade, os marreteiros-da-feira distribuem os produtos camponeses para os consumidores finais, para os feirantes estabelecidos em boxes ou na frente da feira, para os comerciantes locais (proprietários de mercadinhos e supermercados) e para os marreteiros que compravam a produção para revender na própria cidade ou em Manaus. Por existir algum grau de confiabilidade entre os camponeses e os marreteiros-da-feira – relação marcada pelo compadrio, amizade e vizinhança por residirem na mesma comunidade e/ou por manterem negócios desde longas datas –, quando não há a disponibilidade de recursos suficientes para a compra da produção à vista, os produtores, em algumas oportunidades, aceitam receber a prazo o pagamento por seus produtos, concordando aguardar a venda do produto na cidade, o que, às vezes, acontece logo após o retorno da viagem. Noutros casos, quando se trata de produção elevada, cuja venda depende de negociações mais complexas, o pagamento ao camponês é realizada conforme o desempenho de venda e, conseqüentemente, em muitas parcelas. Sobre essa prática, o Sr. João Castro, agricultor de 66 anos da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), nos disse: “A gente num produz muito, mas se fô muito ele paga parcelado: dá um poquinho hoje, no final da semana dá ôtro e aí conforme ele vende. Se vendê tudo dento do mês aí ele paga, se num vendê você vai recebendo aqueles pedacinho. Pega hoje quinze reais, amanhã pega vinte”.

Com o surgimento desse tipo de comércio no beiradão amazonense, aconteceu que muitos dos tradicionais marreteiros que realizavam o comércio em trechos entre as comunidades e as sedes municipais, não podendo mais suportar a manutenção de suas embarcações, desfizeram-se delas e passaram a utilizar o transporte de terceiros como estratégia de redução de custos. Uma dessas estratégias foi firmar acordos com proprietários de barcos - recreio que não realizavam comércio, apenas dispunham do serviço de transporte aos produtores, acordo que consistia em não pagar passagens como passageiros (como todos os agricultores faziam) em troca do pagamento por volume negociado e transportado de cada comunidade para a cidade. Assim, quando os recreios aportavam nos portos das comunidades, o marreteiro a bordo logo se apresentava aos que estavam por embarcar para se oferecer para comprar a produção, propostas que, na maioria das vezes, eram aceitas em virtude de os camponeses preferirem ficar na comunidade, produzindo junto à sua família a ter que se deslocar até a cidade sem a certeza de uma boa venda ou do risco de perder a produção no meio do caminho, alagados por banzeiros de embarcações maiores. Percebe-se, assim, que o

marreteiro encontrou uma forma de se manter protagonista na atividade comercial fluvial amazônica – uma ressignificação das estratégias de comercialização capitalista na Amazônia. O relato do Sr. Jaime Mendonça, da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), é revelador nesse aspecto por afirmar que este tipo de agente (marreteiro sem embarcação) existiu naquelas águas, além de nos apresentar os motivos que levavam o camponês a entregar sua produção nessas condições:

Aquí passava os compradô que anda nos barco, os marretêro que num paga as passage dele e só paga o que ele leva no barco. Ele paga o preço e tu já num tem mais nada haver cum aquele produto. Ele já vem e a responsabilidade já é dele, aí ele já leva pra Manaus. A gente dá pra num istragá, porque você tem um trabalho medonho e fica isperando lá na fêra a boa vontade do seu fulano ir comprá o produto da gente. E ainda tem aqueles que fica olhando pa cara da gente lá na cidade e num qué pagá, fica humilhando a gente.

Os recreios que fazem esse tipo de transporte na comunidade continuam a existir, mas, atualmente, o serviço é ofertado em menor escala. Segundo explicações dos próprios varzeanos, constatamos que a parcial exclusão da oferta desse tipo de serviço se deu por conta de duas variáveis principais: 1) a redução da produção agrícola ao longo das duas últimas décadas, pelas diversas razões explicitadas no Box 6, o que tornou inviável para os donos de embarcações a manutenção do serviço por não ter o que transportar; e 2) o maior número de camponeses que têm à disposição veículos próprios, basicamente, a canoa propulsada pelo rabeta, o que garantiu maior liberdade de comercialização na partida e no retorno à comunidade, visto que, com os recreios, os camponeses estavam sujeitos a obedecer aos horários estipulados pelo comandante, tanto para a partida para a sede do município (muito cedo), quanto para o retorno (antes que pudessem ir ao mercado da cidade comprar seus ranchos)¹⁶³. Sobre essa redução e quase extinção dos recreios dona Maria Madalena, agricultora de 44 anos da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), nos diz: “Eu fiz uma porção de tempo a linha dos primêro ano do motô recreio. Todas as comunidades aí tinha, mas o governo deu oportunidade e vendeu fiado os motô de pôpa e o rabeta e hoje o transporte, na nossa comunidade, cada qual tem o seu. Num tem o recreio mais aqui, mas ainda tem no rio”.

¹⁶³ Uma informação importante sobre o deslocamento camponês sobre as águas, visando comercializar sua produção e/ou adquirir os bens que não produz, diz respeito às particularidades do ciclo das águas que rege o tempo ecológico de sua existência. O período em que mais os camponeses amazônicos se deslocam para a cidade para comercializar seus produtos se dá durante o período da vazante/seca, quando há uma maior disponibilidade de excedentes para a comercialização. De outra forma, durante o período da enchente/cheia, a ida à cidade se dá muito mais por motivos emergenciais de saúde ou para adquirir os produtos que não produz ou estocou suficientemente para o período de relativa escassez – o rancho –, principalmente quando se trata das cheias excepcionais que invadem, antes do tempo, as terras utilizadas para as culturas alimentares caboclas.

Box 6 – A crise da agricultura de várzea

De acordo com os depoimentos dos chefes de família, a agricultura de várzea vem passando por uma crise, da qual conseguimos identificar pelo menos 4 (quatro) principais causas durante nossas visitas às comunidades: institucional, cultural, ambiental e financeira. Falar sobre essas crises renderia um novo objeto de tese, mas resumimos neste *box* o que consideramos importante, a quem possa interessar, sobre as variáveis indicadas para efeito de futuras investigações. Sobre a *crise institucional* ficou evidente no depoimento dos chefes de família que o fato de o governo ter deixado de subsidiar o preço de muitos produtos, entre eles, as fibras (malva e juta) a partir de 2005, os produtores sentiram-se abandonados e largaram as culturas antes produzidas, para migrar para outras atividades. Essas atividades, que ocupavam famílias inteiras no campo, ao serem abandonadas geraram um círculo vicioso de desocupação das terras e desemprego, sendo que parte desses trabalhadores migraram para os centros urbanos municipais e foram ocupar outras atividades, principalmente nos portos das cidades como carregadores. Entre os entrevistados, somente 15% indicaram ainda manter alguma produção de fibra (Anexo U, linha 7);

Com a quebra da tradição voltada à produção agrícola, os jovens do campo deixaram de ocupar as atividades desempenhadas por seus pais, segundo o relato de muitos chefes de família entrevistados: “deixaram de acreditar na terra” ou “não plantaram mais”. Isso faz com que a tradição da transmissão do conhecimento empírico, que se perpetuou ao longo das gerações, tenha se perdido em muitos grupos familiares na medida em que os jovens preferiram migrar para a cidade, onde acreditam erroneamente que o complexo industrial absorveria sua mão de obra, a ficar na terra produzindo, o que caracterizou a *crise cultural* da agricultura;

A *crise ambiental* foi revelada a nós por quase todos os entrevistados ao relatarem os problemas que as cheias, menos espaçadas ano após ano, causam às culturas agrícolas. Segundo nossos depoentes, o fenômeno impossibilita que a maniva seja reproduzida para a próxima safra, “secando o leite”, o que os fez migrar definitivamente para as terras firmes (o processo produtivo) se quisessem continuar produzindo a farinha, um dos principais itens de sua dieta alimentar e pauta de comercialização. Ademais, o fenômeno das terras caídas tem levado muitas áreas de várzea e com ela plantações de cacau, cupuaçu, bananais, açaizais, entre outros itens da fruticultura de várzea. Outros indicaram que as cheias consecutivas têm causado muitos prejuízos por não permitir a colheita dos produtos da várzea em tempo hábil.

A *crise financeira* da agricultura é reflexo das demais crises supracitadas, pois a redução da produção e consequente carência de rendas fez com que abandonassem a agricultura e migrassem para outras atividades do cotidiano amazônico: tripulante de embarcação, pescador, empregado de empresas que prestam serviços à Petrobrás e/ou outras indústrias instaladas na Amazônia, estivadores dos portos improvisados na beira do rio, marreteiros nas feiras municipais, secretárias do lar etc., perdendo seus vínculos com a terra. Para alguns até mesmo o fato de o governo ter fornecido muitos benefícios sociais – as bolsas – incentivou o abandono do campo. Neste cenário, a pesca foi a atividade que mais aliciou os agricultores da várzea que, indo comerciar com os compradores de peixe das comunidades (patrões da pesca) viram um mercado atrativo para suas carências diante de um setor que se expandiu em virtude da demanda crescente de Manaus-AM, Boa Vista-RR, Santarém-PA, Belém-PA e outras cidades demandantes do pescado amazonense.

Na contramão, as embarcações que prestavam serviços de transporte às comunidades foram gradativamente desaparecendo dos rios pela falta do que transportar. Assim, o conjunto desses fenômenos naturais tem desencorajado muitos agricultores a permanecer na atividade e somado às extensas áreas de várzea tomadas pelas criações de gado e bubalinos – esse último com maior incidência no baixo rio Amazonas –, agrava ainda mais a manutenção das lavouras. A este respeito o Sr. João Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

“A produção rural teve uma queda de quase 100% de 7 ano pra cá. Num ixiste e nem se fala de produção rural por termos de disrespeito cum os moradores pelos criadores. Eles foram se apossando e a gente nem se anima pra plantá, porque nem colhe. Ô bem nós cria, ô bem nós planta. Pra ter uma ideia, antigamente os primeiros marreteiros vinho comprá produção nossa pra levá pro Pará, aqui de nós no beiradão. E hoje o Pará tá exportando e o Amazonas caiu depois das enchente grande e depois quea gente parô de plantá por causa do gado. O marreteiro agora passa vendendo pro pessoal daqui. Então, o pessoal só tá vivendo do peixe, do bolsa escola, quem tem um salariosinho, os aposentado. Agora a gente depende só do rio, do pescado e do transporte, quem tem barco.”

Por muitas décadas, os marreteiros mantiveram controles quase que totais sobre os preços e sobre a produção campesina, pois, como parceiros comerciais, criaram laços de dependência econômica ao fornecer sementes para o cultivo das diversas culturas,

principalmente juta e malva, tornando-se patrões e credores dos camponeses nos mesmos moldes organizacionais ocorridos no áureo tempo da economia da borracha, mantendo ativa uma dívida que aprisionava o produtor à sua esfera comercial. Dona Maria Madalena, continua a recordar esse tempo com o seguinte relato:

No tempo dos antigo, quando eu era mais nova, na época do meu pai, o patrão saia dexando a semente da fibra e isso já era uma dívida. Tinha marretêro que já tinha ôtros marretêro como patrão. Na época de colheita, tu pegava o mantimento pra tu sobrevivê enquanto tava colhendo. Era tipo uma troca, porque tu já devolvias a malva pagando aquilo que tu pegou. Aí tu colhia e ele [o patrão] vinha pegando. Às vêis só dava pra pagá o que já tinha cumido, às vêis nem dava, ficava era devendo o patrão pro ôtro ano produzí e pagá. Dessa época era mêi difícil, a gente trabalhava bem dizê só pro patrão. A gente trabalhava em malva, cacau e seringa, mas era a merma coisa, era o mermo processo, o mermo sistema: o aviamento. Tinha que pegá tudo e quando chegava no final do mês ele vinha buscá, aí descontava o que a gente pegava e às vêis sobrava uma mixaria que num dava nem pra comprá um chinelo.

Nos tempos atuais, os grilhões do aviamento que aprisionaram os camponeses no passado se romperam quase que definitivamente – com exceção aos patrões da pesca e da piaçava (piaçaba) que ainda operam no perímetro da bacia amazônica – e dificilmente encontramos camponeses aprisionados a dívidas, pelo menos essa foi a realidade anotada no trecho investigado na calha central do rio Solimões-Amazonas, pois, quando não vendem sua produção a dinheiro na comunidade, vão pessoalmente à cidade realizar a comercialização ou realizam as tradicionais trocas de mercadorias por mercadorias, garantindo, assim, um maior ganho na venda pelo fato de eliminar da negociação os agentes intermediários do comércio fluvial.

Apesar de o marreteiro ter perdido espaço nos rios por conta da difusão do recreio e do rabeta, isso não significou sua completa extinção.¹⁶⁴ Pelo contrário, esse agente da comercialização continuou a perpetuar sua forma de comércio, encontrando maneiras para viver e se fortalecer na rede de comercialização dos rios. Adaptando-se à nova realidade comercial, para não ser extinto dessas águas como aconteceu com o regatão, pôs-se estrategicamente noutros pontos da cadeia de comercialização: na beira do rio, em frente à cidade; e/ou dentro das feiras, locais onde facilmente conseguem abordar os camponeses que agora chegam regularmente à cidade para negociar a produção em suas canoas. Tal situação é relatada por João de Deus, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM): “A gente vende no bêradão mermo, assim na bêra. Chegou? Tem compradô? A gente vende! Eles sabe

¹⁶⁴ É válido salientar que a utilização da canoa propulsada pelo rabeta somente é viável para viagens curtas, as viagens entre a comunidade e a sede do município, senão a jornada comercial não compensaria a elevação dos custos com combustível, os perigos enfrentados no meio do rio e o cansaço da longa jornada de navegação. E essa lógica explica, em parte, o motivo pelo qual se elevou o deslocamento independente do camponês até as cidades.

que a gente vai pará, às vês, até conhece o nosso barco. A gente vai entrando e já vai se aproximando. Às vês, nem bem a gente atraca e eles já tão dentro do nosso barco”.

Esse novo arranjo comercial foi percebido durante nossa estada na pesquisa de campo em Coari-AM, Manacapuru-AM e Parintins-AM, onde os marreteiros passaram a esperar toda a produção vinda das várzeas amazônicas no porto das feiras das cidades e, ao mesmo tempo em que, indo ocupar a beira do rio nas proximidades da feira da cidade, embarcados ou não, os marreteiros conseguiram excluir custos operacionais: com combustível e com a manutenção da embarcação, no caso dos marreteiros que possuíam barcos para fins comerciais e se desfizeram deles; e com fretes pagos pela carga transportada, quando atuavam de dentro dos barcos recreios na rota entre a comunidade e as cidades ou até mesmo entre as sedes municipais e Manaus. Esse novo arranjo comercial permitiu-lhes continuar operando com certo domínio sobre a formação dos preços ofertados aos produtos camponeses, fazendo com que os nobres trabalhadores das várzeas continuassem como tomadores de preço.¹⁶⁵

Atualmente com o desenvolvimento nos rios amazônicos de formas comerciais mais próximas de uma economia de mercado, o que levou à completa extinção dos regatões, à mudança na forma de operar dos marreteiros (que foram habitar as feiras e suas proximidades na beira da cidade) e à menor constância de barcos recreio fazendo o transporte entre comunidade e centro urbano municipal, a oferta de transporte voltado exclusivamente ao traslado das mercadorias produzidas na UPFV praticamente se tornou inexistente. Assim, os camponeses passaram a contar também com outro tipo de sujeito, igualmente camponês, para transportar a produção em períodos de grande safra quando as pequenas canoas propulsadas pelo motor estacionário rabeta de 6hp (*Horse Power*) não comportam o volume produzido, sujeito este que classificamos neste estudo simplesmente como um “parceiro da circulação na UPFV”, podendo ser um marreteiro-da-feira ou simplesmente um amigo que se põe a ajudar, cobrando ou não pelo serviço prestado, cenário que conforma a nova configuração dos rios no que diz respeito ao seu uso social para a comercialização.

¹⁶⁵ Apesar de em um mercado de concorrência perfeita, tanto os produtores (ofertantes), quanto os consumidores (demandantes) serem considerados tomadores de preço, pois seguem os preços de equilíbrio determinados pelo mercado, na questão da interação comercial entre marreteiros e camponeses amazônicos, percebemos que acontece na verdade a forma de mercado chamada *oligopsônio*, ou seja, um tipo de competição imperfeita onde existem poucos compradores (nesse caso os marreteiros ou atravessadores) e muitos produtores (os camponeses), onde os compradores determinam os preços, e os produtores tomam-nos como referência para efetivar seus negócios. Particularmente no caso em estudo, a verdade é que o produtor, para não ver seu produto se perder, quase sempre, produtos altamente perecíveis, são obrigados a aceitar os preços propostos pelos marreteiros. Maiores detalhes sobre as formas de mercado consultar: VARIAN, H. R. *Microeconomia: Princípios básicos*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2006.; e VASCONCELLOS, M. A. S.; OLIVEIRA, R. G. *Manual de Microeconomia*. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2000.

3.2 Os parceiros da circulação na Unidade de Produção Familiar de Várzea¹⁶⁶

Durante nossas viagens pelo rio Solimões-Amazonas, identificamos a existência de sujeitos que corriqueiramente prestam serviços de transporte às famílias produtoras da várzea (Anexo AC). São camponeses, assim como os sujeitos que compuseram a amostra investigada no segundo capítulo deste estudo, que, da mesma forma, possuem as características da polivalência para o trabalho e, de forma singular, investem parte desse tempo em atividades ligadas ao transporte. Há que se destacar que esses sujeitos, diferentemente dos proprietários de barcos - recreio¹⁶⁷, não trabalham exclusivamente com transporte e seus anseios profissionais não estão ligados necessariamente à prestação de serviços de fretes e/ou atividades afins pelas razões lógicas da indisponibilidade contínua de serviços que, em suas palavras: “livrem ao menos a despesa do barco”. Suas intenções são muito mais receber o suficiente para cobrir as despesas da embarcação e, assim, continuarem contando com seu transporte particular, do que auferir lucros com a atividade de transporte. Nogueira (2014), em estudo realizado no ano de 2001 entre os comandantes de embarcações do Careiro da Várzea-AM, já havia percebido essa intenção quando destaca:

[...] não existe ainda nessa relação a ideia de enriquecimento com esta atividade, não se vê aí uma relação capitalista de venda e compra dos serviços desses comandantes. Eles querem receber o suficiente para repor o desgaste do barco, além de ficarem com uma pequena ‘sobra’ para complementar a renda da família” (p. 171).

Por não executarem o transporte sob a ótica da acumulação capitalista, cada sujeito é marcado pela particularidade dos ofícios que desempenham no cotidiano comunitário, entre as atividades desempenhadas por esses sujeitos, encontramos: marceneiro, pastor/missionário,

¹⁶⁶ Nas comunidades de várzea investigadas no segundo capítulo desse estudo – Nossa Senhora Aparecida Esperança I (Coari-AM), Nossa Senhora das Graças (Manacapuru-AM) e Menino Deus (Parintins) –, cuja principal característica para as finalidades deste estudo é a produção voltada ao consumo interno e à oferta de excedentes para os centros urbanos municipais mais próximos, identificamos a existência de camponeses que, por possuírem algum tipo de embarcação, utilizadas para transportar suas mercadorias até os centros de comércio próximos, acabam servindo aos demais comunitários como uma espécie de parceiro da circulação, cobrando ou não pelo serviço prestado dependendo da situação. Assim, selecionamos junto a essas comunidades o número de 08 (oito) sujeitos pertencentes a esse grupo, todos com famílias estabelecidas nas comunidades em questão – casados ou vivendo em união estável –, alfabetizados na sua grande maioria até o ensino básico e a maioria com idade superior a 40 anos (Anexos Y.2 a Y.4). Esses sujeitos nos permitiram, por seus depoimentos, agrupar um conjunto de especificidades singulares que os caracterizam no intercâmbio material e simbólico com a natureza natural que os circunda, na realização de seus ofícios, e passamos a discutir nessa seção do estudo.

¹⁶⁷ Conforme discutido em seções precedentes desse estudo, a atividade dos comandantes de barco - recreio é caracterizada pela exclusividade da prestação dos serviços de transporte de passageiros e suas cargas, entre as comunidades de várzea e as cidades – embora muitos desses comandantes dediquem-se secundariamente às atividades de criação, extrativismo e agricultura –, não podendo ser confundido com o barco regional de transporte misto de cargas e passageiros que realiza o transporte de maior curso entre os municípios amazonenses.

mecânico de motor rabeta, comerciante, criador de gado, patrão de pesca, etc., perfis que podem ser consultados no Anexo AD.1 desse estudo. Informalmente alguns disseram que, eventualmente, atuam como catraieiros nas proximidades das cidades – Coari, Manacapuru e Parintins – e quando há vagas nas indústrias das sedes municipais também se candidatam a trabalhar, principalmente, quando as terras estão alagadas nos períodos críticos da enchente/cheia¹⁶⁸. Ou seja, o transporte é mais uma de suas atividades para viver.

Entre as principais atividades de transporte prestadas às comunidades de várzea por esses agentes da circulação, destacamos: o transporte da produção agrícola (farinha, melancia, hortaliças, milho, malva, juta, etc.) e de pescado; o traslado emergencial dos doentes para os centros municipais; o deslocamento dos comunitários para eventos religiosos, festas no beiradão, lazer noutras comunidades, etc.; o transporte escolar de jovens e adultos nos três turnos; o frete de materiais de construção e/ou a busca por madeira na terra firme; o fornecimento informal de combustível que armazenam em galões de plástico, conseguido na permuta com as balsas, barcos - recreio e pontões pelos produtos que produzem e/ou transportam; a passagem de gado da várzea para a terra firme em períodos de cheias extraordinárias; o reboque de canoas quando são oferecidas as caronas a quem, com dificuldade, navega subindo o rio (Figura 37) etc. É válido lembrar que todos os produtos transportados, no máximo, são levados até as sedes municipais mais próximas, uma vez que suas navegações são de curtíssimo curso¹⁶⁹. Um exemplo dessa relação comunitária voltada à circulação de mercadorias e pessoas foi revelado pelo Sr. Derval Freitas, 43 anos, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM): “Quando eu formo uma viagem, nós faz um ajuste da despesa e aí todo mundo contribui um pôco. Agora, vamo supô, quando é um frete aí é tudo por minha conta, o custo já sai incluído e eles me pago”.

¹⁶⁸ Nas comunidades de várzea do município de Coari-AM, a empresa Petrobras é a que mais arregimenta trabalhadores do campo, principalmente para trabalhar como mateiros, marceneiros, carpinteiros e operadores de motosserra, dando suporte ao ramal do gasoduto Coari-Manaus que entrecorta muitas das comunidades localizadas às margens do rio Solimões.

¹⁶⁹ Os principais motivos elencados para não viajar para longe, durante a prestação dos serviços de transporte, são: a) precisam voltar para a comunidade no mesmo dia; b) a sede do município é onde todos os comunitários levam seus produtos; c) têm outros trabalhos na comunidade e não pode se ausentar; d) não podem deixar a família sozinha;



Figura 37 – Barco Regional, tipo utilizado pelos parceiros da UPFV, rebocando canoas.
Fonte: Pesquisa de campo 2012/2013.

Quando os comunitários demandam seus serviços, seja pago, seja de forma solidária, esses parceiros da UPFV iniciam suas jornadas nos rios em períodos que variam conforme a necessidade de cada empreitada. A maioria, quando embarcados, partem para as viagens nas primeiras horas da manhã, antes mesmo de o sol nascer, numa jornada incerta que pode se encerrar até mesmo no dia seguinte. Quando o transporte visa deslocar doentes em situações emergenciais, não há que se escolher horário, parte-se mesmo na escuridão do rio Solimões-Amazonas, afluentes, furos, igarapés e paranás, contando apenas com o conhecimento da rota navegável pelos mapas mentais construídos a partir da prática de navegar no dia a dia, desde longas datas, apreendidos por meio da observação de pontos de referência nas margens e dos sinais que o rio emite a cada ciclo de subida e descida de suas águas.¹⁷⁰ A este respeito, destaca o Sr. Aldair Souza, 46 anos, um proprietário de embarcação que atua como patrão da pesca na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM) e ajuda os comunitários no transporte quando demandando:

¹⁷⁰ O ser humano tem a capacidade singular de representar, a partir das realidades já vividas, os diversos lugares do seu cotidiano. Os comandantes de embarcações, apoiados na experiência de singrar os diversos caminhos d'água, conseguem revelar a melhor versão de suas realidades: as rotas por eles navegadas. Nas representações sociais do caminho eles expressam suas visões de mundo, traduzem os diversos "lugares" experienciados – seu mundo vivido – levando em conta o conhecimento espacial adquirido no dia a dia da circulação em meio a natureza de águas, terras e florestas. Estudo aprofundado dos Mapas Mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas pode ser consultado em: NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. Percepção e representação gráfica: a "geograficidade" nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas. Manaus: Edua, 2014.

Nós aprendemo a viver no rio, somo igual a peixe: tamo no meio do banheiro e já tamo rindo! Nossa vida é esse rio ai. Amanhece o dia tamo nele, às vês anoitece e nós tamo nele. Desde que eu me entendo como gente que eu trabalho no rio e vivo na beira do Solimões. O tempo de se prestar atenção é o tempo da seca, se você prestar bastante atenção quando tá seco você vai ver os perigos: os tocos e as praias. Você já tem que botar na sua mente que quando você passar na frente de Manacapuru tem praia ali, em frente do Iranduba tem praia. Sabe porque? Porque você prestou atenção e quando o rio enche você já sabe. Mas muita vês você viaja e não presta atenção e olha o que acontece: quando tá cheio o rio você anda direto, mas quando a água tá voltando você já tá tão tranquilo por causa do tempo de cheia que quando você pensa que tá água, não tem mais e você bate. Não pode sair de zonzeira pelo meio do rio, tem que conhecer. Quando o rio tá cheio você tem muito atalho, a gente já conhece todos ele. Eu sempre acostumo brincar assim: morar aqui no interior é mermo que você morar numa cidade, no instante que abre uma rua todo mundo sabe. Aqui abriu um igarapé, um canal, todo mundo comenta: Ei, abriu um canal ali na comunidade tal, fica mais fácil de vará lá pra trás do outro lado! O pessoal diz perto de onde é que abriu e a gente já sabe a gente grava o caminho. A gente vai falando um pro outro e é rápido que se espalha a notícia, abre um furo e do dia pra noite, pensa que não, todo mundo fica sabendo. (Aldair).

Observamos que a prática do dia a dia faz esses agentes da circulação compreenderem os segredos dos *caminhos que andam*, pois gravam em suas mentes os acidentes geográficos do leito quando da seca para se prevenir quando da navegação na vazante, assim como guardam pontos de referência ao longo dos variados atalhos que se formam no labirinto de canais que é a bacia amazônica para poder orientar sua navegação. Sobre o mesmo assunto o Sr. Deodoro Santos, 65 anos, da comunidade parintinense de Menino Deus, continua:

Eu conheço esse rio, eu já sei onde tem as ponta de terra fora e as parte de remanso. Intão, eu já conheço essa área aqui, eu vô de noite, vô de dia e a qualqué hora. Eu saio e eu vô graças a Deus tranquilo: tem um furo em tal parte, já sabe que a água fez aquela cavação, sabe que o igarapé que formô porque às vês cai terra, sobe aqui o rio Amazonas e já baixa no paraná de Parintins. É assim que eu navego.

Contudo, não é pelo fato de passar a maior parte da vida dentro das embarcações, e consequentemente nos rios, que esses sujeitos estejam credenciados a navegar em qualquer curso d'água. Os cuidados com a navegação são muitos, e, entre esses cuidados, está a confiança do leme a quem conheça o caminho quando, porventura, a rota a ser singrada não é de seu conhecimento. Quando um comandante passa muito tempo sem navegar um trecho de rio ou quando vai navegar pela primeira vez determinada rota, este costuma levar um prático para auxiliar a navegação. O prático é o sujeito do lugar, aquele que conhece a rota e os acidentes geográficos submersos no caminho, principalmente durante os períodos dinâmicos do regime das águas – enchente e vazante –, quando praias, pedaços de madeira enterradas, ilhas e outras armadilhas se escondem abaixo do fio d'água ou quando o canal de navegação migra metros ou quilômetros, para a direita ou esquerda, conforme a colmatação dos sedimentos em suspensão.

O rio é da onde você tira tudo que você necessita, mas ele é muito perigoso. Você tem que conhece o rio pra navegá, se você não conhece você tem que levar uma pessoa que conheça. Nós veve dentro dele, ele seque ou ele encha, mas num conhece tudo. Tem trecho que se você joga pra lá tá na pedra, se você joga pra cá tá na praia. Me lembro quando eu fui pro Juruá, nós gastemo quase uns quinze dia daqui pra lá no primêro barco que nós tinha. Eu não conhecia o caminho e levei um encarregado que conhecia. A gente passava a noite todinha viajando, às vêis nós parava pra dá uma sussegada. Depois que você pega a prática, depois que você aprende em duas ou três viagem, aí pronto! Você pode dexá o encarregado, você pode ir só. Tem encarregado que qué muito pra levá você nesses canto que você ainda não conhece.

O compromisso assumido com o parceiro/compadre ou contratante – a palavra, o estar apalavrado – é a lei que rege essa relação quando se trata de transporte da produção da comunidade para a cidade existe a necessidade de se chegar muito cedo à feira para não correr o risco de os produtores terem seus espaços invadidos por comerciantes citadinos. Ademais, navegar durante a madrugada, principalmente entre os proprietários de embarcações sem tolda, é uma tradição que estrategicamente busca evitar a insolação decorrente da exposição prolongada ao sol no meio do rio, além do fato de as águas estarem mais calmas nesse momento em que o tráfego de embarcações maiores é menos intenso. O Sr. João Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM) – uma rota de passagem dos grandes navios mercantes, dos petroleiros da Petrobras, das lanchas “a jato”, dos navios motor de transporte misto e das balsas do transporte interior fluvial –, nos fala desses assuntos com os seguintes termos:

Quando eles preciso de mim eu tô lá. Um dia antes, de tarde, se comunica: Rapaz, tu vai amanhã? Vô! Tu pode me levá? Vumbora! É assim que funciona o negócio, sempre levando a união com todos porque esse é o meu ramo até eu morrer: ajudando a transportá! Quando tá pronto o produto tem que sair cinco hora da manhã pra fêra, pra vendê na cidade. A fêra era do produtô, mas aí o pessoal abaxaro a cabeça e os marretêro tomaro de conta. O agricultô vende lá por dentro, sinão vende lá fora na bêra da rua. Mas olha, a gente tem mais o costume e viajá de manhã cedo pra podê chega cedo e por causa do clima do sol, que é muito quente pra gente viaja, é mais frio da gente viaja de manhã. Nessa hora a maré não é forte e é mais calmo, tem pôco barco. Existe muito desrespeito dos barcos de linha, das lanchas que faz transporte pra capital. O vizinho teve um prejuízo, o navio passô e dexô um prejuízo que dá um total de cinco mil reais, entre canoa, motô e as coisa que perdero. O rio levô mermo e não acharo.

Embora esses sujeitos ajudem, basicamente, na “comercialização”, sua característica mais marcante está no fato de não se aceitarem como “agentes de comércio”, mas como camponeses que, por possuírem uma pequena embarcação, ajudam no transporte dos comunitários quando esses necessitam e/ou não há opções de deslocamento. Nas ocasiões emergenciais e/ou quando os comunitários pedem carona, quando já existe uma rota predefinida para determinado destino visando a seus afazeres, sequer aceitam cobrar pelos serviços que prestam, preferindo, por vezes, apenas a cooperação para suprir os custos com o

combustível necessário à viagem como forma de ressarcimento pela viagem/frete realizados. Tal característica marca profundamente as relações solidárias de vizinhança e compadrio existente na vida comunitária varzeana, já discutida em capítulo precedente, e legitima esse comandante para a prestação de serviços de transporte entre os demais camponeses. Ao questioná-los sobre os motivos que os levam a não cobrar pelo transporte realizado em muitas ocasiões, eles indicaram não ver problema em ajudar, principalmente, quando o vizinho/compadre deseja ir na mesma direção de sua rota, descendo e/ou subindo o rio, ou seja, pela amizade e parceria prestam favores uns aos outros. Essas variáveis que marcam a relação solidária entre esse grupo de sujeitos e a comunidade são descritas pelo Sr. Derval Freitas, 43 anos, da comunidade N. Sra. Aparecida (Coari-AM), parceiro dos agricultores quando demandado para os serviços de transporte naquela comunidade:

Muitas vêzi eu num cobro não, faço pra ajudá mesmo. Eu faço pela amizade, é o termo de a gente convivê cum nosso próximo, é um meio de agradá. A gente faz mesmo de coração. A pessoa diz: Num posso te pagá! Num tem problema, purisso eu num vô dexá de atendê. Tá na minha rota, a gente faz. No transporte pra comunidade eu num sinti lucro, até porque eu tenho uma amizade grande cum povo e muitas vêzi eu olhava, num era tanta coisa e meus custos eram pequeno na embarcação. Quando os produtores precisam, alguns bancam o combustível, dão o diesel e pronto. Eu levo sem problema sem cobrá. Tudo depende deles e eu fico aguardando eles lá na cidade se fô preciso.

Abordando-os sobre as relações comerciais mantidas com a comunidade em que residem, visto que a maioria se identifica como agricultores-pescadores que, também, comercializam suas produções particulares, mais uma vez, percebemos a natureza solidária e não mercantil das relações tecidas por eles na várzea do rio Solimões-Amazonas, pois 37,5% dos entrevistados informaram que não realizam comércio na comunidade, e seus trabalhos de transporte são voluntários, enquanto outros 37,5% indicaram que, quando têm a necessidade de comprar algum produto produzido na comunidade com o intuito de vender na feira, preferem realizar o pagamento à vista ou, de outra forma, quando não dispõem do recurso imediato, contam com a confiança do compadre para pagar no retorno da viagem. Entretanto, o que realmente priorizam é conseguir, pelo menos, cobrir os custos de operação da embarcação. Em nosso estudo, captamos essas relações nas palavras do Sr. Raimundo Pires, 39 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), quando destaca:

Eu acho que se todo trabalho que fosse contínuo, em tudo a gente lucraria um pôco, pelo meno livrava da dispesa do próprio motô. O que a gente ganha um pôco e no peixe, porque onde você chega tem mercado e tem o preço bom. No pescado as pessoa tão lhe procurando. O produto agrícola você chega e ainda vai tê que procurá a venda, aí fica difícil, às vêis nem recebe na hora. A gente paga a vista, tem que tê o dinheiro, tem que tê capital. Mas, muitas vêis, quando falta o dinheiro o pessoal da comunidade deixa pagar quando a gente retorna.

Diante da preferência comercial pelo pescado, destacamos que, entre os parceiros da UPFV que auxiliam a circulação nas comunidades investigadas, não deixamos de notar a presença dos “patrões da pesca”, um tipo social das águas amazônicas que compôs 25% da amostra coletada (Anexo AD.5), o qual foi discutido detalhadamente na seção 2.4.1.1 deste estudo. Vivendo o cotidiano comunitário, esse agente da circulação recebe a confiança dos produtores pelos auxílios que presta à comunidade – transporte de pessoas e produtos, comercialização dos excedentes de pescado na cidade, financiamento das festas dos padroeiros e das construções de usufruto comum (igreja, centro comunitário, flutuantes, escola, etc.) – e, por isso, foram os únicos parceiros das UPFV que identificamos, como regra, realizar o pagamento semanalmente aos seus parceiros – forma como chamam seus pescadores e chefes de família que fornecem mercadorias – pelos produtos adquiridos.

Todavia, apesar de adquirir preferencialmente o pescado, este sujeito algumas vezes prevendo a oportunidade financeira, por ser “capitalizado”, compra a produção frutícola com o intuito de comercializá-la nos momentos de entressafas quando os preços de mercado se elevam para esses produtos. É o caso identificado no depoimento do Aldair Souza, da comunidade N. Sra. Das Graças (Manacapuru-AM): “Eu acostumo comprar sempre polpa de fruta. Compro à vista, pago e guardo. Quando tá barato, coloco no frigorífico pra quando dar um preço melhor eu vender pra Manaus e ganhar um sustento melhor. Se conseguir um frigorífico com o selo, sai pra qualquer canto do Brasil”.

Embora o termo “patrão da pesca” remeta-nos ao aviamento de outrora, essa forma de relação comercial que ainda existente em nossas águas, atende, atualmente, a regras flexíveis, pois os patrões da pesca não se negam pagar os saldos existentes em favor do pescador; emprestam dinheiro aos parceiros agricultores-pescadores ou pescadores-agricultores sempre que estes necessitam, além de prestar-lhes ajuda de transporte quando precisam levar a produção agrícola para a cidade; tudo por conta da lealdade que tem para com o seu patrão. Pela natureza altamente mercantil da principal atividade exercida por esse sujeito; nas comunidades investigadas, eles foram os únicos a declarar que possuem parceiros que ajudam para que sua embarcação tenha condições de sair para a viagem, a exemplo dos pontões (fornecedores de combustível) e dos frigoríficos (fornecedores de gelo), além dos agricultores-pescadores que lhe confiam o pescado, conforme continua destacando o patrão Aldair Souza:

A gente só costuma chamar de parcêro as pessoas que ajudam a gente. Tem o pontão, se você precisar de uma gasolina hoje, do diesel, e você não tem dinheiro: Rapaz tô sem dinheiro! Na hora o pontão abastece. Na semana, quando recebe o pagamento a gente já passa lá e confia na hora. O gelo também, se acontecer isso

eles são parceiro, porque a gente compra, toda semana a gente tamo lá. Mas em Manacapuru tem pouca gente que tem, se você não for uma pessoa que leve seus negócios direito, você não compra fiado.

É válido salientar que os patrões da pesca não estão autorizados a transportar nenhum outro produto, que não peixe, em seus barcos, sob pena de serem autuados pela autoridade marítima e pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Contudo, quando entrevistamos nossos depoentes esses fizeram questão de não deixar nenhuma dúvida de que todos os serviços prestados às comunidades são executados em embarcações diversas daquelas utilizadas em suas pescarias, a saber pelo depoimento do patrão Antônio José, 44 anos, da comunidade N. Sra. Das Graças (Manacapuru-AM):

Eu transporto às vêis pros amigo, madêra, melancia, malva, o produto que o pessoal falo pra carregá. Mas olhe, eu trabalho cum peixe e os meus barco não é liberado pra carregá ôtros produto. Esse barco que eu tenho aqui eu carrego pros comunitário porque num é de pesca. Os ôtros barco não, se me pegarem cum algum produto que não fô peixe, ai a bronca é alta. Tem fiscalização aí, barco pesqueiro não pode carregá nem gente, é só o pescado e os trabalhadô do barco.

Por ser uma atividade típica do universo masculino, mas não que as mulheres varzeanas não possam desempenhar atividades de navegação comercial, encontramos exclusivamente os homens atuando como parceiros da circulação nas UPFV, o que comprova que ainda existe uma divisão sexual do trabalho existente na várzea amazônica, onde o rio funciona como um espaço demarcado por gênero, em muitas ocasiões, por várias razões: força física e coragem para enfrentar o caudaloso curso d'água; o perigo que, atualmente, envolve a atividade por conta dos assaltos; o respeito que outros negociantes têm para com o outro do mesmo gênero masculino, o que diminui o risco de não cumprirem com os compromissos comerciais assumidos, etc. Ademais, nas famílias onde existem apenas mulheres, o que é raro de acontecer, o pai tem muita dificuldade em pensar o futuro na navegação, pois a quem poderá transmitir os serviços do barco? Muitas vezes, os netos e/ou os genros não estão dispostos a prosseguir oferecendo tal serviço.

A identidade com a comunidade é outra característica que marca esse grupo: 75% dos entrevistados indicaram ter nascido no “lugar”, ou seja, na comunidade ou em uma distância não superior a 10 km (Anexo AD.6). O lugar, nesse contexto, é o espaço vivido, o *locus* onde acontece as relações sociais desses sujeitos, é a expressão espacial do socialmente experienciado (SANTOS, 2009). O lugar desses agentes da circulação é a terra do nascimento, mas também os rios em que trabalham e a embarcação que operam. Assim, a vida construída sobre as águas, a partir do ofício fluvial que, historicamente, desempenham na vida, contribui sobremaneira para a formação desse tipo social de nossas águas. Nascidos em

comunidades dispostas às margens dos cursos d'águas, 37,5% dos entrevistados declararam trabalhar há mais de 20 anos embarcados, enquanto 25% disseram ter mais de três décadas de experiência nos rios como navegantes. Se somarmos o quantitativo dos dois grupos podemos afirmar que 62,5% dos entrevistados trabalham, pelo menos, há mais de 20 anos na navegação. Se somarmos o percentual dos que afirmam ter entre 10 e 20 anos de efetivo trabalho sobre as águas investigadas, essa representatividade se eleva para 75% (Anexo AD.7). Enfim, esses trabalhadores aprenderam a navegar navegando e promovendo a circulação – de pessoas e de produtos – entre o campo e a cidade. O rio é, para eles, um caminho, sua estrada, o meio encontrado para conectar-se com o outro e com o novo. O Sr. Antônio José, da comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), fala da relação que tem com o rio e sobre a importância que “o caminho que anda” tem para sua vida e para os que vivem com ele na comunidade:

O rio é importante porque nós vamo pra qualqué canto nele, nós só viaja de barco, de lancha e de canoa. Nós veve nessas água, eu nasci aqui, tô cum quarenta e quatro ano e a minha vida é todinha dentro nesse rio. Tudo que nós faz é através desse transporte. Dprimêro era remando, agora não, agora todo mundo tem sua hondinha [rabeta], todo mundo tem sua canoa, tem sua lancha, todo mundo tem sua embarcação. Quando fulano não tem o vizinho impresta. Pra nós o barco é o mais importante porque é como nós chega onde nós quisé, dá pra ir pra qualqué canto. Isso aqui é a nossa estrada, tá aí, é mermo que uma estrada. Eu não conheço a estrada, eu conheço o rio. Se o sinhô pegá uma embarcação e eu mandar o sinhô ir lá no Beruri? Você já foi no Beruri? Você acerta ir dirigindo um barco até lá? Pois é, se você dissé: Seu Antônio, o sinhô me leva lá em tal canto? Eu tenho certeza que eu lhe levo lá e não bato em nenhum canto, porque eu já sô acostumado cum essas estrada.

Diferente dos chefes de família entrevistados na UPFV que, na maioria dos casos, aprenderam navegar com os pais (mãe e pai), os parceiros que prestam serviços de transporte fluvial às comunidades da várzea amazônica afirmam ter recebido os conhecimentos necessários à realização de seus ofícios, por transmissão, de outros familiares – tios, avós, cunhados, primos, etc., pois, nas horas de descanso da roça, ou durante os momentos que deveriam ser dedicados ao lazer, partiam para o rio para aprender. Em alguns casos, embarcados desde a infância em barcos de pesca, empregavam algum tempo na companhia dos comandantes mais experientes, observando como processavam o trabalho de condução da embarcação. Assim, desenvolveram a paixão pela navegação. O Sr. Antônio Ailton, 46 anos, proprietário de embarcação que presta serviços para a comunidade N. Sra. Das Graças (Manacapuru-AM), comenta a este respeito.

Depois que eu me intindí, eu comecei a viajá cum meu cunhado num barco de pesca, cum 9 ano de idade, quando eu num tava na roça. Eu aprindí cunforme a gente ia andando, ele era ixperiente e eu observava ele navegá pra aprendê. Ele me dexava

no leme porque eu num sabia remendá rede. Ele me insinava e aí eu passava o dia todinho no leme sozinho, e ele em cima da tolda custurando as rede. Eu fiquei tão fã de leme de navegação que eu brigava pelo leme.

A partir das respostas dos entrevistados, constatamos que 37,5% receberam os conhecimentos necessários para a navegação, voltada ao transporte no comércio fluvial, de outros parentes, que não seus pais; outros 25% indicaram ter aprendido sua profissão com pessoas mais experientes, de fora de seu convívio familiar, tais como os comandantes com quem trabalharam durante a juventude; e apenas 12,5% indicaram, embora sabendo navegar, ter aprimorado a arte da condução de embarcação estudando, ou seja, fazendo algum curso promovido pela autoridade marítima – a capitania dos portos (Anexo AD.8). Conforme afirma o Sr. Deodoro Santos, 69 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

Eu já sabia navegá porque aqui nós começamo pequeno. Ah, foi a vida toda aqui navegando! Mas eu também fiz um curso na capitania, mais ô meno uma semana fazendo esse curso, e eu arrecebi uma cartêra regional pra pudê tê autorização de navegá de barco. Depois deu fazê o curso da capitania aí eu passei a ficá responsáve da navegação aqui.

Embora essa última forma de aprendizado, o curso na capitania, não seja uma característica marcante entre os sujeitos desse grupo, a maioria dos entrevistados mostraram-se preocupados com a “legalidade” de suas ações sobre as águas. Pela natureza do trabalho que executam cotidianamente, mesmo não se considerando transportadores, eles primam por “estar em dia” com a autoridade fluvial por serem, ao mesmo tempo, comandantes e patrões de suas embarcações. Essa forma de compreender suas atividades tornou-se clara na medida em que 75% dos proprietários de embarcação entrevistados, nesse grupo, indicaram possuir algum tipo de habilitação para navegar (Anexo AD.9)¹⁷¹, justificando que é necessário se legalizar por temerem autuações. Contudo, mesmo diante de tal preocupação, os próprios entrevistados indicaram que a autoridade fluvial em questão, ao longo dos anos, vem adotando o “bom senso”, pois, segundo eles, a Marinha não costuma autuar os camponeses amazônicos, proprietários de pequenas embarcações, apenas pela falta do documento de habilitação pessoal ou por pequenas irregularidades na documentação de suas embarcações. De acordo com seus depoimentos, a Capitania dos Portos reconhece que o transporte é de fundamental importância para a vida e reprodução social dessa população. Tal atitude institucional, embora parecendo eivada de ilegalidade, é perfeitamente aceitável na Amazônia se levarmos em conta que a maioria dos comandantes de pequenas embarcações comunitárias

¹⁷¹ Entre os documentos que os entrevistados afirmaram possuir destacamos: auxiliar de máquinas, marinheiro de convés e piloto regional. Para maiores detalhes sobre os tipos de habilitação consultar a NORMAM 13 no sítio da Marinha do Brasil em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/noram13.pdf>.

que prestam serviços às unidades de produção familiar de várzea, sequer sabem ler e escrever, mas isso não os torna um pior navegante, mesmo porque seu conhecimento vem da experiência de navegar, todos os regimes das águas, há anos. Conforme destaca o Sr. Raimundo Cavalcante, 67 anos, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM):

O rio é uma inclinação que a gente tem e aconteceu de chegá o sargento da Marinha pra fazê o curso cum nós pra gente tirá cartêra marítima. Eu falei logo pra ele que eu num tinha sabê e ele disse: “Isso daí num importa, importa é o sinhô passá no curso”. Todas as pergunta que ele fez eu respundí, Deus me deu aquele toque e eu passei. Aí tirei a minha cartêra e graças a Deus trabalho até hoje no rio. Se num fosse a explicação que ele deu acunticia muito disastre. Eles insinaro as regra pra navegá. Esse istudo nós tivemo e foi muito bom a orientação.

Corroborando o depoimento do Sr. Raimundo Cavalcante, prática idêntica foi percebida no baixo rio Solimões, nas águas pertencentes ao município de Manacapuru (AM), pelo relato do Sr. Aldair Souza, 46 anos, da comunidade N. Sra. das Graças, demonstrando, também, o incômodo sentido por aqueles que ainda não estão “legalizados”, quando afirma:

A capitania teve uma boa ideia, como ainda tem muita gente que não sabe ler, eles fazem curso com esse pessoal pra tirar os documentos. É uma oportunidade de nós tirar os nossos documento mais fácil, porque já vem anos a gente batalhando pra tirar. Então, com os nossos documentos eles não vêm multar a gente. Na verdade a gente não quer enganar a fiscalização, a gente quer se regularizar. Mas tem que facilitar a nossa vida, a gente que tem barco a gente batalha pra tirar nosso documento pessoal.

Assim, de um lado os caboclos navegam tentando legalizar a si e às suas embarcações, mesmo sem a devida pressão da autoridade competente, e, do outro lado, a instituição da Marinha adota a postura de transmitir, pelo menos, oralmente as boas práticas da navegação àqueles que não possuem os critérios acadêmicos para se habilitarem. De outra forma, alguns dos entrevistados apresentaram outros tipos de explicação para preferirem se legalizar junto à capitania, tal como ter seus direitos garantidos diante dos não raros desastres fluviais, envolvendo veículos de menor porte e as grandes embarcações. A este respeito, o Sr. João Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM) afirma: “A gente paga pra marinha o seguro obrigatório da embarcação pra ter uma segurança, qualquer tipo de acidente tem como o seguro ampará a gente e eles vão lutá por nós porque nós pagamos o nosso direito. É um documento muito útil”.

Para o Sr. Raimundo Pires, 39 anos, da mesma comunidade parintinense, embora reconheça que exista a benevolência da Marinha diante de algumas situações, entendendo a condição dos varzeanos e a importância da navegação para a vida ribeirinha, a autoridade fluvial prioriza sempre a segurança e, por isso, nos cursos que ministra aos líderes

comunitários pede para os navegantes que orientem os demais comandantes e comunitários sobre as boas práticas da navegação:

O trabalho da Capitania pra mim tem sido muito bom, inclusive a gente tem tido muitas palestra com eles sobre navegação, de como prestá socorro nos rio. Às vêis você vai no rio e tem uma embarcação que tá quase indo a pique, tem umas pessoa que não dá socorro, mas a capitania fala que você tá no rio navegando você tá pra ajudá em qualqué situações. Se eu tô cum meu barco equipado e tem ôtros do fulano que num tá. Eu tenho direito de chegá cum ele e falá: Ó, fulano a capitania vai te abordá! A Capitania tem preocupação com todos dono de embarcação, até das rabeta, que são as canoa pequena, eles cobra pra tá com colete salva vida pra segurança. Eu tenho esse barco e num tá tendo tempo de eu me regularizá, eu tirei minha cartêra no passado porque eles me abordado, mas eu num tinha terminado o barco. Eu num me incomodo não de ser cobrado, é até melhó.

As motivações para a execução das atividades ligadas ao transporte fluvial são variadas e constam no Anexo AD.10, mas 05 (cinco) justificativas, em especial, se destacaram entre as respostas dos entrevistados. Primeiramente, o barco é para este grupo de sujeitos uma ferramenta de sustento porque gera uma renda complementar que ajuda no orçamento familiar (75%), seja direta ou indiretamente. Mas como isso acontece?

Partindo do pressuposto de que as unidades de produção familiar de várzea visam produzir prioritariamente para o consumo e gerar excedentes para o comércio nas cidades próximas, além do comercio na própria comunidade entre os vizinhos, possuir um barco retira dos ombros do camponês amazônico parcela considerável do custo a ser suportado para deslocar sua mercadoria até as feiras, elevando, assim, a renda familiar disponível ao fim do ciclo comercial na cidade porque deixou de gastar com frete. Essa é a forma indireta de geração de renda no campo, ou seja, transformar o que era um custo em um “não custo” ou menor custo, conforme destaca o Sr. João Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

O barco facilitou demais a vida da gente. Quando não tinha barco a gente tinha problema, dependia dos donos dos barcos e eles não tinha paciência. Eles dizia que não ia e não ia mesmo. A gente um pouco que se assujeitava quando tinha que ir pra Parintins. Pra afretá um barco o preço era alto pra gente. Hoje, sendo próprio não, eu vô hoje e se num dé pra voltá hoje eu volto amanhã, dorme no barco e nem gasta nada pra guarda as nossas coisas. A gente sabe que tem os custos, mas meus custos são pequeno na embarcação, e no barco eu levo um peixe pra vendê na cidade, uma rês pra vendê no matadô e a produção rural mermo.

Doutra forma, quando se trabalha diretamente com transporte, ter a posse de um barco na condição de trabalhador e morador da várzea possibilita a realização eventual de pequenos fretes que acabam por auxiliar na composição da renda familiar. Conforme destaca o Sr. Raimundo Pires, 39 anos, da mesma comunidade de Parintins-AM:

Há dez anos eu ando no rio Amazonas na profissão de dono de barco. A gente vê que uma embarcação vai gerar renda e emprego pro proprietário da embarcação. Depois que eu conheci esse ramo isso pra mim se tornou muito importante, de lá a gente tira o sustento que a gente necessita e precisa pra nossa família. A embarcação que nós temos aqui no município de Parintins gerô fonte de renda pra gente, pra gente adiquirí algo pra melhorá a nossa vida. Você vai criando amizade e amor no que você vai fazendo no dia a dia, você convive com aquilo e aí vai se acostumando. Me motivou o termo de economia, quando eu comecei eu num tinha nada e hoje eu tenho meu barco. Essa é a decisão que eu criei pra seguir nesse rio e pra mim isso é um ponto fundamental.

Atendendo aos princípios “pétreos” da solidariedade, da vizinhança e do compadrio na vida campesina, 62,5% dos entrevistados disseram que ser dono de um barco possibilita ajudar pessoas. As palavras do Sr. Deodoro Santos, 65 anos, dono de embarcação e morador da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), ilustra essa forma de compreender a posse deste tipo de veículo:

O barco aqui pra nós favorece o nosso trabalho, ajuda na doença e ajuda vendê a produção. Mas eu penso que Deus me deu isso num foi só pra ganhá dinheiro não, foi pra mim ajudá os meus próximo. Intão, eu tenho esse barquinho num é só pra ganhá dinheiro não, é pra fazê também a necessidade do ôtro. Isso aqui eu num vô levá quando eu morrê. Isso é só pra gente, pra necessidade nossa, vivendo a nossa necessidade. É por isso que eu agradeço a Deus a força que me dá. Eu tenho levado aqui nessa embarcação mulhé cum dô pra tê criança, duas ô três vês mulhé já teve criança dentro da embarcação; Eu e minha esposa já levemo um sinhô passando mal que morreu na viagem; Picada de cobra já tem acontecido aqui, surucucu, chegô aqui um homi numa canoa uma hora da madrugada, da comunidade abaixo, ele ía mais dentro d'água de que fora d'água, inxergô o barco aqui no porto e incostô, nós levemo; Eu canso de levá gente aqui pra qualqué lado, se eu topá um remando aí pra cima eu digo logo: Amarra aí na pôpa e umbora! O pessoal pergunta: Quanto é? Nada, custa nada não, entra aí e umbora! Eu faço isso, tenho feito muitas vês e num recuso não. Nós ajuda a comunidade, se dependê da gente fazê o transporte a gente faz, a num sê se num tivé o diesel no barco.

As motivações para manter um barco e continuar atuando no transporte na comunidade são também estratégicas, uma vez que, na concepção de 50% dos entrevistados, nunca falta trabalho para esse tipo de atividade porque todos os que moram e trabalham às margens do rio Solimões-Amazonas precisam de transporte para se deslocar, visto o rio ser o único caminho para todos os afazeres externos à comunidade. Outra explicação da motivação para manterem-se trabalhando, por vezes, como transportadores reside no fato de este não exigir o esforço físico que a agricultura demanda, tornando-o mais agradável nas palavras dos entrevistados, uma resposta apresentada por 50% daqueles que depuseram nesse grupo durante a pesquisa de campo. O mesmo percentual de entrevistados afirmou que o amor pelo trabalho e pelo rio os mantêm trabalhando sobre as águas, aliando esse tipo de trabalho às demais atividades do cotidiano camponês. Contudo, apesar das motivações ora expostas, não podemos deixar de considerar que possuir um barco nas condições de vida dos entrevistados é uma variável que ameniza as dificuldades para quem mora nas várzeas amazônicas, além de

não depender de outros para os diversos deslocamentos necessários no dia a dia. O respeito que os demais moradores conservam para com o prestador desse tipo de serviço, que também é morador da comunidade, e o incentivo da família completam a lista das motivações que alimentam o desejo de manter a prestação dos serviços de transporte, mesmo que, muitas vezes, de forma gratuita para os vizinhos, compadres, amigos e demais comunitários.

Na condição de, também, camponês – agricultor, extrator e criador –, assim como os sujeitos que contribuíram para o segundo capítulo desse estudo, os entrevistados classificados por nós como parceiros da circulação da UPFV utilizam seus momentos de folga para dedicar à família (confraternizar no almoço, assistir à televisão, ter um lazer nas praias, visitar amigos e parentes, ir à igreja, etc.), para o convívio comunitário (jogar futebol e dominó; promover brincadeiras entre os jovens; sair para beber e confraternizar-se com os amigos, na comunidade ou nas comunidades vizinhas etc.), cuidar das necessidades familiares (consertar os apetrechos de pesca e/ou sair para procurar alimentos, consertar a casa onde moram, sair em busca de água limpa para o consumo), para descansar, ler e refletir sobre os projetos de vida, etc. Todavia, a principal atividade desempenhada nos momentos de folga foi justamente a promoção da manutenção de suas embarcações, seja por eles próprios seja indo ao encontro de profissionais especializados em cada tipo de manutenção, o que demonstra a importância da embarcação na vida desses trabalhadores do rio (Anexo AD.11). O Sr. Derval Freitas, 43 anos, da Comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), como carpinteiro que construiu o próprio barco, nos diz:

A minha folga é pôca. No dia que eu num tô mexendo na madêra eu tô mexendo lá no motô (risos). É feito tudo cum meu esforço mermo. Eu vejo que tá precisando, que ele vai precisa e eu corro dento e faço o que tem que fazê mermo. O que mais a gente se preocupa numa imbarcação é o calafeto dela, que a gente tem que mantê sempre bem seguro, pra água num rachá pra dento.

O caso do Sr. Antônio Landinho, 43 anos, da mesma comunidade coariense, representa justamente a habilidade que muitos dos sujeitos entrevistados nesse grupo desenvolvem ao longo da vida, no que diz respeito à manutenção e à conservação de suas embarcações, mesmo sem realizar quaisquer cursos para aprender a lidar com as máquinas e seu funcionamento, por tentativas e erros, realizam os consertos dos equipamentos:

Eu trabalho já faz trinta anos só nos rios, meus pais sempre moraram na zona rural e sempre dependeram de rios e das embarcações. Eu gosto do que faço, porque a gente precisa muito das embarcações e do rio, é o único meio de transporte aqui na nossa área. Eu também trabalho um pôco na mecânica, na mecânica eu intendo um pôco. Eu calafeto, tudo a gente mexe. É assim, ninguém paga oficina não, o calafeto e a pintura a gente que faz, pega o breu e derrete. Agora a madêra tem que pagá o

carpintêro naval. Tem carpintêro aqui na comunidade, o seu Derval, e às vêzi utiliza o serviço dele. Agora o motô, a máquina, se já fô preciso repô uma peça a gente compra e eu mermo reponho, eu intendo duma mecânica um pôco. Dum motô faz dois (risos). Eu conserto motô rabeta, nas minhas folga eu gosto de mexê em motô velho (risos). Eu tenho um quarto aqui que é cheio de peça velha que eu monto pra fazê ôtos motô. Deu? Eu faço um aqui e acolá. O pessoal usa nas canoa e nas casa de farinha. Eles preciso desse motozinho, eu faço e vendo baratinho pra eles. Se faltá uma peça vô lá na cidade, compro e coloco.

Enfim, mesmo não se considerando um agente de comércio, não trabalhando exclusivamente com transporte e reconhecendo-se como camponês, esse tipo social assume para si a responsabilidade do transportador, sente-se responsável pelas vidas e mercadorias que transporta. O Sr. Deodoro Santos, 65 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), nos fala de suas preocupações e cuidados no transporte:

É muita responsabilidade, é um cuidado de vida pessoal, tanto faz de sê do dono e inda muito mais do passagêro. A gente tem que repará a embarcação, se ela tem condição de viagem. Sempre tem o pânico, a máquina sempre tá descontrolando e a gente tem que tê esse cuidado na navegação. No que vê que o barco num tá em condições de viagem a gente tem que dá o reparo. Nós que precisamos dessas viagem em cima do rio, precisamos também se cuidá, é muito risco mermo. Olha aí, um temporal desse a gente já fica cum medo né? (chovia no momento da entrevista). E num é só a gente, tem a responsabilidade cum passagêro. Tem que equipá o barco: nós temo que tê colete suficiente, iluminação pa alumia, a sinalização pra navegá a noite. Intão, são esses cuidado que nós tem pra nossa vida e a vida do tripulante.

Esse grupo de sujeitos, mais que os camponeses entrevistados no segundo capítulo deste estudo, revelam o vínculo estreito que mantém com o rio a partir de sua atividade sobre as águas, pois o recurso natural não é apenas o caminho utilizado para satisfazer as diversas necessidades do cotidiano ou para buscar o alimento. Acima de tudo, o rio é um lugar de trabalho (um objeto de trabalho) quase exclusivo, seu universo laboral, o mundo vivido no trabalho. A conotação de importância aumenta na medida em que as atividades ligadas ao transporte se tornam o principal meio de sustento, afastando gradativamente o trabalhador do campo, da terra, para ganhar o sustento na água. Na concepção marxiana, o processo de trabalho é constituído pelo trabalho (a atividade adequada a um fim), pelo objeto de trabalho (as matérias a que se aplicam o trabalho) e pelos instrumentos de trabalho (os meios de trabalho), e nessa tríade conceitual, para o objeto em questão, percebemos que: apropriando-se da natureza a partir da navegação, os parceiros da circulação ora em questão ofertam o produto *transporte* que, embora imaterial¹⁷², é tão mercadoria quanto qualquer outra

¹⁷² Para Gorz (2005) a experiência, o discernimento, as capacidades, as interpretações, as bases culturais, a comunicação, etc. resultam em “produtos” que são reflexos de processos cognitivos, de um “saber vivo”, que é diverso do “saber morto” que origina produtos tangíveis resultantes de processos de trabalho. Para ele, o saber imaterial resulta da sincronização contínua entre indivíduos, além do fato de o produto deste saber, cristalizado pelo trabalho dos homens, conservar a marca

mercadoria tangível, pois guarda em si a propriedade de atender às necessidades humanas. O transporte é, portanto, um produto com valor de uso criado pelo trabalho desses sujeitos. Diante dos diversos trabalhos ligados ao transporte, realizados junto às comunidades investigadas, para o proprietário de embarcação o rio é um objeto de trabalho, visto serem as águas do rio Solimões-Amazonas o objeto onde ele lança o seu trabalho, por meio da utilização de sua embarcação, que seu principal instrumento de trabalho objetivando atingir as origens e destinos pretendidos. Ademais, é impossível existir a atividade navegação – o trabalho – sem o rio, sem a água que completa esses homens.

Nesse contexto, percebe-se, em Marx (2012), a centralidade do trabalho na organização social nas águas pela apropriação dos recursos que a natureza oferece: o homem se apropria do rio com a ajuda de seu barco; a circulação de mercadorias e de pessoas pelas rotas fluviais expressam as relações sociais de trocas mantidas entre os lugares produtores e consumidores; o rio e a embarcação são, para esses agentes da circulação seus “lugares” por onde passam, a maior parte de suas vidas, muitas vezes, é o espaço de morada. Enfim, tudo isso é realizado de forma racional; navegar é parte da teleologia desses sujeitos, algo familiar que faz parte de seus cotidianos de vida.

3.2.1 Caracterizando as embarcações dos parceiros da circulação nas UPFV

As embarcações de propriedade dos parceiros da comercialização na UPFV obedecem ao padrão regional amazônico, ou seja, são veículos de madeira com um desenho simples, por vezes, rústico, de apenas um toldo¹⁷³, com o motor acoplado num porão raso, de pouca estabilidade e baixa velocidade ao navegar, além de manter um reduzido nível de novas tecnologias a bordo, tais como: radar, rádio, gps, ecobatímetro¹⁷⁴, cartas eletrônicas, etc. Seus proprietários costumam chamá-los de “barco batelão” ou “barco baleeira”¹⁷⁵, dependendo da

de quem o exerce. Em suas palavras as pessoas, prestando serviços, fornecem “[...] um trabalho imaterial impossível de quantificar, estocar, homologar, formalizar e até mesmo objetivar (p.17).

¹⁷³ Toldo – cobertura das embarcações regionais amazônicas, denominado em algumas circunstâncias de “tolda”, dependendo da localidade. Comumente é construída em madeira revestida por chapas de alumínio galvanizado, mas, usualmente, podemos encontrar embarcações cobertas por lonas plásticas e até mesmo com ramos de palmeiras amazônicas (palha).

¹⁷⁴ Ecobatímetro ou eco-sonda é um instrumento de auxílio à navegação, que mede a profundidade da via navegável pela medida do tempo decorrido entre a emissão do sinal sonoro do aparelho e o retorno do seu eco após refletir no leito, uma tecnologia que imita os sensores biológicos dos morcegos no auxílio de seus voos. Esse equipamento é utilizado em sondagens no auxílio a construção de cartas de navegação, que tem suas diretrizes regidas pela NORMAM-25 da autoridade marítima. Maiores detalhes consultar: https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/downloads/normam/normam_25.pdf. Acesso em: 20 jan. 2015.

¹⁷⁵ Durante a pesquisa, observamos que muitas embarcações nominadas de batelão eram, na verdade, barcos regionais, afastando-se das características do batelão, que não possui toldo.

localidade, mas observamos que a nomenclatura mais utilizada para se referir ao barco foi, justamente, o popularmente conhecido “motor de centro”, em alusão ao tipo de máquina propulsora da embarcação, o motor MWM alimentado com óleo diesel.¹⁷⁶ Às vezes, também, utilizam, para a prestação dos serviços de transporte comunitário, uma canoa de maior porte, coberta ou não, chamada por eles de “canoão”, “bajara” ou “igarité”, propulsada por um motor rabeta de maior força, mas não superior a 9HP (*Horse-Power*).

Pelas características supramencionadas, os proprietários desses barcos evitam navegações de maior curso no rio Solimões-Amazonas ou, em situações circunstanciais, tais como: em momentos de temporal, em períodos de fortes ventos, em dias de tráfego intenso ou muito próximo a embarcações de grande porte, etc. As restrições à navegação, nas circunstâncias elencadas, se dão em virtude do risco de as pequenas embarcações serem atingidas por banzeiros, pondo, por fim, em risco a integridade da embarcação, das cargas e das vidas dos passageiros. Entretanto, segundo a palavra dos próprios navegantes entrevistados, o motivo para evitar navegar nesses períodos se dá muito mais em respeito ao rio do que mesmo em relação à fragilidade de suas embarcações. Nas palavras do Sr. Raimundo Pires, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

Pelo meu ver nossos barco não é muito seguro. É comum naufragá, muitas vês os proprietário facilita porque as maresia são grande, as onda tão grande e os barco tem dificuldade. Pode sê uma embarcação de grande porte, mas é uma embarcação meio insegura, principalmente, porque é de madeira. A maioria é tudo furada, é frágil. Olhe, o barco é grande, mas o rio é maió!.

Em nosso estudo, encontramos exemplares desses veículos que variaram em tipo e em tamanho: a menor embarcação utilizada para prestar serviços de transporte às famílias nas comunidades investigadas foi um canoão de 7 metros, propulsado por um rabeta de 9HP, sem cobertura, de propriedade do Sr. Raimundo Cavalcante – o Seu Peroba – da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM); e os maiores veículos identificados foram os batelões propulsados por motor de centro MWM de 74 HP, um de propriedade do Sr. Antônio José e outro do Sr. Aldair Souza, ambos patrões da pesca na comunidade N. Sra. Das Graças

¹⁷⁶ A *MWM International* é uma empresa alemã, instalada no Brasil desde a década de 1953, especializada na fabricação de motores de alta propulsão voltados a equipar: embarcações, veículos, indústrias, equipamentos agrícolas e centrais de geração de energia elétrica. Durante os anos de 1950, com a ascensão rodoviária brasileira, esses motores propulsaram a maior parte dos caminhões que trafegavam no país. Maiores detalhes sobre os motores MWM acessar: <http://www.mwm.com.br/site.aspx/Linha-do-Tempo>. Na Amazônia, de outra forma, esse foi o período mais crítico da navegação, uma vez que o monopólio gumífero havia se exaurido no início do século, o esforço de guerra deixou de ser necessário em meados da década de 1940 e, por isso, as subvenções à navegação na região amazônica gradativamente rumavam para a extinção pelo Estado brasileiro. Nesse período, a matriz propulsora da navegação também migrava do vapor para a combustão a óleo e, com a inserção da nova tecnologia na Amazônia, Batista (2007), afirma que, em meados do século passado já se podia perceber um grande número de embarcações regionais de madeira equipadas com motores a óleo diesel – naquele tempo, simplesmente, “combustol”.

(Manacapuru-AM). No caso específico de nossa pesquisa, 11 (onze) embarcações prestavam serviços às comunidades no auxílio à vida cotidiana na circulação de cargas e de pessoas (Anexo AE.1). Deste total, 18,2% eram canoas propulsadas por motores rabeta ou rabetão (fig. 38.a) e 81,8% eram batelões propulsados por motores de centro MWM (fig. 38.b).¹⁷⁷



Figura 38.a – Canoão rabetão no rio Solimões
Fonte: Pesquisa de Campo 2012-2014



Figura 38.b – Barco regional, com motor de centro MWM, atracado no rio Amazonas.

Esse típico transporte regional é descrito em detalhes por João Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), proprietário do barco “Rio Craval” e trabalhador afeito às atividades sobre as águas, principalmente, quando se trata de transportar cargas dos comunitários e pescar: “O meu barco é um motô de centro de madêra, com 12 metros e 45 centímetros de comprimento por 3 metros de largura. A máquina é um MWM 22, ele tem tolda, tem um pouco de convés da máquina pra trás e sala. Ele ainda vai tê: cozinha, banheiro e sala de comando, porque eu vô fazê”.

Conforme discutido, esses sujeitos não se dedicam integralmente ao transporte, são, na verdade, camponeses que, por possuírem embarcações, prestam serviços às suas comunidades e às comunidades vizinhas. Por não serem transportadores profissionais, e, portanto, não objetivando vencer grandes distâncias, na maioria das vezes os traslados realizados não ultrapassam os limites entre as comunidades próximas e o centro urbano municipal, até mesmo porque suas embarcações também não suportam grandes quantidades de cargas, variando entre 2 e 10 toneladas. Por meio das entrevistas realizadas, constatamos que as capacidades das embarcações utilizadas na prestação dos serviços aos camponeses amazônicos obedecem aos seguintes limites: a) 25% comportam até 3 toneladas; b) 50% têm suas capacidades estendidas para algo em torno de 3 e 5 toneladas; e 25% transportam

¹⁷⁷ De acordo com a classificação de embarcações, conforme o porte, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) os veículos em questão são do tipo *Miúda* (têm comprimento menor ou igual a 5 metros e/ou menores que 8 m com convés aberto/fechado não habitável) e de *Médio Porte* (têm comprimento inferior a 24 m).

quantidades superiores a 5 toneladas (Anexo AE.2). De outra forma, quanto à lotação das embarcações, os depoentes revelaram que conseguem transportar entre 6 e 50 passageiros, número que já inclui a tripulação necessária à operação do barco, onde destacamos que 62,5% dos veículos comportavam um número superior a 20 passageiros (Anexo AE.3). Com essas variáveis de suporte para o transporte, esses parceiros da UPFV garantem atender às necessidades da comunidade quando os camponeses precisam comercializar os excedentes de produção nas sedes municipais, conforme destaca o Sr. Deodoro Santos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

Quando num tô transportando os aluno, a gente leva pra fêra: banana, jurumum, melancia, feijão, peixe, faz mudança, leva duente, um monte de coisa. Nesse meu de 13 metro pega até 5 tonelada, a gente põe até 15 rês graúda, eu levo tem vês até passagêro, cabe até 30 pessoa. Na hora que eles precisa a gente tá aí pra ajudá.

Os barcos são construídos artesanalmente pelos próprios proprietários ou por carpinteiros especializados, na técnica de construção naval cabocla – um saber que é parte do patrimônio cultural-imaterial amazônico¹⁷⁸ –, que são contratados para a empreitada de construção e/ou manutenção das embarcações. O Sr. Derval Freitas, 43 anos, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, em Coari, é um caso particular que une o útil ao agradável, pois além de agricultor, possui um barco regional construído por ele mesmo, uma vez que também é carpinteiro, e, com esse veículo, presta serviços de transporte a si e à comunidade. Segundo ele, sua profissão foi herdada de um tio que lhe ensinou o ofício quando jovem e, desde então, tem seus serviços demandados por todos da comunidade: seja para transportar, seja para construir, seja para consertar as embarcações da comunidade e adjacências. Em suas palavras: “Tive oportunidade de aprendê, foi um dom inexplicave. Construo barco de madêra, de artesanato. Escolho e aparelho cada tipo de madêra até levá forma de cumeçá a levantá, em 24 hora a gente já vê o formato do barco. Eu transformo a ideia que tá na cabeça em realidade”.

Observemos que, no depoimento do Sr. Derval, fica claro que não basta saber construir um barco. É importante, primeiramente, compreender que as matérias-primas utilizadas para a construção são extraídas da própria natureza, especialmente a madeira, selecionadas a partir de critérios transmitidos entre as gerações e priorizam a escolha das

¹⁷⁸ Sobre o patrimônio cultural e imaterial da construção naval cabocla consultar: SOUZA, Ana Maria Oliveira. O patrimônio cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus. Manaus: Cultura, 2012.; MARTINS, Marco Aurélio de Carvalho. O caminho das águas na Amazônia: itinerário da tecnologia naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial. Manaus: UEA, 2007. Disponível em: <http://www.pos.uea.edu.br/data/area/titulado/download/8-11.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2014; e SALORTE, Luciane Maria Legeman. Carpinteiros dos rios: o saber da construção naval do município de Novo Airão/AM. Manaus: Edua, 2015.

espécies mais resistentes à umidade e à água. O breu para o calafeto é uma resina extraída da árvore de breu (*Protium heptaphyllum*) que tem propriedades impermeabilizantes e a qualidade de preencher os espaços das fendas entre as madeiras, evitando que a água penetre para o interior da embarcação. Em outro trecho de seu depoimento notamos que ele afirma estar a ideia, a imagem da embarcação, gravada em sua mente, e, por sua experiência, dá forma à matéria prima da natureza, ou seja, transforma a madeira em barco. Essa assertiva nada mais que comprova o que disse Vásquez (1977) ao afirmar que o trabalho é uma atividade da consciência onde o trabalho intelectual e físico se unem como o ato criador pela teleologia humana para o trabalho, revelando, assim, o homem que produziu.¹⁷⁹

As embarcações em questão estão em operação nas águas amazônicas entre 3 e 25 anos, e, segundo as explicações do Sr. João de Almeida, 48 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), a longevidade do barco depende dos cuidados que o dono tem com a escolha e manutenção da madeira. Assim, ele nos ensina: “A melhor madêra é a Itaúba, em termo de reforma pra troca de madêra de barco a gente leva uma média de treze a quinze anos pra trocar. Aqui e ali a gente passa um óleo queimado, tinta e não deixar cair sal”. Há que se destacar que, na época da coleta de dados desta pesquisa, a maior parte desses veículos (62,5%) se encontravam em operação entre 10 e 20 anos, enquanto 12,5% estavam navegando essas águas há mais de 20 anos, e outras (25,0%) operavam nesses rios há menos de 10 anos (Anexo AE.4).

Embora nos chamem a atenção os dados apresentados sobre a longevidade que um material tão perecível, no caso a madeira, tenha diante de um ambiente propício a degradá-lo, o que dizem os entrevistados sobre esse fenômeno é que “a madeira dentro d’água ganha vida” e se torna mais resistente. Mas, a principal explicação para as embarcações de madeira navegar longos períodos está na experiência do proprietário em identificar o momento correto das manutenções periódicas, a saber: a) troca de tábuas danificadas por conta de abalroamentos com bancos de areia, pedras, troncos de madeira ou por desgaste natural; b) pintura de casco; c) pintura das obras mortas¹⁸⁰ com óleo queimado para evitar o ataque de

¹⁷⁹ De acordo com Vásquez (1977, p. 264): “O trabalho criador pressupõe a atividade indissolúvel de uma consciência que projeta ou modela idealmente e da mão que realiza ou plasma o projetado numa matéria. O produto dessa atividade unitária é, por isso, o coroamento de uma atividade consciente do produtor e, por conseguinte, o objeto produzido revela, exprime, o homem que o produziu. No trabalho criador evidencia-se a unidade entre consciência e corpo como atividade manual dirigida pela primeira. Por conseguinte, nele se apaga, de certo modo, a diferença entre trabalho intelectual e físico, pois todo trabalho manual é, ao mesmo tempo, trabalho ou atividade da consciência”.

¹⁸⁰ De acordo com o Sr. Deodoro Santos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), *obras mortas* são as construções que não têm contato direto com a água – convés, paredes, cobertura, etc. Nesse caso, pela lógica exposta, entende-se que o casco das embarcações é uma *obra viva*. Os termos são utilizados oficialmente pela Marinha do Brasil, segundo Fonseca (1989, p. 3), como sendo: “Obras Mortas (OM) – Parte do casco que fica acima do plano de flutuação em plena

cupins; d) calafeto; e) troca de óleo da máquina, evitando vazamentos que danificam as tábuas; substituição das buchas do eixo para evitar perder hélices, etc.

Para esses sujeitos, a embarcação, além de instrumento de trabalho, expressa os valores pessoais da vida simbólica construída à beira-rio. O nome da embarcação é uma dessas variáveis que não podem deixar de ser considerada para compreendermos o valor que uma embarcação tem para a população que mora às margens do rio. Mais que uma simples identificação gravada no casco da embarcação, o nome do barco revela a intimidade, o sentimento, a religiosidade, a inspiração, o valor da natureza, enfim, expressa alguns dos valores de vida que mais esses sujeitos prezam (Anexo AE.5). De acordo com as respostas coletadas junto ao grupo entrevistado, dos que prestam serviços de transporte da produção nas comunidades investigadas, o nome de “batismo” de seus veículos indicam, sobretudo: 1) homenagens a pessoas queridas (54,5%), tais como pais, avós, filhos, esposas, etc., como é o caso da embarcação “Giuraine”, do Sr. Raimundo Pires (Parintins-AM), que desejando homenagear os filhos resolveu unir as sílabas iniciais da prole para criar um nome atípico para o seu barco; 2) alusão a eventos naturais e à mitologia (27,3%), a exemplo do fenômeno “Vento Norte” que nominou as duas embarcações do Sr. Deodoro Santos (Parintins-AM), regando o imaginário do caboclo sobre os ventos fortes e frios que anunciam tempestades ao mesmo tempo em que encerra um fenômeno natural que os caboclos admiram e temem; e 3) religiosidade (18,2%), ao homenagear os santos de suas devoções ou o objeto de seus ofícios, caso da canoa “A missionária”, do Pastor Antônio Costa (Coari-AM), utilizada nas missões religiosas da Igreja Pentecostal Unida do Brasil daquela localidade.

Não são raras as ocasiões em que, diante da aquisição de uma embarcação já registrada junto à capitania dos portos, os proprietários alimentam o desejo de alterar o nome da embarcação para que eles e suas famílias se sintam realizados, perpetuando, assim, sentimentos que vão além do um simples nome gravado no casco do veículo. Esse sentimento é alimentado pelo Sr. João Almeida (Parintins-AM), que possui o barco regional “Rio Craval” registrado junto à capitania dos portos, mas deseja mudar o nome para “Vó Neuza e Cléia” no intuito de homenagear as matriarcas da família – mãe e avó –, mulheres que considera as pessoas mais importante em sua vida. Noutros casos, há embarcações que, sequer, têm um nome gravado em seu casco e/ou registrado junto à autoridade marítima, mas, na memória de seu proprietário, de sua família e dos vizinhos o nome da embarcação já é conhecido. Este é o

carga e que está sempre emersa” e Obras Vivas e carena (OV) - Parte do casco abaixo do plano de flutuação em plena carga (art. 2.2), isto é, a parte que fica total ou quase totalmente imersa. Carena é um termo empregado muitas vezes em lugar de obras vivas, mas significa com mais propriedade o invólucro do casco nas obras vivas.

caso do Sr. Raimundo Cavalcante (o Seu Peroba), que tem uma canoa sem nome, mas a chama de canoa “Nossa Senhora Aparecida”, em homenagem à comunidade em que mora e à fé cristã-católica muito difundida em nossos rios. Em suas palavras: “Meu barco num tem nome não porque num é registrado e eu ainda num mandei iscrevê o nome. Mas eu quero colocá o nome de Nossa Senhora Aparecida, aqui todo mundo já conhece ela por nome”. Enfim, a relação entre esses sujeitos e suas embarcações, instrumento de trabalho, é algo muito pessoal e revela muitos sentimentos.

As informações prestadas por esses parceiros da circulação nas comunidades investigadas dão conta, em 37,5% das entrevistas, de que suas embarcações ainda estão vinculadas a algum tipo de financiamento. Todavia, o termo “financiar” não significa, nesse caso, que o proprietário teve acesso a alguma linha de financiamento oficial para o seu veículo, mesmo porque é muito rara a disponibilidade de crédito para embarcações de madeira por conta da falta de garantias contratuais a serem ofertadas pelo tomador – bens e fontes de pagamento, principalmente – às empresas seguradoras. Na ausência dessas condições, quando nossos depoentes afirmam ter financiado o barco, querem, na verdade, afirmar que têm alguma dívida pessoal vinculada ao barco: seja porque tomaram recursos de terceiros, emprestados de patrões e/ou compadres; seja porque contraíram empréstimos, a juros, de instituições financeiras de microcrédito pessoal – no caso daqueles que possuem aposentadoria – para investir na compra de máquinas propulsoras (motores), itens de segurança (colete, holofote, boia, etc.), equipamentos (leme, cabo, hélice etc.) e aparelhos de navegação (GPS, rádio, luzes de sinalização, etc.). Esses recursos muitas vezes também são utilizados para regularizar a embarcação junto aos órgãos de fiscalização fluvial e, até mesmo, para eventos de alto custo, como as reformas e/ou docagens.¹⁸¹ Portanto, entendendo-se livres de quaisquer dívidas vinculadas à embarcação, 62,5% dos entrevistados apresentaram o entendimento de que suas embarcações são próprias e quitadas (Anexo AE.6), apesar de reconhecerem que, em algum momento de suas vidas, o governo os ajudou de alguma forma com a oferta de financiamentos, conforme destaca o Sr. Raimundo Pires, 39 anos, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM):

A ajuda que o governo já deu foi através dos financiamento que ele já ajudô, eu acredito que era um projeto do FNO que nós fizemo no BASA, quer dizê que é uma força que abriu as porta. Em 2008 eu tirei uma bajara. A bajara é uma canoa, a minha era de 9 metro, de lá eu troquei cum batelão aí fui vendendo. Aí de lá eu fui movimentando até chegá nesse aí.

¹⁸¹ De acordo com Silva e Mendonça (2013, p. 8) “A docagem representa a possibilidade de inspecionar o navio e fazer os necessários reparos com este fora de água, permitindo o acesso a zonas normalmente só acessíveis por mergulhadores”.

Embora dediquem parte do tempo às atividades de transporte, essa categoria de trabalhadores revelou-nos informações importantes no que diz respeito à compreensão de seu grau de organização associativa. Entre os entrevistados, 37,5% alegaram que suas embarcações não são vinculadas a nenhum tipo de sindicato, colônia ou associação, justificando essa condição pelo falta da documentação do veículo junto à autoridade marítima e até mesmo por não possuírem documentos de habilitação para navegar (Anexo AE.7). O Sr. João Almeida, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM) destaca essa situação:

A gente num tem possibilidade de organizá um barco como a lei pede, como a Capitania dos Portos pede pra evitá os acidente. Hoje tá tão caro que a gente num tem possibilidade de equipá um barco como a Marinha pede: colete, luz e essas coisas. Eu gosto de ter mãos limpa, eu gosto de sê positivo, não me recuso de me regularizá, o governo poderia financiá pra gente e a gente í pagando aos poucos. Eu não me incomodo de ser fiscalizado, até porque eu ia me cuidá mais.

Mesmo diante de tais limitações, 62,5% dos entrevistados afirmaram ter seus barcos vinculados junto aos sindicatos de trabalhadores rurais ou a colônias de pescadores (Anexo AE.7). Esses números se justificam na medida em que entendemos que a atividade de transporte é apenas uma de suas atividades em meio às inúmeras atividades no universo do trabalho polivalente do camponês amazônico, sendo a agricultura e a pesca as principais atividades praticadas quando estão fora d'água. Então, é nessas organizações associativas, voltadas a atender seus interesses comuns na pesca e/ou na agricultura, que se sentem confiantes para se relacionarem e registrar suas embarcações.

Ainda sobre as embarcações, 62,5% dos proprietários entrevistados nesse grupo não têm suas embarcações regularizadas junto ao órgão competente em virtude de algumas particularidades, tais como: custos do registro na capitania e com a aquisição dos equipamentos de segurança obrigatórios, ausência dos projetos do estaleiro¹⁸², burocracia e tempo dispendido para documentar o veículo, ausência de postos da capitania no município, tendo que largar seus afazeres para viajar até Manaus, etc. No caso do Sr. Derval Freitas, da comunidade N. Sra. Aparecida (Coari-AM), o sentimento revelado é muito mais a vergonha por “estar em falta” com a autoridade fluvial. Segundo ele, sua embarcação não foi registrada porque foi ele mesmo, como carpinteiro, quem a construiu no quintal de sua casa e, portanto, não possui documento de registro em estaleiro, uma condição necessária para registrar embarcações junto à Marinha. Ademais, a falta do registro faz com que ele perca alguns

¹⁸² Estaleiro – O estaleiro é o lugar onde se constroem as embarcações e realizam reparos. De forma simples, para os caboclos, o estaleiro é a oficina do barco. De acordo com o Art. 2º, I, da Lei 11.786, de 25 de setembro de 2008, que trata do Fundo de Garantia para a Construção Naval (FGCN), estaleiro é “[...] a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm. Acesso em: 28 abr. 2015.

benefícios por ser proprietário de barco, tal como a possibilidade de incluir sua embarcação para fazer o transporte escolar rural. De acordo com suas próprias palavras:

O documento do barco é um serviço que até eu tô em falta cum eles [com a capitania], divido eu tê esse barco e inda num tê legalizado. Eu queria fazê, mas inda num chegô a hora de fazê o documento, tenho que gastá um pôco. Só o registro que eu tenho que fazê, como eu cunstruí ele aqui em casa sozinho, no istalêro o cara vai cobrá uma base duns quinhentos reais pra resistrá um projeto. Aí eu tenho que corrê cum eles lá e negociá pa eles me dare esse documento pa eu pudê corrê até a capitania. Esse é um documento que é muito útil, ajudaria até pra mim me resistrá no transporte escolar, por causo que aí eu taria ganhando aquele pôco que já vem da parte do governo municipal.

Contudo, esses sujeitos afirmam que possuir um barco na várzea realmente facilita a vida, mas, diferente dos possuidores de embarcação que trabalham todos os dias no barco e ganham dinheiro com isso, eles têm que manter a atenção redobrada durante todos os dias da vazante, pois, como não navegam todos os dias, deixam o barco atracado no porto de suas casas, e isso pode se tornar uma dor de cabeça caso não percebam a descida repentina da água, o que pode “encalhar” sua embarcação, causando danos ao casco. A este respeito o Sr. Derval continua:

Quando ele [o rio] tá secando a gente tem que tá locomovendo ele todo tempo, todo dia, pra que a imbarcação num fique incalhada todo tempo em terra. Todo dia é essa peleja, todo dia. Eu só vô tá tranquilo quando o rio parô. Intão, eu vô tê um discanso de uns quinze, vinte dias mais ô meno, um mês sem mexê. Aí, enquanto a água num sobe de novo. Aí quando vem subindo não, aí você só vem encolhendo, tem que tá esperto pra num tê que chama uns vinte homem pra impurrá. Quem nem ele tá alí, ele já tá alí e a proa dele já tá em terra, se eu num colocá ele pra água mais tarde, amanhã eu já vô tê que pidí ajuda pra impurrá ele pra fora e vai danificá o casco.

A integridade de suas pequenas embarcações também é comprometida pela velocidade dos demais veículos flutuantes, de maior propulsão¹⁸³, que trafegam na calha central do rio Solimões-Amazonas. O Sr. Derval fala sobre os prejuízos que têm por conta dos banzeiros que atingem sua embarcação atracada no porto de sua casa, causados principalmente pelas embarcações “a jato” e navios que prestam serviço à base petrolífera da bacia do Solimões, em Coari-AM:

Nóis aqui, nessa área, sofremo muito pra cunvivê cum a rapidez dos barco que deixa grande impacto na bêra. Aquele banzêro às vês causa até prejuízo pra gente. Eu soffro muito, esse meu barco aí sofre que Deus o livre! Ele tem pegado muito

¹⁸³ Entre os veículos apontados como causadores de transtornos às pequenas embarcações ancoradas nos portos das casas, em grau de impacto, estão: a) os barcos “a jato” (lanchas rápidas) que, por necessitarem de pouca água para navegar, trafegam próximo às margens em alta velocidade; b) Navios mercantes e petroleiros que, por necessitarem de uma velocidade média, mesmo bem abaixo de sua maior capacidade, para manter estabilidade, arrasta uma grande massa d’água que deposita sua energia nas margens, afetando a vida varzeana; e c) Barcos de transporte misto (cargas e passageiros), o barco recreio, este somente nos períodos de cheia. As balsas, conforme relato dos entrevistados, não causa transtorno aos bens dos varzeanos.

impacto daqueles banzêro. Aqui, durante o dia dá umas trinta viagem, só transporte da Petrobrás mermo, das lancha que mais navega.

Por fim, o fato é que esses sujeitos, especializados ou não na atividade de transporte, auxiliam a vida varzeana na circulação de pessoas e produtos, entre a comunidade e a cidade. Cobrando pouco, e, às vezes, nada pelos serviços que prestam, o que é característico da vida solidária campesina em toda a região amazônica, nossos depoentes primam por ter o mínimo para manter seu material flutuante nas águas que auxiliam o sustento de suas famílias.

3.3 Origens e destinos, pessoas e mercadorias: O barco regional de recreio nas águas amazonenses¹⁸⁴

O deslocamento é uma prática social humana milenar. A história da humanidade mostra que essa assertiva é verdadeira, pois não houve como conter os homens em busca do necessário para viver. Na Amazônia contemporânea, foram, principalmente, as embarcações popularmente conhecidas como *motor* ou *barco de recreio*, os principais veículos responsáveis por este movimento. Há que se destacar que, na concepção dos que vivem sobre as águas, aqui no Amazonas, a condição para que uma embarcação seja caracterizada como um barco de recreio é que realize o transporte misto – cargas e passageiros. Bruna Nunes, proprietária do Navio Motor A. Nunes II, nos orienta: “O barco de recreio, mesmo, inclui o transporte de passageiro e de carga. Mas, motor é um termo que se usa muito aqui no Amazonas, que, na verdade, os ribeirinhos daqui têm o hábito de falar que é um motor por causa da máquina do barco”.

Há uma clara distinção, na verdade uma convenção entre os navegantes da Amazônia, quanto à classificação das embarcações a partir do material com que são construídas: Navio ou Barco. Diz-se que uma embarcação é um *Barco Motor* (B/M), quando é construída em madeira; e, trata-se de um *Navio Motor* (N/M), quando o material flutuante é construído em aço naval – ferro, como todos costumam afirmar. Mas, ambos são *recreios*. Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, sintetiza:

Olha, quando o pessoal fala assim: Ah, vocês tem um navio! Eu não considero um navio, eu considero um barco. Minha família tem um barco. E porque um barco? Pela particularidade de ser de madeira. O barco de madeira é totalmente diferente do

¹⁸⁴ O barco recreio, ao qual nos referimos neste estudo, também é conhecido pelos ribeirinhos como “barco de linha”, mas, oficialmente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) mantém em seus registros a denominação de embarcação do Transporte Interior Longitudinal Misto (Passageiros e Cargas). As embarcações deste tipo, a que adentramos para fazer pesquisa estão listadas no Anexo AF. Maiores detalhes consultar: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>.

navio de aço: seja na capacidade, seja na estrutura, seja na funcionabilidade, seja na operação. Então, eu digo o seguinte: É embarcação de madeira? É barco. Passou pro aço? É navio.

As particularidades da embarcação podem ser observadas no próprio processo produtivo. Os exemplares de madeira nascem pelas mãos de carpinteiros especializados na arte naval, às vezes, o próprio armador. Esses profissionais, homens amazônicos, selecionam a matéria-prima na natureza conforme seus conhecimentos e necessidades – Itaúba, Cumaru e Sucupira-amarela, segundo eles “as madeiras mais adequadas” – e, com a ajuda de ferramentas simples, iniciam a execução do projeto que está na mente, utilizando pequenos estaleiros às margens dos rios, tudo de forma muito artesanal¹⁸⁵. Nas manutenções, os carpinteiros dos rios observam, principalmente, a estrutura do casco para trocar madeiras que apresentem desgastes ou avarias, a limpeza do casco, a pintura, as reformas dos compartimentos internos, reparos nas máquinas, leme, etc. A embarcação de aço, pelo contrário, conta com o apoio de estaleiros equipados com tecnologias modernas – empilhadeiras, tratores, guindastes, policorte e dobradeiras para chapas, máquinas de solda elétrica, etc. –, são monitorados pelas autoridades fluviais a partir de normas de construção específicas, e, normalmente, um engenheiro naval tende a acompanhar a execução de um projeto pré-elaborado. No caso da embarcação de ferro, a manutenção é parecida e têm-se que retirar, por vezes, o barco d’água, mas o processo é mais delicado, pois, em algumas circunstâncias, é necessário, inclusive, fazer o que os construtores navais chamam de “ultrassom de casco”, técnica utilizada para identificar possíveis chapas de aço em processo de desgaste interno. Por isso, Alcilene Monteiro, proprietária do Navio Motor M. Monteiro, afirma ser a embarcação de ferro um veículo mais seguro, além de ter “[...] um acompanhamento melhor por parte de engenharia e não precisa adaptar mais nada”, tal como ocorre com as embarcações de madeira.

As embarcações construídas para navegar nas águas amazônicas obedecendo às características do ambiente aquático que, sazonalmente altera o canal de navegação, ao longo do último século sofreram muitas alterações na estrutura e no desenho, gradativamente evoluíram para atender às diversas demandas de transporte nos distantes lugares da Amazônia. O barco recreio conseguiu alcançar as mais altas cabeceiras dos afluentes do rio

¹⁸⁵ De acordo com Lins et. al. (s/d), os estaleiros responsáveis por construir as embarcações de madeira são familiares e os maquinários são basicamente carreira, máquina de corte, defrizadora e guincho, enquanto que as ferramentas que se destacam são: “plaina de desengrosso, plaina desempenadeira, tupias, torno de bancada, serra circular de bancada, amolador de facas, compressor, motosserra, serra, lixadeira manual, furadeira manual, furadeira elétrica, serrote, enxó, grampo e sargento (estrutura metálica utilizada para unir tábuas para serem cortadas)” (p. 9). Disponível em: www.portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2307474.PDF.

Solimões-Amazonas onde em alguns períodos, a falta de profundidade é um impeditivo para a entrada de embarcações maiores. Tudo isso, graças à engenhosidade e capacidade cabocla de apreender a natureza dos rios – enchente, cheia, vazante e seca – para, enfim, encontrar o melhor modelo para não interromper o transporte. Pode-se dizer, então, que a embarcação de recreio obedeceu ao que a natureza determinou e/ou permitiu, pois suas características buscaram otimizar as singularidades da natureza amazônica, onde a máquina e a própria natureza convergem para que o transporte possa acontecer. A sra. Railgila Torres, proprietária do Navio Motor Leão de Judá, fala sobre a qualidade de sua embarcação, pois alinhou o desenho e o calado às possibilidades da natureza:

A nossa embarcação foi feita pra navegar no rio de Tefé, tem um calado menor porque ali os rios na época da seca baixa bastante e a gente tinha um prejuízo muito grande, tínhamos que ficar fora, muito fora que dava mais ou menos 2 horas pra chegar em Tefé. A gente chega em Tefé porque o barco carregado cala 1,60 metros. Então, com a experiência a gente começou a fazer embarcação melhor.

Até mesmo para a manutenção das embarcações, é necessário observar o calendário ecológico das águas. Assim, aprendendo com o tempo da natureza, os proprietários de embarcação decidem interromper a navegação para realizar os reparos necessários, preferencialmente, nos momentos da seca, justamente quando os custos de navegação aumentam, e algumas rotas têm que parar pela falta de condições de navegabilidade e de segurança. Por isso, não foram raras as ocasiões em que ouvimos de nossos depoentes, proprietários de embarcação: “A gente vive muito em função do rio”.

Continuando com a evolução da embarcação regional de recreio, a partir de seu cotidiano nas águas, os caboclos identificaram que, para reduzir a instabilidade da popa (parte traseira da embarcação), era necessário afixar uma inovação chamada *flap*: estrutura de alumínio que estende a popa e aumenta o poder de flutuabilidade da embarcação. A instabilidade descrita pela maioria dos proprietários desses tipos de embarcação ocorria quando, com pouco peso, os banheiros geravam desconforto aos passageiros e prejuízos às cargas, por conta dos “cavalos-de-pau”¹⁸⁶ que a embarcação dava por estar leve; e, quando sobrecarregada, a traseira do barco submergia bastante, exigindo maior potência dos propulsores para movimentar a embarcação. Além dos problemas destacados, o custo da instabilidade era sentido no bolso dos proprietários, pois, nessas condições, o consumo de combustível se elevava. Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, explica essa experiência: “Agora, as embarcações são quadradas atrás. Como as

¹⁸⁶ No dialeto fluvial, o cavalo-de-pau são manobras onde a embarcação fica trepidando na superfície por conta dos banheiros que a atingem pela popa.

pessoas falam: “Elas estão ficando feias. Mas não é isso, elas estão ficando práticas. O barco da popinha redonda é mais bonito, mas, em contrapartida, ele afunda mais, ele cala mais, ele faz muito banzeiro. Isso gera mais atrito e aumenta o custo”. A maioria das embarcações que navegam nos rios amazônicos ainda não incorporaram essa inovação, mas consegue-se destacar visualmente a diferença entre ambas na figura 39.



Figura 39 – Evolução da embarcação, sem *flap* e com *flap*.

Fonte: Antaq (2013); Pesquisa de campo, 2012/13. Org. dos dados: PEREIRA, M. S., 2014.

Não se sabe, ao certo, quantas unidades de transporte deste tipo trafegam no estado do Amazonas, até porque muitas embarcações que prestam esse tipo de serviço ainda realizam o transporte informal devido às barreiras de entrada no setor, principalmente no que diz respeito à regularidade das documentações de veículos e tripulações. Contudo, o projeto Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia (THECNA) estimou que uma frota de cerca de 50 mil embarcações navegue, atualmente, nas águas Amazônicas e, deste total, 44 mil sejam construídas em madeira.¹⁸⁷

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) estimou, considerando apenas as embarcações com registro de autorização para esse tipo de transporte junto à agência reguladora que, no período de 2011/2012, mais de 7,5 milhões de passageiros e 1,8 milhões de toneladas em cargas, foram transportados no estado do Amazonas pelos recreios,

¹⁸⁷ É válido salientar que Benchimol (1995) já afirmava existir no final do século passado um número superior a 75 mil embarcações desse tipo na Amazônia e, deste total, mais de 25 mil registradas na capitania dos portos de Manaus.

intermunicipais e interestaduais. Esses valores representaram 55,3% do total de passageiros transportados e 39,2% de todo o movimento fluvial de cargas na Amazônia brasileira (Quadro 11). Certamente esse valor é muito superior quando as empresas que operam as rotas informais e/ou eventuais são consideradas.

Quadro 11 – Transporte de passageiros e cargas pelos barcos recreio (Amazônia e Amazonas 2011/2012)		
Passageiros	A – Amazônia	13.602.516
	B – Amazonas*	7.525.200
	% = (B ÷ A) x 100	55,3%
Cargas	C – Amazônia	4.774.693
	D – Amazonas*	1.869.515
	% = (D ÷ C) x 100	39,2%

* Do total de cargas e passageiros transportados no estado do Amazonas, considerou-se o movimento resultante das rotas que tinham como origem ou destino os portos do estado.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2013.

Os números da ANTAQ indicam o potencial que o transporte fluvial tem. Conversando com proprietários das embarcações, dispostos no Anexo AF, calculamos a capacidade de pleno emprego de 6 veículos, ou seja, o limite de utilização da capacidade de carga e de passageiros por ano (Anexo AG). Para as embarcações em questão, todas de grande porte (superiores a 24 metros de comprimento) segundo a classificação da ANTAQ, encontramos a possibilidade de transporte anual de quase 190 mil passageiros e mais de 200 mil toneladas de cargas, utilizando para vencer as distâncias o equivalente a mais de 1,1 milhão de litros de combustível. Levando-se em conta, conforme nossas observações durante as viagens, que os navios e barcos motores do transporte fluvial de recreio trabalham muito próximo de suas capacidades. Essas informações atestam a importância da navegação do recreio para o transporte de massa no Amazonas.

As condições sócio-históricas do estado do Amazonas (conforme primeiro capítulo) fizeram da embarcação o transporte mais demandado pelas populações que habitam esta porção do planeta, e, o crescimento populacional tanto da capital, quanto do interior, nas últimas décadas, elevou ainda mais a demanda por transportes. Entre os anos de 2000 e 2014, a população amazonense cresceu em proporção superior a 36%, conforme quadro 12, quando passou a habitar as margens dos rios e as cidades, nada menos, que cerca de pouco mais de 1 milhão de vidas. Com esses números, e para atender todas as necessidades criadas pela ocupação deste enorme espaço, as embarcações tiveram que evoluir em tamanho para comportar o aumento de cargas e passageiros que trafegam diariamente por entre os diversos pontos desse estado.

Quadro 12 – População do Amazonas (2000 e 2014)				
Amazonas	2000 (habitantes) A	%	2014* (habitantes) B	%
Capital	1.405.835	49,98%	2.020.301	52,6%
Interior	1.406.722	50,02%	1.817.442	47,4%
Total	2.812.557	100,0%	3.837.743	100,0%
Crescimento populacional: (Total B – Total A) / Total A				36,5%

Fonte: IBGE (2000; 2014)

*Os valores são referentes à estimativa feita pelo IBGE.

O estudo da ANTAQ, que percorreu toda a calha central do rio Solimões-Amazonas, demonstrou o quão importante é o transporte fluvial prestado por esse tipo de embarcação para o Amazonas uma vez que visualmente se consegue destacar o espraiamento das rotas regulares registradas sobre os principais afluentes no estado do Amazonas – rios Madeira, Juruá, Purus e Negro – se comparado aos movimentos registrados no estado do Pará, cuja prestação dos serviços se concentra muito mais na calha central, por contarem com uma maior malha de transporte alternativa (Figura 40).

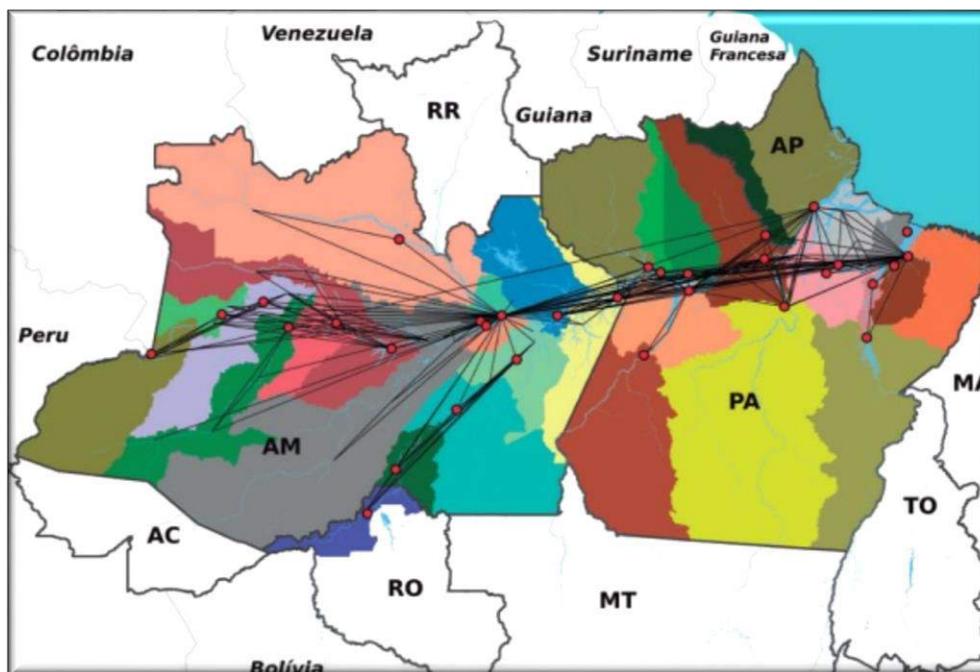


Figura 40 – Percursos das embarcações de recreio registradas pela ANTAQ
Fonte: Antaq, 2013.

O recreio é o verdadeiro responsável pela mobilidade de mercadorias e pessoas na Amazônia e, como historicamente, foi a partir dos rios que aconteceram os principais eventos que levaram ao desenvolvimento socioeconômico do estado do Amazonas. A embarcação e o rio assumiram o papel relevante que hoje têm para a vida da população amazonense, pelo fato

de quase 97% dos municípios que compõem essa unidade da federação serem alcançados por rios navegáveis praticamente todo o ano, onde, na maioria dos casos, o transporte fluvial é a única alternativa de transporte.¹⁸⁸ A figura 41 demonstra visualmente a densidade da bacia Amazônica e o que significa esse percentual de municípios amazonenses que dependem sobremaneira do transporte fluvial, cidades que recebem pelos caminhos fluviais os principais produtos de primeira necessidade por via fluvial, trazidos por essas embarcações que navegam toda a bacia hidrográfica amazônica. A figura aliada ao dado percentual nos assegura uma certeza: no Amazonas, as articulações entre as cidades e o padrão de circulação são condicionados pela natureza, pela água.

As vidas que habitam a hinterlândia amazonense guardam, nas lembranças, a história da embarcação de recreio, o veículo que percorre os caminhos que andam, e nossa presença entre as populações da várzea do rio Solimões-Amazonas, no trecho entre Coari e Parintins, despertou, em cada comunidade, o interesse dos antigos moradores em contar sobre a vida que viveram. Utilizando os talentos para narrar que, conforme Bosi (2003), vêm da experiência vivida, esses sujeitos expressaram a memória oral articulando a história com suas vidas cotidianas. O passado que surgiu, por meio das recordações que regaram nossas conversas, comumente remontam no mínimo meio século: de quando nossos depoentes ainda eram crianças e viram passar na frente da comunidade não apenas simples barcos, mas veículos com “nomes próprios”, objetos com identidade – O Irineu Evangelista, o Lobo D’Almada, o Augusto Montenegro, o Leopoldo Peres, entre outras embarcações ainda pertencentes à antiga ENASA e depois SNAPP (Anexo AH). Nós, como bons e pacientes ouvintes, e eles, como exímios contadores de lembranças que têm prazer em descrever “seus tempos”, interagimos de forma a trazer para o presente as saudosas recordações de suas vidas no rio Solimões-Amazonas.

¹⁸⁸ É válido lembrar que: a) os únicos municípios que têm acesso direto por estradas, a partir da capital, sem precisar de travessias fluviais, antes da inauguração da Ponte Rio Negro no ano de 2011, eram Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, dos quais, os dois primeiros foram resultados do projeto de colonização agrária mais recente da Amazônia; b) os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão passaram a ser alcançados por estrada a partir de 2011 com a inauguração da referida ponte; c) O município de Apuí, localizado no arco de fogo da Amazônia, também parte do projeto de colonização agrária brasileira, é alcançado apenas por via terrestre, localizado à margem da rodovia Transamazônica; d) Silve e Itapiranga também são alcançados por estrada – por meio das rodovias AM-010 e AM-363 –, contudo ao fim da AM-363 é necessário realizar uma pequena travessia fluvial.

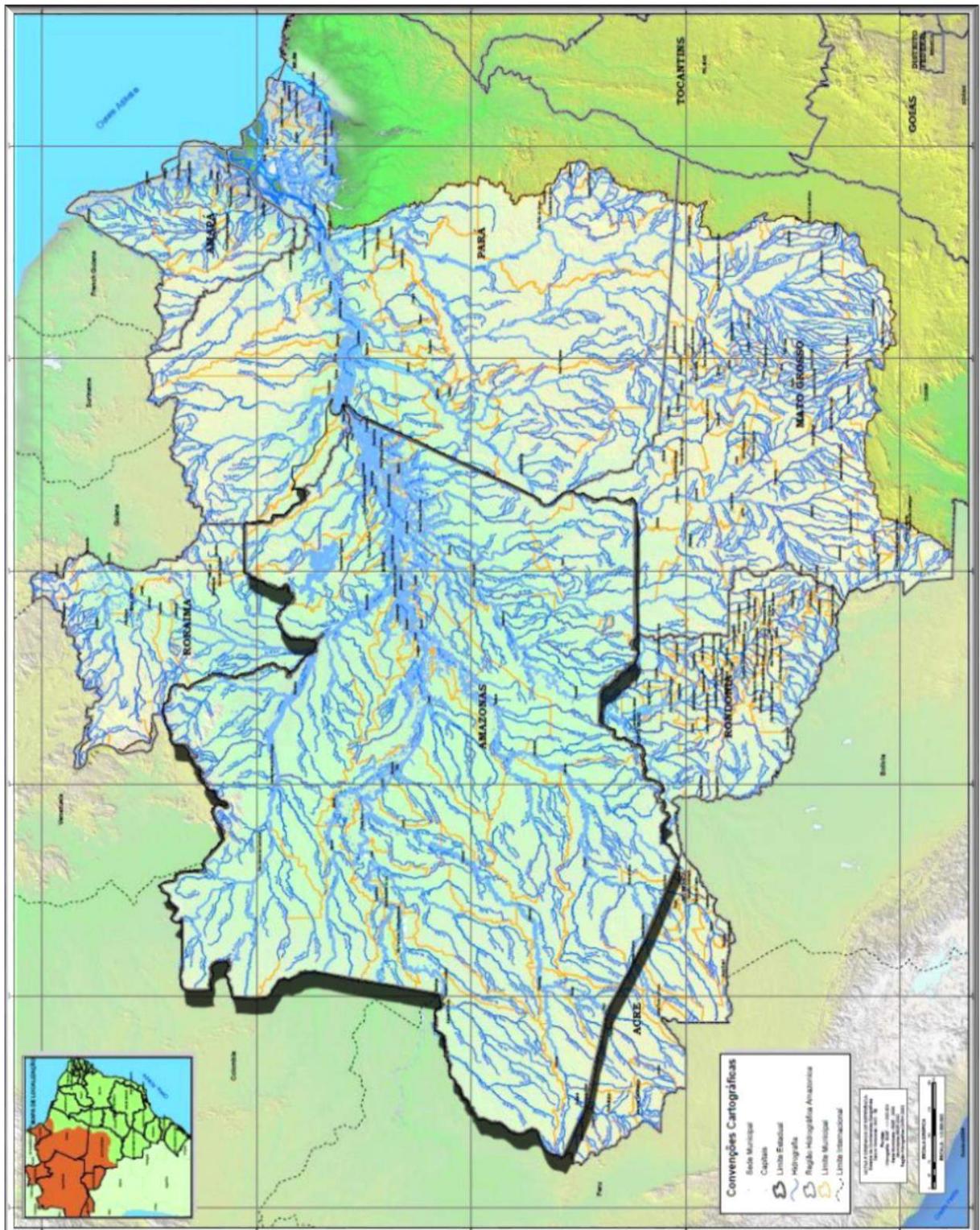


Figura 41 – Região hidrográfica amazônica
 Fonte: Agência Nacional de Águas (ANA), 2013.

Em um dos relatos, a professora Vânia Matos, moradora e diretora da escola Tiradentes, da comunidade Menino Deus (Parintins-AM), recordou a época em que tinha 10 anos, e os primeiros barcos que faziam linha para Manaus começaram a passar na frente da comunidade e aportar naquelas margens. Em seu depoimento, falou dos portos de lenha que existiam na comunidade, o nome e tipo das diversas embarcações e o momento da transição do vapor para o combustol:

Mais ou menos de 1965 pra cá os barcos recreio já começaram adentrar aqui o rio Amazonas, paravam nos portos de lenha e lá eles também embarcavam os passageiros. Compravam queijo, leite, muitas vezes a gente abatia até as rezes pra vender a bordo e, com certeza, isso seria pra alimentar os passageiros e a tripulação. Nós víamos sempre, passar aí em frente da nossa comunidade, as chamadas “chatinhas”. As chatinhas eram mais pra transportar os passageiros e algumas mercadorias que também vinham do Pará para o Amazonas, a última que ainda viajou e parou nos portos de lenha daqui era a “Irineu Evangelista”. Onde os navios paravam, como aqui em Itaboraí do Meio, os moradores tiravam lenha pra vender a bordo. Isso era um meio econômico ativo que o povo sobrevivia, desta maneira vendendo lenha. Depois foi mudando das lanchas que queimavam lenha e já passavam os outros navios que já vinham queimando o diesel, o combustol, como era o Lauro Sodré, o Lobo D’Almada, o Augusto Montenegro e também o Leopoldo Peres. Então, ali já começou mudando e já foi se inovando os meios de transporte.

Mas é o depoimento do Sr. Aldenir Navegante, professor de 60 anos do município de Parintins, que traz alguns detalhes de como começa a nascer a navegação do recreio que substituiu as antigas embarcações da Empresa de Navegação da Amazônia (ENASA), por volta da década de 1960, começando a transportar mercadorias e passageiros apenas de forma secundária:

Eu lembro de quando eu era criança que antes desses recreios a gente só viajava nos navios da ENASA, os barcos de recreio daqui eram só aqueles motores batelão, mas levavam apenas gado e só depois começaram a transportar pessoas, mas sem nenhuma segurança. O primeiro barco desse tipo de viagem foi o navio chamado Itamarati. Esse barco quando ele começou a viajar era lotado de gente. Aí foi que a Capitania começou acordar pra responsabilidade do barco andar com salva vidas. Acontecia muito acidente, eu lembro de um acidente com um barco chamado Presidente Kenedy que foi pro fundo aqui acima de Itacoatiara e morreram algumas pessoas, ele deu num tronco e virou. Foi aí que começou a mudança, saiu a ENASA e entrou os recreios, que só depois começaram a melhorar.

Os barcos de recreio prestam serviços que podemos destacar como sendo de utilidade pública para o Amazonas, pois, há séculos, abastecem os distantes lugares, das diferentes Amazônia, com tudo o que se possa imaginar. A título de exemplo, nesse estudo, identificamos, a partir dos relatos de comandantes, proprietários e passageiros, alguns dos principais itens que essas embarcações transportam para o interior e para a capital: encomendas (cartas, dinheiro, pequenos objetos de valor, etc.); artigos de primeira necessidade (alimentos industrializados ou congelados, produtos regionais e medicamentos); móveis, eletrodomésticos

e utensílios domésticos; materiais de construção; caixarias (produtos de beleza, principalmente); engradados; mudanças; veículos automotores (motocicleta e automóvel de passeio); máquinas e peças de reposição, etc. Somado a esses itens, o barco recreio é, muitas vezes, o responsável pela remoção de doentes até os centros urbanos mais preparados para atendimentos específicos e para os traslados turísticos (Figura 42).



Figura 42 – Os produtos transportados no porão da embarcação.

Foto 1 – Transporte de mudança; Foto 2 – Veículo sendo içado para dentro do porão.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014

Tamanha a importância desses barcos para os comerciantes do interior, que eles se antecipam a sua atracação no porto, chegando durante a madrugada em canoas, para esperar suas cargas e evitar perdê-la para outro comerciante diante de sua possível ausência. O comandante Mário Monteiro nos fala sobre essa preocupação:

Na cidade que nós vamos, a última cidade que nós vamos, os pessoal tem uma dificuldade tão grande. Nós chega uma hora, duas hora da madrugada e esse povo tão tudo na canoa esperando esse barco chegar naquele carapananzal. Eles vem de 15 quilômetro no rabetinha, coitado, tudo com sono. Isso pra eles não perder a carga deles, a farinha que nós traz. Eles têm que desembarcar de noite mesmo.

Enfim, as embarcações de recreio são promotoras de desenvolvimento no Amazonas e o único item que não transportam comercialmente são os derivados de petróleo e produtos radioativos, mesmo porque a legislação não permite, mas tudo o que realmente as pessoas do interior precisam é transportado nesses veículos (Anexo AI). Tamanha a importância desse típico transporte amazônico que, em depoimento durante nossa pesquisa de campo, a Sra. Railgila Torres, proprietária do Navio Motor Leão de Judá, nos fala sobre como sua embarcação conseguiu ajudar o município de Uarini-AM e sobre o que acontece quando uma pequena cidade do interior, cercada por água nos rincões amazonenses, “ganha” uma linha de recreio:

Eu não vejo outra forma mais econômica, forma mais rápida, pra levar o desenvolvimento e a prosperidade para o povo do interior sem ser pela navegação. Observe, Uarini era uma cidade de duas ruas, mas Uarini era uma cidade que produzia. Em 2006, a gente começou a viajar pra Uarini e, quando essas navegações começaram a chegar lá, a gente começou a ligar Uarini direto à Manaus. O desenvolvimento dessa cidade foi *tremendo!* Hoje eu vejo Uarini como uma terra muito mais desenvolvida do que quando eu cheguei lá. A cidade produzia do mesmo jeito que produz hoje, mas ela parecia uma comunidade. As pessoas de lá não tem emprego, mas elas têm roça. Se elas têm roça, elas têm trabalho. Aqui na cidade o camarada tem orgulho de dizer assim: Eu tenho um carro! Lá não, lá é assim: Eu tenho uma roça, eu tenho uma quadra de roça, eu tenho duas quadras e pronto! A cada quatro meses ele abre uma quadra de roça e daí ele tem o trabalho pro ano inteiro. O que eu quero te dizer com isso? A ida das embarcações até esse município, a facilidade chegou pra eles porque ligou Manaus direto com eles. Antes eles vendiam as coisas deles em Tefé e, também, compravam em Tefé tudo pra revender no Uarini. Hoje eles vendem e compram direto em Manaus. Eu acho assim que a navegação foi fundamental pro desenvolvimento dessa cidade. Tem momentos que o rio seca e chega a uma situação em que todas as embarcações param de ir pra Uarini, os comerciantes vão buscar mercadoria em Tefé com toda aquela dificuldade, de canoa. Chega ao absurdo de eles pedirem, pelo amor de Deus, que eu não deixe de ir pra lá. Eles sentem na pele a paralisação duma embarcação, com uma semana de embarcação parada você sabe como nós somos importantes, como a gente contribui pra economia desse estado. A gente leva prosperidade pra esses municípios todinhos. Realmente, você vê o desenvolvimento de uma cidade quando chega um recreio.

Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, corrobora a informação anteriormente prestada, afirmando, com toda a certeza de quem está há mais de 35 anos nessas águas, que, sem o transporte dos barcos recreios, o estado do Amazonas enfrentaria períodos conturbados:

Sem transporte hidroviário vamos ter fome, miséria e morte. Aqui, no Amazonas, se tem 10 doentes na cidade do interior precisando se locomover pra capital, 1 vem de avião, 9 vem de barco. Avião é caro e não tem condição de transportar a quantidade de gente que a gente transporta, teria que aumentar o número de aeroportos e de aviões pra caber todo mundo. Fome total porque o interior do estado não é autossuficiente, não se sustenta. Alguns produzem carne, mas hoje em dia com a perseguição à abertura de campo já tá ficando escassa a carne no interior do Amazonas. O peixe deixou de ser o principal alimento do pobre, porque tá caro. Hoje o pobre se alimenta de frango e o interior não produz frango suficiente, mas a gente traz muito frango, da cidade para interior. Medicamento, quem leva medicamento pro interior? São os barcos. Quem mantém a rede de comércio de supermercados e de pequenos mercadinhos? São os barcos, e muita embarcação. Causa um impacto muito grande quando a embarcação para ou quando ela deixa de operar por alguma razão: é fome total. Aonde é que vai viajar? Por exemplo, na metade de um trecho, Parintins-Manaus, no mínimo são 400 pessoas que viajam toda semana. Imagina em todo esse estado? E as pessoas não viajam por Turismo, elas viajam por necessidade, vêm fazer alguma coisa, vêm resolver algum problema, vêm buscar médico, vêm fazer a comprazinha pro seu comércio.

A embarcação é, também, uma variável que movimenta a economia informal dos portos, a exemplo dos trabalhadores que atuam nas escadarias do porto improvisado da Manaus Moderna; nas descidas dos barrancos em muitos municípios que nem porto têm; no Porto de Manaus (*Roadway*), etc. Aos olhos dos que não conhecem o setor portuário

amazônico, ao verem a multidão de pessoas que vêm e vão nas pontes improvisadas que dão acesso às embarcações, podem julgar que ali vive uma sociedade “sem ordem”. Entretanto, pelo contrário, há décadas trabalhando naquele regime, apesar do trabalho insalubre, eles se compreendem na aparente “desordem” (SHERER, 2013). Essa reflexão torna-se clara com o depoimento de Alessandra Pontes, proprietária de embarcação: “É gente entrando e saindo, passageiros e familiares, mudança chegando, gente que tá pegando encomenda, gente que tá deixando encomenda, carrega e descarrega a embarcação. Enfim, mas só quem trabalha entende e sabe como é essa organização”.

Normalmente quando uma embarcação de recreio parte próximo da hora do almoço, a obrigação do passageiro é chegar alimentado para a partida, pois o serviço de bordo irá servir, naquele dia, apenas o jantar. Sabendo disso, uma população de vendedores externos se aglomera para adentrar a embarcação para comercializar alimentos antes da partida. Da mesma forma, quando uma embarcação chega ao porto das cidades do interior amazônico, fazendo escala, ela se torna uma oportunidade de a população comercializar algumas poucas mercadorias regionais – frutas, artesanato e guloseimas típicas da região. Ao atracar em cada porto, imediatamente, vários vendedores adentram à embarcação com suas bacias de alumínio, abastecidas com todos os produtos possíveis.

Alguns proprietários de embarcação alegam que é perigosa a presença dessas pessoas no interior dos barcos, por conta da ocorrência de pequenos furtos de bagagens de mão dos passageiros, que vão embaixo de suas redes. Outro risco para a proibição do comércio de alimentos repousa sobre a segurança alimentar da população que transporta, uma vez que, navegando por dias sob a responsabilidade da tripulação, esses passageiros diante de qualquer mal-estar contam apenas com o serviço de enfermagem da embarcação. Mas, mesmo assim, os donos de barco os deixam atuar, pois, segundo o Sr. Amílcar Lima, proprietário no Navio Motor Parintins, “o vendedor é um ponto de referência, se você tratar ele bem, ele indica seu barco, ele é o nosso ponto de apoio”.

Até mesmo quando a parada acontece por alguns minutos, nas escalas entre municípios, os vendedores não abrem mão de adentrar as dependências do barco para levar aos passageiros algumas opções de lanches, a exemplo da parada no município de Codajás-AM, cidade do médio rio Solimões conhecida com a “terra do Açaí”, que recebe boa parte dos veículos fluviais que sobem e descem o rio em direção ao alto Solimões. De outra forma, quando não se consegue vender no porto da cidade, porque a parada foi rápida ou porque o porto não possui condições necessárias à atracação do barco, alguns moradores adjacentes abordam a embarcação em movimento para comercializar suas receitas regionais, algo

perigoso, mas que fazem com destreza conforme figura 43, registrada no rio Amazonas, nas proximidades de Itacoatiara-AM.



Figura 43 – Vendedor ambulante dos rios

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13; Org. dos dados: PEREIRA, M. S., 2014.

A operação desses barcos é algo complexo e envolve um alto contingente de funcionários para dar conta das diversas funções: comando, auxílio do comando, cozinha, máquinas, praticagem e sondagem, administração, enfermagem, etc., numa jornada que dura tanto com o barco parado quanto com ele em movimento. O Sr. Amilcar Lima, proprietário do Navio Motor Parintins I, nos fala dessa complexidade: “O barco chega em Parintins na sexta-feira e, na sexta mesmo, a gente começa a organizar pra sair na segunda: coloca carga pra dentro, tira carga, faz o rancho da embarcação. A gente tem uma equipe de 22 pessoas, mas era 36 e a gente enxugou”. Pela elevada demanda, pelos dispêndios operacionais e por ter a obrigação cultural de ofertar um transporte acessível à população, a embarcação regional é, também, o tipo de transporte que mais opera no limite de sua capacidade, e, quase sempre, com excesso de passageiros e cargas, um problema que advém de longas datas. Devido à superlotação das embarcações no início do século XIX, Moog (1975) chegou a descrever que, no passado gumífero, o transporte de passageiros prestado às populações do interior da Amazônia era tão precário que até mesmo “[...] o gado para corte viajava com mais conforto” (p. 26). Na atualidade, continuamos a nos deparar com esse tipo de crime contra a vida, pois o excesso de passageiros e de cargas, faltas graves praticadas por comandantes e proprietários de embarcações, ainda contribuem para a maioria dos naufrágios noticiados.

Contudo, a fiscalização da capitania dos portos, principalmente em ações nos portos de origem e nas abordagens no meio do caminho, tem buscado intimidar essas práticas informais. Para auxiliar a abordagem, a Marinha utiliza a identificação do disco de *Plimsoll* gravado na estrutura da embarcação como uma das principais ferramentas para identificar se o veículo está transportando acima de sua capacidade projetada (figura 44).¹⁸⁹ Todavia, com a diminuta mão de obra disponível, o trabalho da autoridade fluvial na extensa malha hidroviária da bacia amazônica é constantemente burlado, visto que o transbordo de passageiros de canoas e lanchas para dentro dos barcos, a poucos quilômetros do porto de origem, continua como uma prática usual. Um dos passageiros entrevistados no trecho Manaus-Parintins afirmou:

Os barcos que vão de Manaus pra Belém ou Santarém eles levam embaixo das redes mercadorias, carros, motos. Tem comandante que percebe que atingiu o carregamento, mas manda os passageiros segurarem e esperarem passar da CEASA, passar da fiscalização e só depois atar a rede. Você acha que tá correto? Não, devia ter uma fiscalização mais profunda. Muitos acidentes acontecem por causa das coisas dessa natureza.



Figura 44 – Embarcação regional de recreio, em destaque disco de *Plimsoll*
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13; Org. dos dados: PEREIRA, M. S., 2014.

As embarcações em que subimos a bordo durante a pesquisa não apresentaram os problemas que listamos, menos porque estivessem sob observação de um pesquisador e mais

¹⁸⁹ Segundo as normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação interior (NORMAM-02/DPC), o disco de *Plimsoll* é uma marca de linha de carga que consiste de um anel, que pode variar de tamanho conforme o tipo de embarcação, cruzado por uma linha horizontal. A marca é fixada em ambos os bordos da embarcação, de forma que o centro do anel seja colocado à meia-nau. Essa marca indica o limite que o navio pode ser carregado com segurança e é certificado por alguma sociedade classificadora autorizada pela Marinha. Disponível em: http://lithic.kingghost.net/dpc/sites/default/files/normam02_0.pdf.

porque buscam atender às normas de segurança da navegação. A veracidade dessa assertiva se confirma na medida em que a maior parte das embarcações listadas nessa pesquisa está filiada ao Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (SINDARMA) ou à Associação dos Armadores do Transporte de Cargas e Passageiros do Estado do Amazonas (ATRAC), mantendo estreito diálogo com as autoridades que fiscalizam seus serviços, além de demonstrarem o compromisso de difundir, entre os demais transportadores, boas condutas de navegação e denunciar práticas intoleráveis. Contudo, ao cruzar com diversos veículos na calha central do rio Solimões-Amazonas, conseguíamos identificar facilmente o problema supra indicado.

Mas, nem toda parada de embarcação no meio do caminho para receber passageiros pode ser considerada um crime. Realmente, a imagem de uma embarcação parada no meio do rio para receber passageiros, embarcados de outros veículos, revela uma cena temerosa quando se discute a segurança da navegação. Essa crítica é fundada no fato de o transbordo de passageiros acontecer entre embarcações que alinham lado a lado suas balaustradas¹⁹⁰, ou lançam pranchas, unindo os veículos com amarras para transpor os passageiros, gerando riscos à vida e, é claro, se a embarcação já estiver com sua lotação máxima, acarreta maior excesso de peso. Mas, navegando entre Coari e Parintins, no rio Solimões-Amazonas, observamos que essa prática constante também acontece por necessidade, especialmente nos trechos de rio distantes dos centros urbanos do estado. O fato de as embarcações, às vezes, pararem no meio do rio, quando um ribeirão acena, revela a “solidariedade” existente para com as populações do meio do caminho. Nesse momento, mais uma vez, conseguimos perceber a utilidade pública que a embarcação de recreio tem para as populações amazônicas, pois o barco que passa pode ser a única alternativa de transporte naquele dia e, em momentos de urgência, pode significar viver ou morrer. Conforme nos alerta o Sr. Amílcar Lima, proprietário do Navio Motor Parintins, ao ser indagado sobre a questão das paradas dos barcos no meio do caminho:

Eu nunca vou deixar de parar pra os ribeirinhos porque foi como eu comecei. Você não sabe o que aquela pessoa tem, se tem alguém doente, se tem alguém que se eu deixar ele vai chegar a um óbito. Eu não posso deixar essa pessoa no meio do rio, você tem que pensar nele. Embora eu me atrase, eu sei o horário que eu tenho que passar na próxima cidade, se a parada do ribeirão me atrasar 20 minutos, a gente compensa na velocidade de maneira que não venha onerar os custos ou comprometer a segurança. Não precisa de muita coisa, vale a pena o serviço que a gente presta pelo lado humano.

Para essa prática, existem normas e procedimentos de segurança para não colocar em risco a vida das pessoas. Segundo o Comandante Roberto Brandão, da embarcação Parintins I,

¹⁹⁰ Entende-se como balaustradas das embarcações as bordas laterais.

até mesmo a capitania orienta a parada em determinadas circunstâncias sob risco de serem advertidos caso não socorram a população ribeirinha que acena para o recreio. Na verdade, não se trata de uma imprudência, mas um serviço de utilidade pública que a navegação do recreio presta à sociedade:

Esse tipo de procedimento faz parte da cultura. Como não podemos parar uma embarcação dessa num barranco, uma embarcação de menor porte atraca no lado do navio amarra o cabo e a pessoa passa com segurança. Nesses casos, se nós não pararmos, nós corremos o risco de até tomar uma advertência da Marinha. A própria Marinha, nos orienta porque muitas vezes é um caso de doença e que o passageiro tá necessitando daquela passagem pra viajar. Você não pode se negar de parar a embarcação. Tudo isso é feito com o motor propulsor parado.

Outra utilidade da embarcação está em um de seus setores mais conhecidos e prestigiados pela população amazonense, o setor de encomendas. Um dos passageiros nos indagou: “Quem nunca enviou alguma encomenda por esse tipo de embarcação ou já foi no porto de Manaus buscar algo?”. Esse setor funciona, então, como o correio do interior. Para os donos de embarcação, este setor é o mais delicado da embarcação, pois requer muito controle para evitar extravios, visto que nessas situações o dono do barco deve pagar pela perda e ainda indenizar o dono da encomenda. Ademais, segundo Alessandra Pontes, esse é o setor que, na maioria das vezes, arrecada o dinheiro necessário para custear a alimentação dos passageiros, porque, enviar uma encomenda por um barco, unitariamente, é mais caro que despachar uma carga:

O setor de encomenda leva cargas leves, mas leva cargas de valor. Enviar um envelope, por exemplo, sai mais caro, para o cliente, que mandar um fardo de 50 quilos no compartimento de cargas. E pro proprietário é complicado: se acontecer alguma avaria com a carga que vai no porão, você paga o valor da nota ou você faz um acordo com o cliente; se sumir uma mercadoria no setor de encomenda, você vai ter que indenizar o cliente. É um setor pequeno, fechado, mas exige um controle mais delicado. Mas também é um setor que responde e garante, por exemplo, algumas despesas de embarcação, como a despesa com alimentação.

O modal hidroviário é o que menos recebe investimentos públicos, se comparado aos demais modais¹⁹¹, entretanto, podemos afirmar que este é o modal de transporte mais controlado pelo Estado. Entre os órgãos que atuam no controle dos serviços prestados e na fiscalização da segurança da navegação, podemos destacar: a Capitania dos Portos, com a função de garantir a segurança da navegação; a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), órgão que regulamenta a atividade fluvial de transporte e controla as hidrovias; a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), que busca garantir a saúde das

¹⁹¹ O Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), em 2011, destinou apenas 5,28% dos mais de R\$ 423 bilhões do plano para o modal hidroviário, enquanto o modal rodoviário recebeu 30,84%. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/vetor.pdf>.

populações embarcadas; o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que fiscaliza os direitos trabalhistas para garantir ambientes salubres aos funcionários da embarcação; as Polícias Militar, Civil e Federal, que buscam garantir a ordem pública nos rios e intimidar atividades ilícitas, como o tráfico de drogas e furtos; o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que tenta intimidar as práticas de transporte ilegal de espécies do ecossistema amazônico; os Conselhos Tutelares e Delegacias de Infância e Juventude, que agem de forma a evitar o transporte ilegal dos menores de idade; a Receita Federal e Secretaria de Estado da Fazenda (SEFAZ/AM), responsáveis pela arrecadação ao erário sobre as cargas e passageiros transportados. Enfim, o barco recreio como menos assistido entre os transportes de passageiros, sequer recebendo subsídios, é o que é mais fiscalizado.

Embora um grande número dessas embarcações trafegue, atualmente, sem as mínimas condições de segurança, parte das empresas familiares que operam o transporte de passageiros e cargas na bacia amazônica, em embarcações de madeira ou aço, já utilizam as mais modernas tecnologias de navegação: radar, sonar (ecobatímetro), agulha magnética (bússola), rádio, correntes de leme no lugar de cordas, máquinas mais potentes com controle de emissão de gases, etc. Com tecnologias modernas e propulsores potentes, conseguem vencer em menor tempo as distâncias amazônicas, o que também implica maior consumo de combustível. Ademais, o maior consumo não se dá apenas em virtude da potência dos motores, mas, principalmente, por conta do tamanho das embarcações que também elevaram suas capacidades. A forma como a tecnologia dos propulsores auxilia os recreios foi expressa por Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Parintins, quando afirma: “Há 10 anos as embarcações viajavam a 1.400 rotações subindo o rio e 1.100 rotações descendo. Hoje, se viaja a 2.000 e 1.600 rotações. Isso gera um impacto no consumo, mas também reduz o tempo”. A segurança e a comodidade são, portanto, para os passageiros, os fatores mais relevantes, principalmente, o tempo, visto que a duração da viagem é um dos maiores impeditivos para muitas pessoas declinarem da ideia de viajar de barco.

Nesses veículos, a variável tempo e distância se entrelaçam devido às longas distâncias percorridas, onde os trechos percorridos lentamente duram dias e até semanas. Considerando o estendido período de estada dos passageiros a bordo, a evolução dos Navios e Barcos Motores, ao longo dos anos, também passou a considerar os serviços de bordo: salão de beleza, salas de vídeos, serviço de acesso à rede mundial de computadores, etc. Exemplo desses serviços pode ser observado no Navio Motor M. Monteiro, que faz a rota Manaus-Tabatinga-Manaus, uma das rotas de transporte interior mais longas do Brasil, numa viagem que dura 21 dias para vencer os mais de 3 mil quilômetros do percurso, fazendo escalas nos

portos das cidades do médio e alto rio Solimões para carregar e descarregar cargas, além de embarcar e desembarcar passageiros.

O barco regional de recreio é um transporte que faz parte da cultura amazônica, tem dia e hora preestabelecidos para partir, um costume trazido de longas datas. Os passageiros que, costumeiramente, viajam não abrem mão de ir no barco “tal” que sai às “xis” horas do dia da semana ou do final de semana, mas, diferente das demais empresas de navegação, que têm no tempo o princípio de sua acumulação – o lucro –, necessita alcançar um carregamento médio de cargas e passageiros para viabilizar uma viagem. O Transporte entre Parintins e Manaus dura, em média, não mais que 12 horas, mas porque o barco não faz mais viagens durante a semana? Viajando mais não se ganha mais dinheiro? Entretanto, a lógica é outra, e o depoimento de Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas nos revela a racionalidade do empreendedor desse tipo de transporte: “Se a embarcação da minha família viajar com 50 passageiros, é prejuízo. Se viajar com 100, paga a despesa. O custo da navegação cresceu muito com a falta de políticas públicas o custo elevou e o benefício caiu”. Estar parado e esperando carga é, então, uma estratégia de manutenção do serviço e existência no setor. Mas, atingir ou não o limite mínimo não é impeditivo ou condição para se realizar a viagem, pois, conforme afirmado anteriormente, o dia e a hora de saída faz parte da cultura local, o passageiro depende disso e a manutenção da honra da família prestadora do serviço também, importando mais se haverá ou não dinheiro para arcar com a próxima viagem.¹⁹² Um dos passageiros que entrevistamos, o Sr. Raimundo Andrade, descendo de Manaus para Parintins nos disse: “Meu critério pra iscolhê meu barco é o costume, já é um costume da gente de tê o barco que a gente viaja, no dia e na hora certa que ele acostuma sai”.

Embora, em meados do século passado, a política nacional de desenvolvimento tenha generalizado as diretrizes de suas ações, desconsiderando as potencialidades de uma Amazônia entrecortada por rios, para beneficiar um rodoviarismo irracional que atendeu apenas aos interesses do grande capital – capital este que se apropriou das terras, da natureza e das vidas das pessoas que, para as áreas rodoviárias, migraram na esperança de trabalhar nas terras oferecidas –, contudo, o automóvel nunca substituiu o barco, e tampouco, as estradas fixas de terra e asfalto tornaram as estradas dinâmicas de água menos importantes nesta porção do Brasil. A Amazônia dos rios, mesmo abandonada pela macro-política nacional, continuou a acontecer em cada rio, paraná, igarapé, lago e furo. Enquanto o Estado brasileiro

¹⁹² Essa questão será melhor abordada no último capítulo desse estudo, uma vez que sem subvenções o transporte intermunicipal e interestadual de passageiros tende a ruir em pouco tempo, deixando parcela considerável da população ribeirinha sem poder contar com principal meio de transporte.

se isentou de investir na melhoria da infraestrutura portuária, revertendo recursos financeiros para outras prioridades de transporte – a exemplo, das rodovias e aeroportos surgidos, como prioridade, na Amazônia de então –, a navegação contou apenas com a iniciativa das famílias que se mantiveram em suas rotas fluviais, quando os navios das empresas que recebiam subvenções abandonaram ou encurtaram o percurso de viagem, na segunda metade do século XX.¹⁹³ Conforme afirma Nogueira (1999, p. 122).

Sendo originários do pequeno comércio de regatão e cobrindo percursos cujas origens situavam-se nas cidades do interior onde residia, essa atividade evoluiu não só com a pequena acumulação ao longo de anos no comércio, como também a partir da retirada das embarcações da empresa estatal.

Dessa maneira, nasceram as incipientes empresas familiares de transporte fluvial que, atualmente, operam na bacia Amazônica, ao mesmo tempo em que tiveram que reinventar esse veículo destinado ao transporte de passageiros e cargas. Não podendo adquirir embarcações de ferro, iguais às que operavam até então nos rios amazônicos, pelos altos custos de aquisição e manutenção e sem ter passageiros e cargas suficientes que justificassem operar em meio a uma economia decadente, retornaram aos barcos de madeira, adequando-os às necessidade de transporte ao longo do tempo: alteraram as estruturas, construindo veículos maiores e com mais pavimentos; aumentaram a potência da propulsão, substituindo o vapor pela combustão, o que contribuiu para reduzir o tempo de viagem; passaram a ofertar serviços de bordo adicionais; etc. A partir de então, como única alternativa de mobilidade das populações caboclas de baixa renda, como até hoje ainda é, passaram a ofertar seus serviços entre as diversas paragens do interior e capital, atracando em portos improvisados, barrancos e, até mesmo, no meio do rio, quando não havia possibilidade de atracação.

Muito das lembranças dessas famílias que empreenderam, no transporte fluvial amazonense, foram apresentadas nesta seção do estudo nos depoimentos prestados pelos descendentes, que assumiram os negócios da família e passaram a administrar as linhas do recreio (filhos e netos); comandantes que, fielmente, continuam prestando seus serviços de comando e praticagem àquelas famílias, emprestando um saber inesgotável para guiar os patrimônios que flutuam; e passageiros que, falando de suas histórias de vida, acabaram por

¹⁹³ O diminuto investimento do Estado na segunda metade do século XIX, fez o então Ministro dos Transportes do Brasil, Alfredo Nascimento, afirmar no ano de 2007: “O Brasil está na contramão no setor, por ter deixado de investir em hidrovias nos últimos anos, pois estes são meios menos onerosos à produção e dão maior competitividade aos produtos”. Continuando seu posicionamento, lamentou o fato de somente pouco mais de 1% das cargas brasileiras, naquela época, serem escoadas via transporte hidroviário, um modal mais barato para a formação de preços. No Amazonas, enquanto se investiu em estradas (Manaus-Porto Velho) e aeroportos (Aeroporto Internacional Eduardo Gomes), pouco se aplicou, durante os anos que se seguiram entre 1970 e a primeira década do século XX: para uma melhor estrutura do Porto de Manaus (*Roadway*), para construir portos nas cidades do interior, para o licenciamento de hidrovias e para a manutenção dos modais construídos até então.

nos demonstrar a importância da embarcação para um povo que vê no rio o caminho mais seguro e, na maioria das vezes, o único que o bolso comporta percorrer.

Recebendo passageiros e transportando produtos extrativos para a capital; e industrializados para o interior, a navegação dos recreios promoveu ciclos espontâneos de movimento, as conexões sociais do rio, porque, conforme afirma Moraes (1938, p. 53):

Os defuntos vão pra cova embarcados, embarcados vão os noivos, os padeiros, as procissões, os caçadores, os comerciantes, os trabalhadores, os eleitores, os namorados, os músicos. O rio é a rua [...] muitas vezes se encarregam de pequenos, mas importantes serviços, como levar correspondências, dinheiro, remédios, e até pequenas mercadorias aos parentes e amigos que residam no itinerário percorrido, como alimentos, gelo, gasolina, etc.

Embora simples e tradicional, o recreio navega apontando para a proa do futuro!

3.3.1 Os “estabelecidos” do rio: as famílias tradicionais no transporte de recreio¹⁹⁴

Os proprietários das embarcações que prestam serviço de transporte regional de recreio – armadores regionais, como são conhecidos pela legislação; e patrões, pelas tripulações – estão representados neste estudo pelos sujeitos indicados no Anexo AJ. Estes são, na maioria dos casos, homens e mulheres do interior. Em nosso estudo, 80% dos proprietários entrevistados, apesar da identidade que têm com a capital por conta da linha do recreio, nasceram e registraram suas embarcações no interior (Anexo AK.1), e, também, mantêm suas residências nas cidades de origem das rotas. Descendentes dos pioneiros da atividade na Amazônia contemporânea que, vivendo as necessidades cotidianas de transporte, em cada cidade à beira-rio no interior do Amazonas, investiram em soluções para sanar os problemas de comunicação entre o interior e a capital. Os patriarcas e matriarcas que iniciaram a atividade de navegação, ainda na primeira metade do século XX, perpetuaram a tradição familiar voltada para o transporte, incentivando filhos, netos e bisnetos a continuarem na atividade. Em nosso estudo, a herança familiar foi, também, a resposta de 80% dos entrevistados para justificar a escolha da atividade como meio de vida (Anexo AK.2).

Por conta da tradição familiar voltada para o transporte, mesmo os que tentam largar as atividades fluviais, investindo noutros negócios ou se especializando noutras áreas como alternativa de vida, acabam retornando ao barco, por não conseguirem viver longe do rio e da navegação, uma relação simbiótica entre os homens que trabalham desde a infância nos rios

¹⁹⁴ Sobre a relação *establishment-outsiders*: consultar ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Tradução Vera Ribeiro e Pedro Sússekind. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

e a vida material e simbólica construída a partir da navegação. Esse vínculo entre o homem e a água já havia sido constatado por Bachelard (2013), quando diz que existe, sob as imagens superficiais da água, uma série de imagens cada vez mais profundas, onde os homens reconhecem um tipo de intimidade, um embrião que dá à vida um impulso inesgotável. Assim, em sua concepção “[...] a água é também um tipo de destino” (p.6).

Herdando a linha do recreio dos pais, muitos dos quais ainda vivem, os proprietários/responsáveis que entrevistamos demonstram satisfação pelo serviço que prestam, pois, segundo os mesmos, essa foi a melhor opção de trabalho que encontraram. Entre os trabalhos realizados fora da embarcação, esses sujeitos atuaram no comércio do interior (supermercados e farmácias), na indústria local de Manaus e na prestação de serviços (cartório, consultoria e na rede pública de ensino). Como alternativa de vida, para além da navegação, constatamos ainda que eles (as) se especializaram, buscando concluir cursos de graduação e/ou pós-graduação nas áreas de: Direito, Administração, Turismo, Planejamento de Transportes e Engenharia (Anexo AK.3). Contudo, suas especializações os levaram a retornar para o barco por descobrirem que a base científica conquistada ajudaria administrar os negócios familiares.¹⁹⁵ Bruna Nunes, proprietária do Navio Motor A. Nunes II, nos fala dessa experiência:

Toda a minha família está vinculada ao ramo marítimo, meu pai sempre teve embarcação. Desde quando eu nasci, na verdade, a gente viaja e quando nós [os filhos] crescemos, cada um foi seguir o seu rumo. Fiz faculdade, tentei trabalhar em indústria do distrito, mas vi que não era pra mim e voltei a trabalhar no barco. Eu voltei porque o tino por embarcação foi mais alto, tá no sangue da nossa família esse ramo de embarcação.

A Sra. Alcilene Monteiro, proprietária do Navio Motor M. Monteiro também demonstra a satisfação em ser herdeira do trabalho do pai e avô, afirmando: “Meu pai tem mais de cinquenta anos trabalhando com embarcação e eu herdei isso dele. Mas vem de avô, você já nasce, vivencia a vida inteira e dá continuidade, simplesmente. Já trabalhei no cartório e no comércio, mas acabei vindo ajudar a família”.

Chamou-nos a atenção o fato de os responsáveis pela administração do serviço fluvial de recreio, em nossa pesquisa, serem, na verdade, em sua maioria, “as responsáveis”, ou seja, 80,0% dos que foram ouvidos na condição de proprietário/responsável da embarcação, eram mulheres (Anexo AK.4). Mesmo o único responsável homem, o Sr. Amilcar Lima, proprietário do Navio Motor Parintins I, fez questão de informar que, embora

¹⁹⁵ Outras razões também foram apontadas para retornar para o barco: a) na navegação pode ser melhor remunerado; b) não se adaptou ao trabalho fora do rio; e c) o barco é um negócio da família, o que lhe dá mais independência.

seja ele quem esteja à frente da administração dos negócios, é uma mulher, a Sra. Nilda Kimura, quem realmente conhece todos os serviços e é a quem ele confia praticamente todo o barco: “Eu, particularmente, me preocupo com a manutenção do equipamento e do comando, o restante é com a Nilda: cozinha, fornecedor, dinheiro, nota fiscal, pesquisa com passageiro, puxar a orelha dos funcionários. Parte burocrática eu não entendo, deixo pra ela, ela sabe mais”. Esse fenômeno na administração das empresas de navegação do transporte regional de recreio não é injustificado e a mais provável explicação é a divisão social do trabalho por gênero, pois, conforme discutido em seções precedentes desse estudo, a navegação é uma atividade eminentemente masculina, mas também é de nosso conhecimento que o tipo de transporte do qual estamos tratando é uma atividade familiar. Como uma atividade familiar, a administração dos negócios da família requer que cada componente do grupo responsabilize-se por algo ou a eles sejam delegadas determinadas funções. Assim, na divisão social do trabalho das famílias possuidoras de embarcação de recreio coube a “elas” (filhas, netas e/ou esposas) ajudar na administração, enquanto a “eles” (filhos, netos e/ou maridos) a função de comando no timão.

Mas, trabalhar na administração da embarcação não significa que o aprendizado da navegação se resume ao escritório do barco. Pelo contrário, a maioria dos proprietários ouvidos demonstrou um profundo conhecimento sobre a arte de levar e trazer pessoas, além de cargas, por via fluvial. Então, administrar não isentou os proprietários de embarcação a, pelo menos, ter a carta de habilitação fluvial, e, assim, 80% dos entrevistados comprovaram possuir algum tipo de licença para conduzir embarcação (Anexo AK.5), mesmo porque pode acontecer de, numa eventualidade, terem que assumir o comando, conforme afirma o Sr. Amílcar Lima, proprietário do Navio Motor Parintins I, habilitado como Marinheiro Regional: “Às vezes, quando tá tendo temporal, eu vou pro comando. Pra atracar eu também auxilio. É um negócio que me preocupa muito. Eu tenho carteira só pra uma emergência, de repente um comandante chegou de porre, não dá pra entregar meu barco pra esse sujeito, eu mando ele deitar e assumir”.

Navegar, para esses sujeitos, é a atividade tradicional que trazem do seio familiar, com significado, além de econômico, social e histórico que, por ser um ofício da família, devem honrar. O caso da Sra. Alessandra Pontes, sócia-proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, é emblemático a este respeito por indicar, justamente, que o ofício foi recebido do pai, desde a infância, no período em que a economia do estado do Amazonas ainda dependia de apenas alguns poucos produtos regionais – extrativos e agrícolas. Filha do Sr. Alcides Pontes (Box 7 e Anexo AL), um ex-regatão que se tornou transportador, recebeu do

pai a incumbência de administrar os negócios da família. Aprendendo a navegar, habilitou-se e desenvolveu a paixão pela atividade a partir da experiência que viveu com a família.

Eu navego desde os 3 anos de idade. Meu pai era regatão, comprava mercadorias e levava pro estado do Pará para vender, na época ele trabalhava com juta, malva, jacaré e castanha. Eu, como única filha mulher, não largava o papai pra nada, passei a acompanhá-lo comercialmente a partir dos 14 anos de idade. No ano de 2000 comecei a trabalhar comercialmente com navegação de médio e grande porte, administrando e gerenciando a empresa de navegação. Hoje eu já tô na parte de consultoria das empresas da família. Eu tentei deixar a navegação várias vezes, mas sempre tô voltando porque eu sou apaixonada por navegação. Já vivi naufrágios, já participei de resgate, já participei de construção de embarcação. Então, na minha vida eu respiro embarcação, respiro navegação. De vez em quando eu largo tudo e vou embarcada como se fosse um tripulante, eu vou participando da viagem, colaborando, e, às vezes, até pegar o comando eu pego, desço em sala de máquina, eu interajo na viagem, ajudo na carga, no controle da carga, no controle da encomenda. Eu gosto, navegar é um lazer. Eu não me imagino sem navegar, eu não sei nem o que fazer sem navegação.

Box 7 – Alcides Pontes, um estabelecido do baixo Amazonas

Alcides Ferreira Pontes nasceu em 18 de Janeiro de 1940, era o 22º, e último, filho de uma típica família ribeirinha. Seu pai era pescador-agricultor; a mãe, administradora da casa e da prole. Formou uma típica família camponesa amazônica. Passou a infância e juventude na Boca do Boto, uma comunidade da margem esquerda do rio Amazonas, onde pescando com o pai para sustentar a família aprendeu o ofício da navegação. Após ficar órfão de pai, aos 14 anos, deixou de estudar para, junto com o irmão, sair nas madrugadas pelo rio Amazonas em busca do peixe que serviria para vender e/ou trocar por alimentos, ali se descobria para o primeiro ofício – ser pescador como o pai.

Ao retornar do exército, aos 19 anos, passou a morar em Manaus, mas a saudade da terra e da família o fez retornar à Parintins-AM. Bem disposto e comunicativo, logo conseguiu emprego junto ao Sr. Bertoldo, um descendente de Português e grande comerciante da cidade. O Sr. Bertoldo possuía muitas filhas e Alcides se enamorou de Francisca, a caçula e xodó do patrão, com quem se casou.

Da união com a Sra. Francisca, nasceram 8 filhos, que passariam futuramente a assumir os negócios do pai que iriam ser prósperos. Alcides e Francisca receberam do pai desta uma propriedade da cidade de Parintins e pra lá seguiu com os filhos para que os mesmos pudessem estudar.

Alcides e seu irmão, Nemezio, compraram o barco Pontes Irmãos, embarcação de 12 metros que fez com que a família iniciasse a vida na navegação como regatão. O tino de Alcides para o comércio nos rios despertou a atenção de Casemiro Florenzano, empresário forte do Estado do Pará, e este logo foi contratado para ser seu braço direito, como comprador de estivas (na época Malva, Juta, Castanha do Brasil, Peixe liso, Seringa, Carne de Jacaré e etc.). O dinheiro deixou de ser um problema.

Consolidado como regatão, o Sr. Alcides chegou a ter 06 barcos pequenos, quando então pôde adquirir de seu patrão de então uma embarcação de dezessete metros, batizando-a pelo nome de de Pontes, com esta ferramenta e o tino apurado para negociar, comprou sua primeira propriedade rural e lá passou a criar gado, salvando algum dinheiro no banco. Da Navegação promoveu o sustento da família a partir de então, e, com a ajuda dos filhos – seus companheiros de trabalho – construíram o Barco Motor Príncipe do Amazonas, tornando-se um armador respeitado.

Em 22 de Janeiro de 2014, o Príncipe do Amazonas singrou o rio com uma faixa preta de luto e a cidade de Parintins, num belo cortejo, escoltou com batedores da polícia militar, acompanhado dos bombeiros, levando seu ilustre filho na última viagem. Ficou o legado de um homem humilde, que fez da navegação sua vida e para seus filhos deixou a paixão de viver para navegar. Alessandra, a filha e companheira das viagens, tornara-se uma Especialista em Navegação, com o incentivo do pai, e, da mesma forma, todos os filhos seguiram a rotina de seu pai – serem estabelecidos nas águas do rio Solimões-Amazonas.

Contribuição e autorização: Família Pontes, Parintins-AM, Maio/2015.

Com a autoridade de quem tem pelo menos 10 anos na atividade, e a maioria mais de 3 décadas indo e vindo com cargas e passageiros nesses rios (Anexo AK.6), os donos afirmam que, administrar uma embarcação, requer dedicação de tempo integral para o trabalho, pois mesmo quando a embarcação não está navegando existe trabalho para ser operacionalizado com ela parada no porto. Um dos proprietários entrevistados, a Sra. Railgila Torres, do Navio Motor Leão de Judá, nos disse: “Quando você vê um barco parado no porto, na verdade, ele está trabalhando, o barco trabalha 24 horas e a gente também”. Quando as embarcações atracam nos portos, principalmente nos portos de origem e de destino da linha, é necessário se envolver em uma série de atividades, a começar pelos procedimentos de atracação do barco, antes de seguir ou de prosseguir com outra viagem, a saber: embarcar/desembarcar passageiros, verificando se aqueles que estão embarcando realmente pagaram pela passagem; receber pessoas que vão retirar/depositar encomendas; entregar/receber cargas; conferir a arrumação do porão, testando as amarras para que o barco não fique instável por conta de cargas que podem se movimentar durante a viagem; providenciar a limpeza das acomodações (refeitório, banheiros, convés, suítes, camarotes, etc.) para receber os passageiros a serem embarcados; orientar a tripulação sobre as formas de atendimento ao público externo; emitir e receber notas fiscais e/ou manifestos de cargas; tratar com as agências e/ou pessoas responsáveis pela venda dos bilhetes de passagem; definir as escalas de trabalho da tripulação; ir até as prefeituras, para as quais prestam serviços de transporte, para emitir notas de empenho a fim de receber pelos serviços prestados; buscar novos parceiros para realizar o frete, particularmente no comércio do interior; atestar a lista de passageiros junto à autoridade marítima para receber autorização de viagem; abastecer a cozinha com os mantimentos necessários à próxima viagem, para isso, deve-se ir às compras nas feiras dos municípios para fazer o “rancho” da embarcação; repor itens de segurança que, porventura, tenham se extraviados na viagem anterior; providenciar pequenos reparos no interior da embarcação, em virtude de avarias causadas pela má utilização (torneiras, pias, vasos sanitários, portas, lâmpadas, tubulações, fiação elétrica, etc.), e, quando necessário, providenciar as manutenções preventivas e corretivas, pontuais, nas maquinarias e equipamentos da embarcação; fiscalizar a entrada de produtos não autorizados pela legislação brasileira, como: entorpecentes, animais silvestres, pescados controlados pela Lei do Defeso; etc. Por conta dessa infinidade de tarefas, Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, diz: “Dono de barco envelhece muito rápido. O estresse é tão grande que eles morrem de infarto ou derrame. O cara envelhece assustadoramente e eu te falo: embarcação é um vício! É um trabalho desgastante, arriscado, cansativo, mas ninguém consegue deixar”.

Com tantas atividades no dia a dia, o proprietário de embarcações regionais de recreio não têm como se envolver em outras atividades. Até mesmo nas folgas semanais que não são muitas, estão envolvidos com alguma atividade ligada ao barco ou ao rio. A Sra. Bruna Nunes, afirma: “O ramo de barco inclui muitas coisas pra se preocupar, tem que ser versátil, não tem tempo pra se envolver com outras áreas. O barco é como uma casa, tem que tá dando manutenção. Nós andamos até com pintor pra fazer retoque de pintura, porque o fluxo de pessoas é muito grande”. Como a embarcação nunca para, dormir muito tarde e acordar bem cedo é uma prática comum para seus proprietários, viajando ou parados no porto. Essas preocupações foram demonstradas no depoimento da Sra. Railgila Freitas, que continua:

Eu começo antes do amanhecer do dia: parado ou em viagem trabalhamos 24 horas. A gente dá alimentação pra 300 passageiros e não tem que deixar faltar nada. A pessoa tá pagando aquilo ali pra ser transportada, ela tá pagando por um serviço. Esse passageiro não tem pra onde correr se faltar alimento, a gente vai estar no meio do rio! Com essa preocupação eu acompanho desde o café da manhã, às 4 da manhã, até o jantar. Isso tudo com o barco navegando. Agora, a embarcação parada tem a questão do descarregamento e carregamento, começa 6 horas da manhã e vai até 2 da manhã do dia seguinte. Pra limpeza, nós temos pessoas pra fazer, mas temos que estar alí para ver se tá tudo certinho. Nossa máquina é nova, mas meu esposo é responsável por acompanhar o comportamento dela durante toda a viagem. Pra gente que vive dentro de uma embarcação, navegando, é difícil você dizer que tem folga. Daqui prali chega uma situação pra você resolver: é passageiro que não está passando bem e a gente tem que acionar a enfermeira; é lâmpada do holofote, que o comandante usa, que queima; é o passageiro que quer ser deixado de lancha em uma comunidade, porque a gente não para no porto da cidade dele e o barco não tem como atracar em barranco na beira do rio; é mercadoria que foi entregue errada, foi trocada e você tem que providenciar que isso seja corrigido. Você que é dono de barco, sempre, navegando ou parado, é abordado para fazer algo. O barco passa mais horas com a máquina funcionando. Enfim, é isso aí a vida do proprietário, é trabalhar no barco e fora dele.

Esses sujeitos formam um grupo coeso que defende o que julgam representar valores coletivos. Eles são o que podemos chamar de *estabelecidos*, uma condição social estudada por Elias e Scotson (2000), para se referir às identidades entre sujeitos que, reconhecendo-se pertencentes ao mesmo grupo, têm, nas tradições das famílias antigas, a principal fonte de unidade coletiva. No caso dos donos de barcos, suas identidades sociais têm as bases mais fortes moldadas no princípio da antiguidade familiar na operação das rotas fluviais na bacia amazônica, atividades que herdaram de seus pais e/ou avós. Conforme afirma Bruna Nunes: “Meu pai viajou pra vários rios, mas, há de muito tempo, foi um dos que começaram essa linha pra Tefé”. Mas, o fato de competirem entre si não enfraquece o espírito de união, principalmente quando estão diante de acontecimentos que ponham em risco a liberdade e a integridade do patrimônio familiar – a embarcação. Observamos, no depoimento de

Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas, que, mesmo sem conhecer a teoria de Elias e Scotson (op. cit.), ora apresentada, corrobora-a com o mesmo entendimento, quando diz:

As pessoas falam assim: armador é desunido! Eu respondo: armador é desunido vírgula! Se você mexer com o setor, você mexe com todos. Na navegação as empresas se organizaram por calhas de rio: No Solimões – eles disputam a carga, eles disputam os passageiros, mas eles são extremamente unidos entre eles; No baixo Amazonas – temos nossas divergências, somos concorrentes, mas não tente fazer nada que prejudique o grupo trabalhando, porque aí você vai enfrentar leões. Se a gente reúne e decide parar, ninguém transporta nada, para tudo. As calhas elas são fechadas entre si e é muito difícil hoje alguém entrar numa calha organizada. Então, nós hoje já temos uma navegação bem definida e esse povo, quando quer algo, são extremamente unidos. *Essas empresas familiares são estabelecidas, viajam há muito tempo.* Por exemplo, nossa família já é estabelecida na nossa linha, só na mesma rota Manaus-Parintins ela vai fazer 12 anos, com escala em Itacoatiara. Nós temos um serviço diferenciado, um atendimento diferenciado, e não temos pretensão de mudar [destaque nosso].

Esse princípio faz com que esses sujeitos se reconheçam como superiores em relação a outros grupos que atuam na mesma atividade. A crença de sua superioridade não advém da vaidade, mas se funde na reputação que têm a zelar – o nome da família na história da navegação na Amazônia. Portanto, o valor familiar nesse empreendimento é, também, uma condição de segurança, pois, diferente dos “outros” que não têm compromisso com a linha do recreio que fazem, esses sujeitos consideram que o reconhecimento de sua atividade, além do fato de estarem há anos prestando serviços, está na presença de um representante da família no interior da embarcação enquanto navegam. Com o breve depoimento da Sra. Railgila Torres, conseguimos notar esse sentimento: “O dono, o filho, a esposa ou alguém da família que tenha parte naquele patrimônio, vão fazer de tudo pra não acontecer nada de errado. Essas navegações que são feitas pela mão de terceiros não é segura”.

Os estabelecidos dos rios pertencem, por assim dizer, à boa sociedade de quem navega e servem ainda como modelo moral para o cumprimento das normas de navegação. E quem são os “outros”? Aqueles que não pertencem ao seu grupo? Segundo nossos depoentes, existe, nos rios, o grupo dos que não reúnem as mesmas características, são seus antônimos: não têm experiência e nem uma tradição familiar para o transporte. Com isso, acreditam que esses sujeitos, que são suas antíteses, não têm capacidade para gerir uma embarcação. De acordo com as características apresentadas, segundo Elias e Scotson (op. Cit), esses sujeitos não constituem um grupo social coeso, são *outsiders*, os “de fora” que não são aceitos pelos “de dentro”. Os sujeitos alienígenas ao grupo tradicional de proprietários são estigmatizados porque, dentre vários fatores, sequer são donos das embarcações que operam, ou seja, os

outsiders do rio alugam barcos¹⁹⁶ para, em períodos sazonais, ganhar dinheiro, sem ter compromisso com as comunidades a quem prestam serviços. Os aventureiros, como são chamados por nossos depoentes, são desprezados porque sobem e descem os rios sem a preocupação com a segurança da própria embarcação, pondo em risco os demais veículos que trafegam no rio e a vida dos passageiros; não têm tripulação armada, registrada e capacitada pela capitania dos portos; não possuem equipamentos de segurança; etc. Um de nossos entrevistados, que não cabe citar o nome por conta do espírito do depoimento, demonstrou grande insatisfação com essa condição:

O cara tá sem condições, mas achou bonito a navegação. Ele freta um barco e não tem compromisso com o passageiro, ele quer ganhar, se dar bem e ir embora. Olha, vou contar um caso aqui pra você. A capitania fiscaliza a segurança da embarcação de ano em ano, quando ela vai fazer vistoria no teu barco você tem que ter a quantidade de colete dependendo de quantos passageiros e tripulantes, ela conta extintor, ela conta tudo aquilo ali. O responsável daquele barco naquele momento tá sem condições de comprar colete, de repor os coletes dele, porque aquele colete tem validade, a vistoria do barco está vencendo e a capitania só libera o barco quando essa vistoria é feita. O quê que ele faz? Ele vai lá na embarcação “tal” e empresta colete, apaga o nome do barco e coloca o nome do barco que ele tá operando. Ele vai lá e empresta o extintor. Ele empresta a boia salva-vidas de outra embarcação. Quando a Capitania chega, ela vê tudo bonitinho e libera o documento. Depois que a Capitania vai embora ela devolve o colete, a boia, o extintor. E se acontecer um acidente. Faltou o quê? Tudo! Com esse livre mercado, não há regulamentação, ele chega lá e vai aventurar só pra aquele período mesmo. No festival folclórico de Parintins é o que mais tem, você vê aquele monte de barco que nunca viaja, não é um barco de linha que está alí regularmente. Esses barcos alugados andam sem tripulação, teve um barco desses que tinha só um tripulante com a carteira armada e era de cozinheiro. Esses barcos saem fugindo sempre.

Por suas próprias palavras, os proprietários entrevistados mostram o que lhes diferencia dos “outros”: o orgulho de pertencer a um grupo de valor moral superior, de pessoas boas que se submetem aos padrões definidos pelo grupo, que priorizam e garantem um bom atendimento e a segurança em suas embarcações. Essas características, segundo eles, não são oferecidas pelas outras embarcações. E, assim, continuam a pontuar suas qualidades, conforme a Sra. Railgila Torres:

A gente trabalha certo, a gente tem custo, a gente opera com o preço determinado pela tabela, nós temos tripulação armada e comida boa. Nossos passageiros confiam na gente porque a gente serve coisa boa. Uma vez uma embarcação dessas outras desembarcou em Coari 40 pessoas passando mal por causa de uma maionese que estava vencida. As pessoas desembarcaram e ficaram com recurso próprio em Coari internadas no hospital. Você já deve ter ouvido de passageiros que tem embarcações que deixam eles sem comer, e isso realmente existe. A nossa preocupação é em levar esse passageiro com segurança, e pra isso eu tenho que: buscar estar legalizada com a documentação; procurar ter uma tripulação autorizada pela capitania (que fazem o curso); levar equipamentos funcionando. Então, o nosso compromisso é não deixar

¹⁹⁶ O termo marítimo/fluvial para o aluguel de uma embarcação é “afretar”.

faltar nada e transportar com segurança. Ele te pagou e ele quer ser transportado com dignidade. A vida deles é de responsabilidade minha, eles são nossos hóspedes.

Na condição de estabelecidos, assumem posições de prestígio junto às comunidades do interior como *os que chegaram primeiro*, principalmente junto aos comerciantes que contratam seus serviços.¹⁹⁷ Segundo nossos depoentes, a confiança depositada nas famílias proprietárias de embarcação é um reflexo dos bons serviços que prestam, pois os clientes sabem que seus produtos serão entregues conforme o combinado. A Sra. Railgila Torres fala da confiança construída junto aos clientes, devido à tradição de sua família no município de Coari-AM, motivo pelo qual escolheu o médio Solimões para navegar:

A gente navega no rio Solimões pelo fato de ser o rio que passa pela cidade onde a gente morava. Eu sou de Coari e nada melhor do que você colocar um serviço para uma cidade em que você mora, onde você tem família, onde as pessoas lhe conhecem. A pessoa pra navegar precisa – pelo menos nessa área de navegação, por haver muito descaso – ter confiança em com quem ela vai navegar. Quem vai transportar essa pessoa? Por quem ela vai mandar essa encomenda? Por quem ela vai mandar essa carga? Então, nada melhor do que você ir num lugar onde as pessoas te conhecem e te respeitam. Isso já veio lá da minha família, já veio do meu pai e do meu esposo. Há muito tempo a gente tá nesse ramo e as pessoas confiam na gente. As pessoas me conhecem, eu tenho credibilidade, eu tenho compromisso com meus passageiros, são pessoas que vem há anos com a gente. Nós somos uma família que vêm há anos com o barco, de geração em geração. Eu vim da geração do meu pai, que era uma pessoa conhecida porque trabalhava nessa área aqui. E daqui eu acho que eu vou passar pros meus filhos. Nós temos essa obrigação de zelar por este respeito.

Essa condição leva ao que os donos de barco costumam chamar de “fidelizar a embarcação”. Essa fidelização pode se dar tanto em relação a quem contrata os serviços, quanto em relação a seus fornecedores, estes últimos chamados de *parceiros*¹⁹⁸ pelo proprietário do barco. Embora essa relação não seja uma generalidade, e também distinta em cada cidade por onde passamos – porque algumas são pontos de origem/destino da embarcação, enquanto outras são apenas escalas de parada, onde o dono do barco mantém menor contato com a população demandante –, a palavra do dono da embarcação é o contrato social que rege a relação. Na cidade de Parintins-AM, observamos uma maior propensão para os laços de confiança entre fornecedores, comerciantes e donos de embarcação, e essa condição faz com que as contratações dos serviços se tornem também questões de cunho pessoal, chegando ao ponto de os donos de comércio dessa cidade não enviarem e/ou receberem mercadorias em outros barcos, que não aquele que lhe serve há anos. O preço dos fretes, nesses casos, considera muito mais a relação solidária entre fornecedores, proprietários

¹⁹⁷ O prestígio que conquistaram também pode significar poder, dependendo de como resolvam utilizar a autoridade que advém desse prestígio, o que não é o objeto deste estudo, mas que pode ser analisado por outros pesquisadores.

¹⁹⁸ Entre os principais parceiros da embarcação, além dos clientes, estão os fornecedores de água, combustível e pão.

e clientes, do que mesmo as relações de troca de mercado. Conforme o relato de Alessandra Pontes, vejamos:

Uma característica da nossa navegação, dos recreios, é a fidelização do comerciante, nesse momento ele passa a ser nosso parceiro. Nós, ainda, trabalhamos muito com a palavra, com a confiança. Poucas pessoas trabalham com cheque, com promissória, com contratos. O comércio do interior quando fideliza uma embarcação eles tendem pro lado pessoal, tem cliente que não anda com outras embarcações. Quando a embarcação para, ele fica em apuros porque ele só gosta de mandar com aquela família, com aquela empresa. Aquela família, aquela embarcação, que quebra a confiança, perde o cliente.

Os passageiros também expressam orgulho por conhecer e serem conhecidos do dono do barco, a quem prezam por ser uma pessoa boa que serve à comunidade e, às vezes, nem cobra por alguns serviços oferecidos no barco. Na maioria dos casos, o dono do barco sequer conhece realmente o passageiro, por conta da rotatividade existente nesses veículos, mas seu comportamento diante do *hóspede* de seu barco, passa confiança e o fideliza. O Sr. Renato Oliveira, passageiro, aposentado, de 77 anos, que entrevistamos em viagem no Navio Motor Parintins I, que subia de Parintins para Manaus, ressalta o quão amigo é o dono daquele navio:

Olha, pra entrar no barco eu nem me apresento, o navio é de propriedade do amigo Amilcar, ele trata bem todo mundo. Tem passageiro que traz muita coisa e às vezes ele nem cobra tudo, só abaixa mesmo pro porão. Às vezes é porque é pouca coisa ou porque a pessoa viaja muito tempo com ele. Eu sempre viajei nesse barco, faz é tempo, e eles já me conhecem. O dono desse barco me conhece muito e é meu amigo!

Um funcionário da embarcação Leão de Judá fala com orgulho de seu patrão que, em circunstâncias pontuais, dá carona para amigos de seus funcionários e pensa nas mães que viajam com crianças que não pagaram passagem, mas têm o que comer:

Esse barco é muito importante pra esse pessoal mais carente. Tem gente que vem com 3, 4 filho tudo desse tamainho e não paga passage. A gente pega a lista e tem 200 passageiro, mas o seu Leomar faz 250 marmita pra equipe ir espalhando. Ele sabe que tem criança e não vai deixar aquelas criança com fome. Se você chega numa embarcação dessa aqui e se você for meu amigo, eu digo: Seu Leomar, meu amigo quer ir em Tefé! Ele diz: Tá bom, tá bom, diz que já falô comigo e pronto!

Por fim, quando a experiência de anos administrando o empreendimento familiar e o prestígio conquistado pelos bons serviços prestados não são suficientes para frear as regras da concorrência de mercado, de forma a garantir a manutenção do patrimônio da família, o que se vê são as frotas de embarcações e, com elas, as famílias que viveram o *glamour* da navegação, deteriorando-se na beira dos rios próximos às cidades. Um de nossos depoentes

nos disse: “Eu conheço um armador que foi um dos homens mais ricos do estado do Amazonas, tinha dinheiro e frota de barco, mas hoje ele tá falido. E o barco está apodrecendo na beira do rio”. Por conta disso, também foi comum observar nos depoimentos prestados pelos proprietários de embarcações que, apesar de afirmarem não terem tempo para outros afazeres, atualmente, procuraram diversificar seus investimentos, não sendo mais o barco a única fonte de renda. Assim, entre os entrevistados, identificamos que o grupo familiar incorpora empresas de ramos de negócios distintos como estratégia de reprodução. Além do transporte de passageiros – o barco recreio –, atuam também no transporte por balsas, mantêm rebanhos de gado, constituem comércios nas cidades do interior (supermercados ou mercadinhos) e, em um caso em particular, um dos filhos presta consultoria em transporte fluvial. Entretanto, o barco continua como a principal fonte de renda dessas famílias. Sobre esse cenário, Alessandra Pontes destaca:

Geralmente o armador é comerciante ou tem um pequeno rebanho de gado aqui no rio Amazonas, ele tem alguma outra atividade pra conciliar. A minha família não vive só da navegação, se fosse viver só do barco, o barco já teria parado. O barco ajuda, ele é a principal fonte de renda, mas ele não é a única. O armador que vive só da embarcação de madeira é o que a gente vê na beirada do Educandos, em Manaus: aquele barco velho, em péssimas condições, que navega a gente não sabe nem como, que às vezes viaja clandestinamente sem tripulação adequada porque não tem condição de suportar o custo de manutenção do barco que é muito alto.

Mesmo pertencentes ao mesmo grupo, observou-se, entre eles, um fenômeno que vem se tornando comum: a hierarquia interna entre os que possuem embarcação de aço naval – os chamados barcos de ferro –, e os que ainda estão operando com embarcações de madeira. Essa não deixa de ser uma forma de segregação nos rios, onde alguns buscam ratificar a tradição no transporte, perpetuando a atividade entre as gerações – e isso significa avançar tecnologicamente em direção ao aço, para não ver, também, sua embarcação se acabando na beira do rio sem operar –, e os que apenas conseguem manter-se nas águas, esperando pelas políticas públicas de incentivo à modernização da frota, que nunca vêm.¹⁹⁹ Assim, os próprios estabelecidos do rio – pelo princípio da antiguidade de suas famílias no transporte –, reconhecem-se algumas vezes como que *outsiders* dentro do próprio grupo por não poderem, ainda, mudar da madeira para o aço. Mas, mesmo assim, o sentimento de pertença desse grupo continua ligado muito menos ao material de que é construído seu barco ou ao sucesso de seus negócios, e muito mais às tradições familiares para o transporte que cultivam há décadas.

¹⁹⁹ Quando da discussão no quarto capítulo, trataremos sobre as perspectivas socioambientais do transporte fluvial na Amazônia, e, entre as questões aventadas, estarão os problemas infraestruturais da navegação e a modernização da frota.

Quem possui uma embarcação de madeira, de forma lógica, tenta substituir o material flutuante por uma unidade de qualidade superior, principalmente, por conta das exigências do mercado de transporte regional – empresas e passageiros que demandam os serviços – que, gradativamente, optam por contratar os serviços de prestadores que operam com barcos de ferro. Esse desejo se dá por conta de, pelo menos, três fatores: a) os proprietários de barcos de ferro têm maior chance de assegurar o patrimônio e as cargas que transportam – assinar contratos de seguros –, resultando em maior confiança por parte de quem demanda o serviço; b) os barcos de ferro, segundo todos os entrevistados, são considerados mais seguros diante das condições de navegabilidade dos rios amazônicos onde, com frequência, abalroam os obstáculos do rio – pau, pedra, banco de areia, lixos diversos, etc., reduzindo o risco de naufrágios em comparação às embarcações de madeira; e c) a engenharia naval, por meio dos estaleiros locais, tem conseguido construir barcos de ferro maiores e mais velozes, o que reduz o tempo de viagem e aumenta a capacidade de carga por viagem. Por conta disso, podemos notar algo bem específico do setor: atualmente, os proprietários de embarcações de ambos os materiais reconhecem que todos (autoridades, passageiros e empresas) agem com preconceito para com aqueles que possuem barcos de madeira. Um de nossos entrevistados, que preferimos não expô-lo, usou a seguinte explicação para se referir a essa segregação nos rios:

Só pra você ter uma ideia você vê pelo tratamento da capitania, eles valorizam muito a embarcação de ferro. Quando a tua embarcação é uma embarcação recreio de ferro, o tratamento é um. Quando é uma embarcação pequenininha de madeira, o tratamento é outro. O tratamento não é igual, não é igual porque eu tive barco de madeira e hoje tenho barco de ferro. O meu tratamento com barco de madeira era um e agora o meu tratamento com barco de ferro é outro.

Outra distinção mencionada foi o fato de as embarcações de ferro que operam a rota Parintins-Manaus-Parintins cobrarem pela alimentação que fornecem a bordo, enquanto que as embarcações de madeira fornecem almoço e jantar sem cobrar do passageiro. Segundo os proprietários dos barcos de madeira, isso acontece por conta de esse ser o diferencial que faz com que, ainda, alguns passageiros optem por viajar nos barcos de madeira e abdicuem da viagem mais segura e confortável na embarcação de ferro. A Sra. Alessandra Pontes comenta sobre esse assunto:

Barco de madeira é diferente do navio de aço, o navio de aço ele vende alimentação, o barco de madeira ele fornece alimentação, inclusa no preço da passagem. Comercializar é livre, não há proibição, isso depende de cada embarcação. Se eu quiser vender eu posso, mas por ainda ser barco de madeira eu tô atrás do meu concorrente do navio de aço. O navio de aço oferece mais segurança, cobra mais e não dá alimentação, ele vende.

A Sra. Bruna Nunes, proprietária do Navio Motor A. Nunes II que teve seu barco de madeira naufragado nas proximidades do município de Anori-AM, no ano de 2010, após bater num tronco de árvore escondido abaixo da superfície – o Barco Motor A. Nunes I –, confirma que existe realmente um olhar diferente para com a embarcação de madeira, mas nos fala dos motivos pelos quais a embarcação de ferro se tornou tão segura a ponto de ser preferida em relação aos barcos de madeira. Mas, muito mais que um sentimento de inferioridade, diante das dificuldades para trocar a madeira pelo ferro, o que as famílias proprietárias de embarcações de madeira acreditarem é, justamente, na possibilidade da mudança visando *a algo melhor*, ou seja, investir o que ganhou trabalhando com a embarcação de madeira para adquirir uma embarcação mais moderna, algo que muitas famílias ainda não conseguem atingir:

A gente já teve problema com o nosso barco de madeira, ele naufragou. Hoje em dia os barcos de ferro tem uma segurança muito maior, tanto do material em que são feitos, quanto do maquinário e do sistema hidráulico de esgotamento. As certificadoras exigem bastante segurança e não vê se você tem uma embarcação bonita, com *design* legal. Eles querem saber é se é seguro. É feito toda uma vistoria antes de você começar a viajar pra ver se realmente ela está 100%. Você ainda vê muita embarcação de madeira, mas você tem que pensar no futuro. Minha mãe começou a construir esse barco há seis anos, se ela não tivesse pensado nisso nós já estaríamos ultrapassados. Você que tinha uma embarcação de madeira e ganhou algum dinheiro com ela, porque não investir numa coisa melhor? Acho que todo ser humano tem que pensar no futuro. Pena que muitos ainda não conseguiram trocar.

O Sr. Amílcar Lima, também, dono de embarcação de ferro, vai mais além em sua explicação e informa tecnicamente o sistema de “anteparas”, justamente a tecnologia que torna as embarcações de ferro tão superiores, aos olhos dos tomadores de seus serviços, em relação às unidades de madeira, por conta de, mesmo avariadas, terem condições de, ao menos, chegar à margem do rio para salvar as cargas e as vidas de quem é transportado:

Hoje a navegação mudou muito e as exigências fizeram isso assim. Hoje a gente tem o que nós chamamos de ARA, Antepara Retardadora de Alagamento. Hoje um barco desse aqui é todo dividido, é um monte de repartições, ou seja, se furar ele enche um compartimento, mas não passa para os outros compartimentos. Então, ele não afunda porque o poder de flutuação dos outros compartimentos vai ser maior do que o peso do compartimento que furou. Mesmo, que Deus defenda, alguma coisa fure uns dois ou três compartimentos, você tem tempo suficiente de chegar na margem. É por isso que o barco de ferro é mais seguro.

Mas, para o passageiro, a segurança é a variável mais importante a ser considerada no momento da escolha de qual tipo de embarcação viajar. Por isso, Alcilene Monteiro, proprietária do Navio Motor M. Monteiro, indica: “O barco de madeira não é bem visto pelos que vão ser transportados, há preferência do aço que é uma embarcação mais resistente e tem mais tecnologia. Acaba sendo uma embarcação mais segura”.

Madeira e o aço são, por assim dizer, materiais hierárquicos entre os estabelecidos do rio que pensam em futuro. Contudo, esse fato não os separa, pelo contrário, os unem na medida em que o desejo mantido por todos é trazer, o tanto quanto for possível, as novas tecnologias para suas embarcações. E, na verdade, não há, como muitos afirmam, determinações legais que obriguem os prestadores de serviço de transporte regional de recreio à mudança do material com os que são construídos seus veículos. Na verdade, o que, de fato, existe é uma lei de mercado, uma lei não escrita, que leva todos os que utilizam a navegação, como atividade fim, a se adequar às novas exigências mercadológicas. No máximo, o que existe de fato é uma série de exigências do Fundo da Marinha Mercante para conceder financiamentos àqueles que pretendem construir embarcações em aço naval, mas esse é um recurso disponibilizado diretamente aos estaleiros, excluindo os pequenos carpinteiros navais que, ainda, constroem embarcações de madeira, mas com depósito de garantias em bens. O Comandante Bertoldo Neto, coproprietário do Barco Motor Príncipe do Amazonas, nos alerta sobre essa situação:

Hoje nós não temos incentivos de nada, o pessoal fala: Ah, tem dinheiro no fundo de marinha mercante, tem dinheiro no banco. Mas, tem dinheiro se você tiver 50% de dinheiro e de bens pra você dar entrada. O pessoal diz: Ah, tem incentivo pra barco de ferro. Nós vamos no banco e tem R\$ 3 milhões pra comprar uma embarcação, mas a gente tem que ter pelo menos R\$ 1,5 milhão de bens pra garantia. Aonde nós vamos arranjar? Que nós vem batalhando desde criança conseguindo de poucos, de pouquinho em pouquinho e nós não consegue comprar uma embarcação de ferro. Eles não aceitam o barco de madeira como garantia. Meu barco não é um bem?

Nessas condições, os proprietários de embarcação vivem um dilema: ou se constrói em ferro, ou são engolidos pelo mercado e/ou pelos “outros” que não têm experiência e tradição, mas têm capital. Por conta disso, o armador entende que é necessário, para “continuar vivo” no mercado em que opera há décadas, mudar da madeira para o aço, mesmo sem contar com a repartição do bolo de investimentos públicos destinados ao setor naval. Assim, o custo da modernização das frotas, para a maioria dos entrevistados em nosso estudo, tem saído do próprio bolso do armador.

Embora a embarcação de recreio transporte de tudo, os proprietários têm sempre que observar os produtos que podem garantir que a embarcação continue, financeiramente, em condições de operação. Para isso, elegem como estratégia balancear os tipos de cargas, produtos que possam garantir lucros suficientes para arcar com os custos operacionais. Dentre todos os produtos, são os *engradados* e, principalmente, as *caixarias* as mercadorias que mais compensam o transporte, pois têm um maior preço por unidade transportada e um peso reduzido, duas variáveis importantes para a redução do consumo de combustível.²⁰⁰ No

²⁰⁰ Para se ter uma ideia do quanto se gasta para operar uma viagem, levando-se em conta apenas o combustível utilizado, vejamos: A Sra. Alcilete Monteiro afirmou que a embarcação A. Monteiro, que faz a rota Manaus-Tabatinga-Manaus,

depoimento da Sra. Railgila Torres, proprietária do Navio Motor Leão de Judá, ela nos explica o que são “caixarias” e a lógica da preferência:

Ah, se desse pra escolher o que transportar eu transportaria, pela questão do peso, só caixaria: bolacha, sabão em pó, militos. Entendeu? É a mercadoria que vai me dar, claro, prazer e economia. Carga leve, essa é a carga que enche os olhos do dono da embarcação. Eu vou andar com menos carga, vou gastar menos combustível e tempo e vou ganhar mais. Por exemplo, quando eu levo 700, 800 fardos de açúcar, 800 fardos de arroz, cimento, isso pesa e isso eu tenho mais consumo. Quando a gente anda com essas mercadorias é o que a gente chama “o verdadeiro carregado”. Essa mercadoria vai me consumir mais diesel. A caixaria tem quase o mesmo valor do frete e não pesa. Entendeu? O pagamento é melhor e o gasto é menor. Mas tudo é importante, nosso compromisso com o interior é levar tudo. É importante para o município tudo é importante.

Mas, de toda a sorte, atendendo ao que determina a natureza, os proprietários de embarcação de recreio devem utilizar o bom senso para dimensionar o *quantum* carregar durante os períodos críticos da vazante/seca, ao mesmo tempo em que focam a viabilidade financeira de seu transporte. Quando os rios reduzem a profundidade, a ponto de a embarcação não ter condições de prosseguir viagem, em alguns casos, reduz-se até a metade do carregamento das embarcações para manter a rota. A Sra. Alcilene Monteiro, proprietária do Navio Motor M. Monteiro, que faz a rota Manaus-Tabatinga-Manaus, mesmo navegando na calha central do rio Solimões, que tem navegação franca por todo o ano, destaca: “Na cheia é ótimo e maravilhoso, mas na seca realmente a gente tem muita dificuldade. Temos que carregar menos, às vezes colocar a metade da capacidade de carga pra poder navegar. Mas eu tenho que cumprir com o compromisso assumido com os meus clientes, eu não posso deixar de fazer a viagem”.

Noutras rotas as empresas que operam em afluentes como o rio Madeira, chega-se ao ponto de interromper totalmente o transporte nos períodos da seca, quando o proprietário do barco deve escolher entre levar a embarcação para realizar outra linha, em outro rio, ou recolhê-lo a terra para aproveitar o tempo de poucas águas para realizar os reparos necessários. Nesse período sazonal, fora de suas rotas convencionais ou fora de atividade para a manutenção, esses empresários regionais ficam totalmente descapitalizados caso não consigam juntar dinheiro suficiente no período de águas altas.

utiliza um tanque de 30.000 litros de óleo diesel para vencer os 3 mil quilômetros desse circuito (indo e voltando). Sabe-se que o combustível da embarcação não é subsidiado pelo Estado, apesar de caracterizar um transporte coletivo, e, por isso, para abastecer pagam praticamente o mesmo preço que se paga nos postos da capital, às vezes até mais. Assim, para que o Navio Motor M. Monteiro saia para sua viagem, com o preço médio do óleo diesel de R\$ 3,08, resulta num custo com combustível na ordem de R\$ 92.400,00. Um dos comandantes entrevistados, de uma rota menor, nos alertou para o fato de o dono da embarcação ter que dispor toda semana de, pelo menos, R\$ 27.000,00 para manter o serviço do barco.

Segundo o relato dos depoentes dessa categoria, muitas vezes, o barco é a única casa que o proprietário de embarcação possui, pois, sem ter como financiar as reformas, as manutenções ou as aquisições, se desfaz do que tem em terra e passa a morar no barco, mesmo porque a sua família é parte de sua tripulação e já vive a maior parte da vida em sua companhia embarcados nas viagens. Nesses casos, o risco de se perder tudo é muito alto, pois, em caso naufrágios, ele perde, ao mesmo tempo, o bem que o fazia ganhar o sustento e o próprio lar. Por isso, não foi difícil ouvir dos entrevistados que muitos proprietários de embarcações vivem em débito com “amigos” que lhes emprestam dinheiro, os únicos dispostos a oferecer algum crédito em momentos de dificuldade sem extrapolar as solicitações de garantias. Por tais motivos, talvez, se justifique a assertiva de Nogueira (2000) quando caracteriza esses sujeitos como “[...] proprietários de uma única embarcação que atende com regularidade todas as cidades da Amazônia, participando de um mercado com concorrência acirrada” (p. 79).

Os armadores regionais do recreio garantem, em parte, a possibilidade da reprodução dos empreendimentos regionais do interior, pois sem ter o mesmo retorno que as grandes empresas de navegação, continuam a promover o movimento de mercadorias e de pessoas (muitas vezes, força de trabalho que migram entre as diversas origem e destino no estado do Amazonas) pelas longas distâncias amazônicas. Assim, para compreender esse homem amazônico, podemos nos apoiar nos pensamentos de Bachelar (2013), quando afirma que: “[...] a utilidade de navegar não é bastante clara para determinar o homem pré-histórico a escavar uma canoa. Nenhuma utilidade pode legitimar o risco imenso de partir sobre as ondas. Para enfrentar a navegação, é preciso que haja interesses poderosos [...] os interesses que sonhamos”. Portanto, apesar das dificuldades para se manter nas águas amazônicas e de todos os riscos envolvidos na atividade, os proprietários de embarcação continuam seu projeto de vida: manter a tradição de suas famílias na navegação, ganhar o sustento transportando cargas e vidas, além de prestar um inestimável serviço às cidades do interior.

3.3.2 O saber que vem da água: os comandantes de recreio

Cada rio possui suas particularidades, seus segredos e suas armadilhas: a rota do alto Solimões convive com a falta de segurança, sem policiamento adequado para as características da região fronteira, envolta pelo tráfico de entorpecentes e pelo risco de assaltos; o médio Amazonas é interrompido à navegação, em muitos trechos, durante as secas duradouras, revelando pedrais, praias e, atualmente, lixos diversos que dificultam a

navegação; no baixo Amazonas, muita madeira desce durante o período da enchente, mais que em outros trechos do rio Solimões-Amazonas, ao ponto de o Porto de Parintins ter, nesse período, um serviço de retirada de madeiras para não obstruí-lo. Essas assertivas foram levantadas por vários comandantes entrevistados e são, justamente, essas dinâmicas – sociais e naturais – que fazem desses sujeitos, homens singulares de nossas águas. A função dos comandantes de embarcação de recreio, além de transportar com segurança as cargas e pessoas, é, também, descobrir, pela experiência dos anos embarcados, os segredos que o rio tem a revelar e, com atenção, evitar os percalços.

Os comandantes que ouvimos durante a pesquisa de campo, dispostos no Anexo AM, são homens do interior, homens da água. Nascidos em cidades às margens dos rios, embarcados desde a infância, tornaram a atividade um elemento de condicionante de suas existências. A maioria dos comandantes entrevistados residem nas cidades onde a linha do recreio em que trabalham presta serviços. Homens de meia idade, acima dos 40 anos, possuem escolaridade que não vai além do ensino médio, mas existem também aqueles que, já idosos, continuam navegando enquanto, segundo eles, *a visão não lhes trai*. Esses conhecedores do rio navegam há décadas, em nossa pesquisa não menos que 20 anos de experiência no timão (Anexo AN.1 a AN.4).

Diferente de outros navegantes que percorrem o rio pela necessidade cotidiana do deslocamento – a exemplo dos varzeanos investigados no segundo capítulo ou os parceiros da comercialização dispostos na seção 3.2 deste capítulo, que navegam para suprir necessidades de vida imediatas e receberam os conhecimentos necessários dos seus pais. Os comandantes de embarcação de recreio informaram que navegam por profissão e, em 60% das oportunidades, aprenderam a navegar com outros comandantes mais experientes, pois, em sua profissão, a navegação de maior curso requer conhecer paisagens que vão além do caminho entre a comunidade e a sede de seus municípios. Por conta disso, navegar é, para esse tipo social, além de uma atividade prazerosa, a melhor opção para o sustento. Independentemente das motivações que levaram esses homens a dedicar boa parte de suas vidas ao serviço de navegação amazônica, apresentadas no Anexo AN.6, foi a alta oferta de emprego e a remuneração os principais motivos para manterem-se nessas águas. A este respeito, o comandante José Jairo Lopes, nos diz: “Navegar é bom porque tem muito campo de trabalho, a gente nunca fica desempregado. Os bons nunca ficam desempregado, só fica desempregado aqueles que falta conhecimento”.

A maioria dos comandantes que entrevistamos não nasceram em famílias ligadas à navegação; apesar de terem nascido para navegar, muitos acumularam outras experiências nos

currículos, tais como: nas atividades típicas do povo simples que habita as várzeas, a agricultura e a pesca; no comércio local dos municípios; nos garimpos amazônicos; e, até, no setor de serviços (Anexo AN.7). Entretanto, segundo Nogueira (2014), condicionados à vida sobre as águas, não conseguem se adaptar à vida em terra e acabam retornando para as embarcações. Isso acontece porque o rio “[...] é seu lugar de vida, seus conceitos e valores foram elaborados na vivência com o rio e seus habitantes”, fora do rio esses sujeitos se sentem ameaçados e procuram, de alguma forma, voltar. Tal como aconteceu com o comandante Roberto Brandão que, após um tempo longe dos rios, decidiu voltar:

Eu sou contabilista, técnico em contabilidade registrado no Conselho Regional de Contabilidade. Mas eu não me vejo dentro de um escritório, eu me sinto bem melhor pegando esse ventinho gostoso. Eu passei 14 anos fora da região e o que me motivou voltar foi a ausência de água. Isso faz parte da minha vida, se eu não tô em contato direto com isso aqui a minha vida não tá completa.

O fato de serem comandantes de embarcação não retira deles a liberdade de assumir outras atividades profissionais, aliando as viagens do recreio em que prestam serviços e o tempo livre de folga aos seus negócios particulares. O Comandante José Jairo Lopes atua também como marreteiro, levando e trazendo cargas entre os portos para onde viaja, acertando com o patrão da embarcação o preço do frete para os produtos que negocia: “Eu tenho a outra atividade que a gente chama de marreteiro, eu compro mercadoria em Manaus e vendo em Tefé, trago mercadoria de Tefé e vendo aqui em Manaus, isso é um salário extra que a gente faz”. O comandante Roberto Brandão, da mesma forma, informa que atua na venda de peixes sempre que está de folga dos serviços do recreio, comprando dos pescadores ribeirinhos para levar para a cidade de Parintins: “Eu tenho outra atividade, eu tenho um barquinho onde eu comercializo peixe em Parintins”.

Outros comandantes, os que não têm atividades externas à embarcação, utilizam o tempo livre do serviço dentro da própria embarcação. Um dos comandantes, que pediu para não ser identificado quanto a esta informação, disse que prefere ficar no barco nos momentos de folga que ir para casa, pois no barco encontra paz e pode descansar, sentimento que não encontra na casa em terra. O barco, torna-se assim, a primeira casa desse sujeito. De outra forma, quando não há conflitos a serem dirimidos no lar, em terra, realizam, nos momentos de folga, algumas programações familiares, como ir à praia, frequentar um flutuante para almoçar, passear de barco, mas nada que lhes afaste muito do rio.

Um homem se torna comandante gradativamente ao longo da vida: primeiro, nasce o desejo, depois começa a trabalhar no setor fluvial em áreas afins como tripulantes para, enfim, transformar os planos em realidade num futuro, algumas vezes, distante. Muitos tripulantes

que trabalham em outros setores da embarcação – porão, máquinas, cozinha, etc. – perseguem esse sonho, mas devem primeiramente aprender a observar, adquirir a experiência necessária com os mais velhos. Assim, aconteceu com todos os que escutamos durante a pesquisa de campo e escolhemos o depoimento do Comandante Mário Monteiro para expressar o sonho que se tornou realidade:

As condições dos meus pai eram pouca e daí eu segui meu caminho. Essa responsabilidade que eu carrego, eu agradeço muito a Deus, faz mais ou menos uns 22 anos. Eu trabalhava no setor de máquina, mas à noite eu me aproximava lá do comando, daonde meus colegas mais velho tavam fazendo esse trabalho. Eu comecei prestar atenção, e com uns 17 anos de idade eu pedi uma oportunidade.

Quando viajando, o comandante da embarcação deve estar disponível 24 horas, visto que a responsabilidade por tudo o que acontece com o barco em movimento recai sobre seus ombros, conforme nos disse o Comandante Lauro Conceição: “A responsabilidade toda é minha, o que acontece numa embarcação o dono não tem nada a ver é tudo responsabilidade do comandante, a capitania vem direto pro barco, traz um ofício, e o comandante vai pra capitania responder”. Levar e trazer em segurança as vidas, as cargas e a embarcação (esta última que também é um patrimônio familiar) até os portos de destino é sua missão. Mas, efetivamente, sua jornada de trabalho acontece por turnos de 6 horas, sempre acompanhado por um auxiliar, seu *imediate*, conforme a legislação fluvial vigente.²⁰¹ Nos momentos críticos da viagem, na solidão e escuridão das noites, sempre é o comandante mais experiente quem assume a responsabilidade de conduzir o barco. Continuando a conversa com o comandante Mário Monteiro, durante uma noite enluarada, na cabine de comando, entre um foco e outro de holofote ao redor do barco, este afirmou:

“Da meia noite pa amanhecer o dia dotô a gente fica mais só. Até meia noite não falta gente, mas de meia noite po dia é só Deus e a gente no comando. Os meu patrão me botaram na responsabilidade maior por eu ter mais tempo, porque a gente carrega a responsabilidade duma embarcação dessa e das vida dos passageiro”.

Como o homem experiente a bordo, cabe, então, ao comandante orientar a tripulação escolhida pelo patrão, muitos dos quais ainda são muito jovens para assumir sozinhos a condução de um barco. Por acreditarem que a experiência é adquirida e transmitida ao navegar, de geração em geração, uma forma de transmiti-la é sempre manter duas pessoas na cabine de comando das embarcações: um comandante experiente acompanhado de um jovem imediato. Essa regra foi percebida em todos os recreios em que viajamos. O comandante Lauro

²⁰¹ A jornada de trabalho de tripulantes de embarcação é de até 8 horas, estipulada pela Consolidação das Leis do Trabalho – Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 –, em seu artigo 248. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452compilado.htm.

Conceição, o mais velho entre os entrevistados, nos falou sobre sua experiência passada junto aos velhos conhecedores do rio e, atualmente, ensinando os aprendizes de comandantes; em seu entendimento, uma forma de perpetuar seus conhecimentos e profissão, assim como os que lhe ensinaram fizeram: “Quando eu comecei, eu tinha pouca prática, era preciso o comandante Napoleão, um velho conhecedor do rio, tá lá perto de mim explicando. Eu também vou explicando tudo do mesmo jeito para os jovens que trabalham comigo no meu horário”.

Apesar de o governo brasileiro definir suas funções em legislação própria²⁰², os comandantes entrevistados indicaram algumas funções que rotineiramente realizam, tais como: acompanhar as manutenções das máquinas, ajudar no desembarço de documentos dos veículos junto a autoridade fluvial e, nas folgas do timão durante o expediente, interagem com os passageiros para identificar possíveis desconfortos causados aos passageiros pela tripulação ou por outros passageiros (Anexo AN.8). Mas, entre as funções mais nobres, e também mais complexas, está a prestação de socorro nas águas amazônicas. (Box 8). O tribunal marítimo, que também julga as causas fluviais, indica como falta grave a recusa injustificada em prestar socorro à embarcação em perigo²⁰³; a mesma determinação é indicada nas Normas da Autoridade Marítima²⁰⁴. Cabe ao comandante, auxiliado pelo proprietário, decidir sobre as condições de resgate, quando, porventura, houver essa necessidade.

Os comandantes entrevistados informaram que, pelas rotas que exercem, navegam mais pela calha central do rio Solimões-Amazonas, por ser o rio de acesso à capital e à maioria das cidades de destinos de suas viagens, além do rios Negro, Madeira e Juruá, em que também já conduziram por diversas vezes outras linhas de recreio. Contudo, navegar os afluentes e paranás não é um problema, pois, pela experiência que acumularam durante a vida,

²⁰² A legislação brasileira define, no Art. 2º, IV, da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que o comandante é o “tripulante responsável pela operação e manutenção da embarcação, em condições de segurança, extensiva à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo”. Entre as principais funções do comandante, estão aquelas dispostas no Art. 8º da mesma lei, destacando: I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil; II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga; III - manter a disciplina a bordo; IV - proceder: a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica; b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica; c) a realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica; V - comunicar à autoridade marítima: a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar; b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação; c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm.

²⁰³ Art. 15, d, da Lei 2.180/54. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm.

²⁰⁴ NORMAN nº 09/DPC (2003, p. 9): “recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo”. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>.

conseguem depois de algumas viagens criar o desenho da melhor rota a ser percorrida, elegendando alguns pontos para auxiliar a navegação, abstração que auxilia sua navegação²⁰⁵.

Os comandantes têm consciência que não há um caminho preestabelecido para subir e descer o rio, pois o rio tem vida e se movimenta. Como homens que conhecem a água que navegam, na mesma água em que na superfície parece uma reta eles enxergam caminhos diversos atravessando de uma margem à outra do rio, porque além da superfície eles também conhecem o leito onde aquelas águas correm, os lugares onde têm mais a água, onde o rio corre menos e oferece menor resistência, etc. Tanto é verdade essa assertiva que não é incomum observarmos que as embarcações cruzam de margem a margem constantemente, essa prática revela a experiência do comandante sendo praticada e os caminhos imateriais guardados na mente sendo cristalizados ao navegar. Ao buscar o canal de navegação mais cômodo,

Box 8 – Socorro nos rios: a decisão do comandante

Eram 4 horas da manhã e um funcionário me chamou: “Patroa, nós temos um pedido de socorro pelo rádio!”. O temporal estava muito forte, visibilidade quase zero e todo mundo com os nervos à flor da pele. Nossa embarcação vinha com 200 passageiros e, agora, com um chamado de socorro pelo rádio. Tentamos a localização, tentamos achar num rio escuro com visibilidade muito baixa. Dependendo só da experiência do comandante/prático, pois já tinha passado do local, retornamos pra prestar socorro à um concorrente nosso de Parintins.

A embarcação estava em cima do barranco, com mais de 100 passageiros dentro e com problema na hélice. Era uma área de paliteiro, tinha tronco de árvore pra tudo que era lado, mas não furou a embarcação. Perguntamos do comandante: E aí?

Ele falou: Patroa, se a gente deixar eles aí, vão se acabar. Mas indo lá a gente também vai se arriscar pra salvar ele, mas temos que ir!

Reunimos todo mundo e decidimos por uma operação de guerra: avisamos aos passageiros o que estava acontecendo, levantamos as lonas, mandamos todos ficarem quietinhos nas suas redes e pegar coletes salvavidas. Fomos socorrer o povo.

Você se coloca numa situação de risco porque não tem o que fazer, não íamos deixar o outro morrer. A gente conseguiu atracar a embarcação, quebramos parcialmente uma lateral nossa porque era temporal forte, vento, escuridão e barranco. Conseguimos salvá-los, nosso comandante é muito experiente. Eles seguiram a viagem deles com dificuldade e nós seguimos a nossa.

Fonte: Alessandra Pontes, proprietária do Barco Motor Príncipe do Amazonas.

economizam tempo e mantêm-se seguros. Subindo de Parintins para Manaus, entrevistando o Comandante Roberto Brandão, do Navio Motor Parintins I, ele nos falou sobre o caminho que ainda iríamos percorrer, mas que estava em sua mente, explicando os motivos de se manter naquela margem, naquele momento, ou atravessar daqui a pouco:

A gente navega muito em ziguezague, pela experiência de viagem a gente sabe que tem uma laje [formação natural de rochas], um barranco, do outro lado o rio corre menos na subida. Os rios serpenteiam muito e você vai fazendo escolhas. À noite você vê uma embarcação que tá atravessando de um lado pro outro, mas isso são pontos de referência que a gente adquire ao longo da vida: clarões de campo de

²⁰⁵ Entre os canais de navegação já navegados, além dos rios Negro e Solimões-Amazonas, os depoentes deste estudo destacaram: Xingu, Uaicurapá, Trombetas, Tapajós, Purus, Paraná do Urariá, Paraná do Ramos, Paraná do Limão, Nhamundá, Napo e Marañon (internacionais), Maués, Mamuru, Madeira, Juruá, Japurá e Andirá.

pastagem na cheia, vilas e cidades, algumas estrelas, árvores das fazendas do cicrano, tudo são pontos de referência que vale para te auxiliar na navegação. Tem uma localidade aqui que a gente chama Costa da Águia, você passou da comunidade 3 ou 4 minutos você tem que atravessar e pegar a outra margem. Você navega até o Remanso Grande, e de lá você volta de novo pra margem direita. Tá vendo aquela pontinha que tá aparecendo lá do outro lado, lá é a Ilha do Camaleão que fica bem na frente de onde nós vamos atravessar. Isso já tá gravado, já tá no sangue. Quem navega aqui, quem pega timão, sabe.

O comandante Mário Monteiro, em sua explanação didática, prefere comparar o comando de uma embarcação, e a navegação, à uma aula de um docente que tem experiência, pelos anos que leciona:

Ah, dotô, eu já naveguei quase todos os rios, eu tenho viajado muito. A gente tem tudo na cabeça. É como o senhor dá uma aula, sabe muito, mas tem que melhorar. Tá tudo na cabeça e a gente já sabe os lugar, vai navegando e diz: Daquela ponta tem que atravessar porque bem ali tem duas pedra! Eu olho de noite, depois que eu descanso, quando eu vô entrar no comando, eu venho daqui da popa e olho: A gente vai passando em tal parte, em tal lugar! Só de eu ver a bêrada já sei se vamo adiantado! Se vamo ter que diminuir um pouco a força porque a gente vamo chegar muito cedo. Você num quêra imaginar um mapa do rio que tá cabeça da gente. A cabeça da gente é um mapa. Tem gente aí dotô que viaja daqui pra Tefé sem esses aparelho aí, se tiver holofote pra ele focar bem, senão só na experiência. Mas isso a gente aprende viajando todo dia.

Mesmo com anos de profissão, o comandante deve ser humilde o suficiente para reconhecer que o seu conhecimento é limitado diante da natureza dinâmica que o circunda. Os leitos que se movimentam a cada 6 meses, após a descida das águas, é o motivo pelo qual se preza tanto a atenção de um comandante. Não é qualquer sujeito que tem a capacidade de identificar o melhor caminho. Essa postura é adotada pelo comandante Lauro Conceição, quando afirma:

Não é qualqué uma pessoa que conhece o rio como a gente conhece. Eu como tô com quarenta e dois anos viajando já conheço um pouco né? Não vô dizer que eu conheço como a palma da mão, porque o rio às vêis muda: Sai um banco de areia aqui, outro ano não sai mais e aí vareia. Aqui no rio Amazonas, a navegação é uma; se for pra outras cidades, a navegação já é outra porque entra nos afluentes. É só com a experiência mesmo. A gente conhece a navegação, a gente já conhece o rio, a gente sabe aonde a gente vai. Mas tem que ter cuidado.

Quando um desses pontos de referência desaparece, levado pela correnteza do rio, os comandantes lamentam profundamente a perda, pois uma referência importante do caminho foi ocultada pela natureza. Mas a sensibilidade deles é aguçada, preferindo indicar que a ilha não foi levada, mas mudou-se e nascerá em outro lugar. Muitos dos que expressaram seus conhecimentos a partir dos depoimentos em entrevista, nos disseram que “o rio levou a ilha que ficava à frente da comunidade [ou do município]”, mas preferem não acreditar que ela sumiu, apenas foi levada para nascer de novo, rio abaixo.

Quando o assunto é segurança na navegação, esse conceito é muito relativo para quem vive embarcado. Diferente das convenções que dizem que as embarcações de ferro são mais seguras que as de madeira ou que os barcos com equipamentos modernos propiciam um ambiente menos arriscado, os comandantes entrevistados indicaram que nem tudo isso garante que uma embarcação vá a pique, pois, sem o conhecimento do comandante-prático, não há como escapar da força do rio Solimões-Amazonas. A segurança, portanto, na concepção desses sujeitos, está muito mais ligada à experiência do que aos equipamentos. Conversando com o comandante José Jairo Lopes, indagamos sobre o fato de estarmos com ele na cabine em boa parte do dia, e início da noite, mas não o vimos olhar para os equipamentos de auxílio à navegação nenhuma vez, quando este imediatamente respondeu: “Aqui na nossa embarcação a gente tem todos os equipamentos pra auxiliar a navegação – radar, sonar [ecobatímetro], bússola e GPS –, mas eu conheço o caminho, se o comandante conhecer o rio, se ele for experiente, a navegação é segura. Não precisa olhar esses negócios não, a navegação é visual”.

É válido salientar que existe uma clara distinção, no meio social dos que navegam, para o termo *prático*, pois, dependendo da situação e do ambiente fluvial, existem significados diversos. A *primeira distinção* que fazem é, na verdade, uma pergunta: Quem está no comando é um prático, um comandante ou um comandante-prático? A pergunta, a princípio, pode não significar muito para quem não vive a vida embarcado, mas, pelo contrário, revela a essência da vida de quem comanda e indica se, realmente, o indivíduo que guia a embarcação tem ou não experiência.

Prático, na linguagem da navegação fluvial do recreio, é o sujeito conhecedor dos rios, aquele que, por navegar o caminho constantemente, pode identificar o melhor canal de navegação, livrando passageiros, cargas e a própria embarcação do perigo. O Prático pode ou não estar habilitado para comandar uma embarcação, uma vez que muitos dos que navegam há anos não conseguem se documentar por questões burocráticas, por não saberem ler e escrever ou por acreditarem que, pela idade, não vale mais a pena perder tempo para se documentar, visto que já têm a confiança do patrão. Mas, os práticos conhecem tanto quanto os que estudaram as cartilhas de navegação da Marinha do Brasil.

Existem situações em que os proprietários de embarcações optam por operar no transporte de passageiros levando a bordo tanto os comandantes, quanto alguns práticos que ainda não são comandantes, pelo fato de os primeiros possuírem a licença para pilotar a embarcação, e os outros, o conhecimento extraordinário para orientar a navegação. Contudo, mesmo assim, os proprietários correm o risco de entregar o comando ou orientação de suas

embarcações para falsos práticos, pois só se sabe se um indivíduo é, realmente, um prático quando se navega com ele. Ele não precisa de palavras bonitas, ter técnicas muito apuradas, simplesmente precisa conhecer o rio e orientar corretamente os comandantes que ainda não são práticos. O Comandante Lauro Conceição, com a experiência de quem está há 44 anos cruzando os rios da Amazônia, nos alertou para esse fato da seguinte forma: “O dono do barco tem que tê cuidado, porque tem pessoas que não conhecem e diz que conhece, diz que é prático e não conhece. Às vêis é só porque ele quer trabalhar”.

O Comandante Mario Monteiro nos relatou sobre um acidente que aconteceu no rio Solimões, nas proximidades do município de Codajás-AM, devido circunstância idêntica, quando um falso prático se colocou à disposição para comandar a certa embarcação:

Tinha uma parte no Solimões que ninguém passava e a pessoa que ia no comando achô de passar por ali. Foi teimosice, ele não conhecia aquela área. O rapaz disse que ele era prático e entregaro o comando do barco pra ele. Aconteceu de o motô afundar, não escapô ninguém. Esse lugar aí se chama Botafogo, acima de Codajás. Hoje em dia a navegação já é por lá, o próprio rio ajeitou tudo. Mas o rapaz foi imprudente em dizer que era prático.

Outra informação relevante que nos foi passada por proprietários de embarcações, e mesmo pelos comandantes entrevistados, revela que os comandantes-práticos entendem que, apesar de dominarem os conhecimentos do cotidiano das águas, mesmo assim, é necessário se especializar no curso de navegação oferecido pela Marinha do Brasil, mas o mais importante é a experiência que adquirem navegando. Da mesma forma, o caboclo-prático, mesmo sem reunir os requisitos necessários para se habilitar e/ou conhecer à fundo a legislação pertinente à navegação, entende que é obrigação dele, em caso de acidentes, ser o último a abandonar o barco. Assim, ficam estabelecidos os limites entre os práticos e os comandantes, sem conflitos a serem dirimidos, porque entre eles não há vaidades, apenas trocas de grandes experiências.

A *segunda distinção* em relação ao termo *prático* se refere ao serviço de praticagem dos rios, um profissional habilitado pela Marinha do Brasil para auxiliar a navegação das embarcações mercantes que adentram às águas interiores do continente, pois estes profissionais fazem concurso para a praticagem nos rios e são profundos conhecedores dos rios e da legislação da Zona de Praticagem em que atuam, adquirindo conhecimentos específicos por navegar determinados trechos de rio. Embora para serem práticos já tenham experiência na costa brasileira ou mesmo nos rios, o que marca esses profissionais é o grau de estudo mais elevado em relação aos práticos regionais dos rios, mesmo porque a graduação faz parte dos critérios de seleção da Marinha. Esses profissionais são muito mais ligados às

novas tecnologias de navegação e não podem ser confundidos com o profissional regional antes descrito.²⁰⁶

É necessário que um comandante e/ou um prático estejam sempre navegando, pois o rio é um elemento dinâmico, os caminhos mudam a cada cheia, fato que faz como que Comandante Bertoldo Neto declarasse: “Navegando diariamente nós tem o conhecimento dos rios, mas se parar um pouco de navegar você fica meio perdido”. Diferente das cartas de navegação oficiais da Marinha, que devem ser atualizadas de tempos em tempo noutros lugares, na Amazônia os verdadeiros cartógrafos dos rios são os práticos, pois a cada viagem atualizam suas cartas mentais e informam aos demais companheiros de profissão sobre as mudanças nos acidentes geográficos do rio. Na Amazônia, portanto, não basta o aparato tecnológico, tem-se que viver o lugar em todas as suas dimensões, porque, na falta de aparelhos para navegar, sua experiência lhe possibilita escolher o melhor caminho para seguir em segurança.

Sobre essa questão, o comandante-prático José Jairo, relata que, embora a embarcação seja dotada de tecnologias modernas, é o seu conhecimento que garante a segurança da navegação. Em algumas oportunidades a tecnologia pode até atrapalhar a navegação, a exemplo da navegação em períodos noturnos, quando qualquer sinal luminoso dentro da sala de comando diminui o poder de visão dos comandantes. Como o próprio comandante Jairo afirma, “encandeia”. Em suas palavras:

A gente navega pela experiência, conhece todos os locais pela experiência de viagem. A gente sabe a posição que a gente vai, onde tem que atravessar ou abrir um pouco ou encostar. Isso aí é mais conhecimento mesmo. O aparelho ele ajuda, mas se você não tiver conhecimento, você não conhecer a área que você navega, complica. O radar, o sonar, o GPS e o holofote é só pra gente dá uma olhadinha, mais à noite. Mas é rápido mesmo, porque à noite a luz dentro do comando ela atrapalha, a gente navega no escuro dentro do comando porque qualquer luz que apareça na frente ou do lado te encandeia. Se eu for usar o GPS à noite, eu tô com GPS ligado, mas ele tá coberto com um pano. Luz mesmo interna atrapalha.

Essa forma noturna de navegar dos comandantes regionais, um conhecimento empírico, obedece ao princípio do caçador: ele fecha os olhos por algum tempo e, ao abri-los, força a dilatação da pupila para aumentar o campo de visão, acostumando assim com o escuro para identificar os suaves movimentos do rio em que navega. Até mesmo a luz do luar, muitas vezes pode atrapalhar um comandante na perfeita condução de seu veículo. O comandante Roberto Brandão nos diz:

Tem pessoas que gostam de navegar no luar, eu já não gosto. Eu gosto de navegar numa noite bonita, numa noite estrelada, que tenha os pontos de referência. A noite

²⁰⁶ A Normam 12/DPC, expedida pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, trata das normas da autoridade marítima para o serviço de praticagem. Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12_0.pdf.

enluarada te ofusca, o luar às vezes trai a gente. Ali pro lado de Santarém, uma vez eu dei uma topada numa praia. Por quê? Por que a luz induz a gente, você imagina que tá a uma distância e você vai ver tá noutra. Se encanta com a beleza da luz.

A navegação é, também, uma atividade solidária, pois os comandantes necessitam de informações prestadas por outros colegas que navegam para auxiliar sua navegação em momentos críticos da vazante seca. Antigamente, as conversas aconteciam nos portos de origem e/ou destino, mas a tecnologia contemporânea permitiu analisar o canal e comunicar-se em tempo real. Atualmente, auxiliados por aparelhos, principalmente pelo ecobatímetro, os navegantes conseguem detectar dia a dia as mudanças do canal e pelo rádio VHF trocam conhecimentos, atitude que não os exime das conversas em terra com os colegas de profissão. O comandante Mário Monteiro nos explica como os colegas de profissão solidariamente informam sobre as mudanças do canal:

A gente percebe que ali onde nós tamo passando tá terrando. Esse aparelho [o ecobatímetro] foi uma coisa muito importante, ele fica acusando. Aonde nós passava com 10 metro, não demora já tá com 5 metro. Rapaz já tá criando uma praia aqui. Aí a gente já começa a passar rádio pro ôtros colega: Tu tá sabendo lá daquela parte assim, lá na saída do Panamá do Flores? Olha lá daquela ponta abre um pôco pra fora porque aterro. Aí os colega começa a participar e começa entrar em contato com os ôtros. Todo ano o Solimões muda!

Mas, como observamos na maioria dos depoimentos, os comandantes não confiam apenas nas tecnologias, preferem acreditar em seu instinto de navegador, utilizando secundariamente os aparelhos de navegação. Mas por que essa desconfiança? O Comandante Roberto Brandão fala um pouco sobre os motivos que o fazem não confiar cegamente no radar, um equipamento dotado de diversas ferramentas que amparam o navegante na detecção de obstáculos a longas distâncias, mas que, nos rios amazonenses, devem ser utilizados com cautela por conta, principalmente, das particularidades do tráfego ribeirinho e da deficiência em este equipamento detectar obstáculos pequenos e/ou de difícil condução de calor e energia:

O radar não detecta, por exemplo, madeira, que não é boa condutora de calor. O quê que o radar detecta? Detecta um rochedo aí na frente, outra embarcação de ferro – se for uma embarcação de madeira ela vai te dar uma imagem muito distorcida –, o telhado das casas dos ribeirinhos. As pequenas canoas, nem tente ver pelo radar, não há como. O radar precisa de condução de calor ou então de condução de energia, tem que ser bom condutor de energia.

Na arte de navegar, para os comandantes que entrevistamos, mais que as normas escritas, manter a atenção diante de tantas belezas amazônicas é o principal desafio a ser considerado para se realizar uma navegação segura. Segundo os relatos de nossos depoentes, a colisão com balsas e o naufrágio por colisão com obstáculos naturais – pau, pedra, camalotes (capim) e areia – são as principais causas de acidentes. Ademais, menos lembrados, mas não

menos importantes, eles alertaram que acidentes envolvendo balsas e pequenas canoas, além dos naufrágios por excesso de peso (carga e passageiro), são acidentes muito comuns em nossos rios (Anexo AN. 9). Entre os principais motivos elencados para tentar explicar esses desastres, os comandantes indicaram, justamente, a imprudência/falta de atenção, o que, em suas opiniões, reflete o excesso de confiança de muitos que comandam ou o excesso de pessoas na sala de comando, aliado à falta de experiência de alguns jovens comandantes (Anexo AN. 10). O depoimento do comandante Mario Monteiro ilustra o cenário de um desastre ocorrido nas proximidades de Coari-AM, por conta da falta de atenção daquele que deveria zelar pela segurança do patrimônio e das vidas:

Próximo de Coari, um comandante ia discutindo com a namorada dele dentro do comando. Isso é o que mais o nosso patrão pede pra não acontecer. Muita gente dentro do comando tira a sua atenção. Dá atenção pra sua conversa e não presta atenção no quê que tá fazendo. Era umas 8 horas da noite e o rapaz discutindo, quando ele ligou holofote da embarcação tava próximo da pedra. O passageiro do lado de fora do comando gritou: o senhor vai bater o barco! Ele puxou o motô todo pra fora, aí o motô deu de lado na pedra e foi quebrando tudo. Tombô motô. Bateu com a embarcação na pedra, teimando com a namorada. Morreu muita gente.

Em analogia às estradas, o comandante Roberto Brandão fala de seu ambiente de trabalho, de seu lugar de vida: “O Amazonas é muito grande, muito extenso, e nós não temos como fazer estradas pra ligar uma cidade a outra. Nós vivemos no mundo das águas. Então: os rios, são as estradas que transportam as pessoas e a produção; os barcos, são os veículos pra carga pesada; e nós somos os motoristas”. As estradas líquidas que o comandante Brandão nos apresenta é observada com clareza no congestionamento de embarcações nos furos – canais de navegação que ligam um rio a outro (figura 45).

Com essa missão, diante de rios cada vez mais ocupados por pessoas, que habitam suas margens, e veículos, que intensificam o tráfego, os comandantes de embarcação, são, ainda, um dos principais aliados da autoridade fluvial no combate às práticas ilegais na navegação. Com comunicação franca por canais diretos, via rádio VHF, normalmente na frequência 16, os comandantes têm autonomia para acionar a capitania, tanto em relação a crimes contra o ambiente, quanto por infrações de tráfego, conforme continua o comandante Brandão:

Como o material humano da capitania é pouco, eles contam muito com a colaboração da gente. Nossa colaboração pra marinha é grande, a responsabilidade que a gente assume pra sermos fiscalizadores disso aqui [do rio] e manter da forma como ele é. Por isso, estamos aqui pra ajudar e auxiliar ao máximo na Marinha na navegação e na manutenção do meio ambiente. Eles fazem a parte deles e a gente a nossa. Pelo rádio consegue contato a qualquer hora com eles se precisar.



Figura 45 – Embarcações no furo do Paracuúba, ligação do rio Negro ao Solimões
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014.

De acordo com os comandantes ouvidos, navegar é, além de conhecimento, experiência e tecnologia, saber conviver harmoniosamente com a natureza. Essa natureza que é natureza natural – os relevos das margens e do leito, o movimento do rio, o tempo, etc. – e, que também, é natureza humana, reconhecendo que todas as vias navegáveis são vias habitadas. Enfim, o comandante é um sujeito que conhece a geografia natural e humana do lugar, não a conhece apenas, segundo Nogueira (2014), a partir de uma geometrização de “sobrevoo”. O Comandante Roberto Brandão destaca:

O comandante, navegando, tem que ter muita atenção e ser prudente. A navegação com rio cheio é mais fácil, mas também corremos o risco de errar a rota com tantas “bocas”, que são armadilhas. As restingas e os campos de gado tão no fundo e se abrem clareiras muito grandes, quando você imagina tá navegando em águas profundas aí encalha tua embarcação. Temos que aprender a conviver com o que a natureza nos impõe. O rio muda o leito do rio, ele não tem o leito definido, ano passado passamos por aqui e dava 22 metros de profundidade, esse ano, olha aqui (apontou para o ecobatímetro), tá com água com 4 metros. Sai uma praia ali, cai terra aqui. A navegação muda muito e nós temos que nos harmonizar com a natureza e com as pessoas que vivem no rio.

O rio, espaço de circulação diária, é percebido pelos comandantes a partir das suas experiências de vida, de seus mundos vividos. Suas cartografias mentais são representações sociais do real e guardam, além da leitura material dos lugares, muito de uma leitura simbólica que representa sua “geograficidade”, ou seja, de seus referenciais e conhecimentos espaciais. Nogueira (op. cit.), conclui, então, que: “Com os comandantes aprendemos que existe uma distância que é vivida e que só é apreendida e compreendida na convivência com a natureza daquele lugar” (p. 147), navegando.

3.3.3 Navegar é condição de vida: os passageiros de barco recreio²⁰⁷

Para os habitantes do estado do Amazonas que necessitam se movimentar entre as comunidades ribeirinhas e as sedes municipais, entre uma margem e outra dos acidentes fluviais e entre o interior e a capital, a embarcação é o principal meio de transporte. O barco é, para a quase totalidade dos municípios amazonenses, o único veículo capaz de atender às populações. Até mesmo para os habitantes dos poucos municípios contemplados com a construção de um aeroporto ou uma pista de pouso e decolagem, o transporte fluvial é o único que a população consegue suportar, devido às elevadas tarifas praticadas pelas companhias que possuem a concessão para a exploração do tráfego aéreo. O avião, apesar de ser útil em momentos circunstanciais, nunca é a primeira opção dos habitantes dessas localidades, por conta do medo que o caboclo tem de voar, conforme afirma dona Terezinha Santos, passageira entrevistada enquanto descíamos, de Coari-AM, para Manaus: “Nem se eu tivesse dinheiro eu andava de avião, tenho medo, Deus o live!”. Podemos afirmar, então, que o transporte fluvial de passageiros é, sem dúvida, o meio mais acessível para o deslocamento das populações de baixa renda do estado do Amazonas, conforme afirma o Sr. Valdivino Araújo, passageiro entrevistado enquanto subíamos o rio Solimões em direção a Coari-AM: “Às vêis o custo de vida num dá pra viajá de outro meio de transporte e a gente tem que viajá de barco, é opção da nossa necessidade. É o meio mais fácil e mais barato, é o transporte mais econômico pra nós ribeirinho. Gente pobre num têm dinheiro, nós vai de barco de qualqué jeito”.

Conversando com os passageiros dos barcos regionais de recreio durante os vários dias que subimos e descemos o rio Solimões-Amazonas, ao expressarem suas reações e opiniões, conseguimos facilmente identificar diversos sentimentos em relação ao transporte em que iam embarcados: medo, alegria, indignação, contemplação, sofrimento, surpresa, entre outros. Contudo, unanimemente, para eles, viajar de barco é uma *necessidade*. Os sujeitos que emprestaram seus conhecimentos para o nosso estudo, aqueles dispostos no Anexo AP, são homens e mulheres de variadas idades, alfabetizados ou não; casados, solteiros ou amasiados; profissionais de diversas categorias – chefes de família das unidades de produção familiar de várzea (agricultores, criadores e extratores), comerciantes, pecuaristas, estudantes, artesãos, parteiras, vendedores ambulantes, empregados de empresas de navegação, representantes comerciais, profissionais da saúde, missionários religiosos, professores, aposentados,

²⁰⁷ Foram entrevistados 23 passageiros, homens e mulheres, durante nossas viagens pelo rio Solimões-Amazonas, nas rotas que ligam a capital, Manaus-AM, aos municípios de Parintins-AM e Coari-AM. As principais informações socioeconômicas desses sujeitos encontram-se dispostas no Anexo AO, e iremos tecer comentários sobre esses números, durante a transcrição desse capítulo, quando necessário.

prestadores de serviços diversos e, também, os desempregados – que viajam para atender as necessidades do dia a dia (Anexo AP.1 a AP.5).

Navegando a calha central do rio Solimões-Amazonas, entre Coari-AM e Parintins-AM, numa distância linear fluvial de mais 900 quilômetros, identificamos que os professores e os agricultores compuseram a maior parte de nossa amostra (17,4%, cada): os professores, utilizando o rio para chegar às cidades onde lecionam; e os agricultores, cumprindo a rotina diária de ir ou voltar da capital para cumprir compromissos diversos. No recreio, não há distinções de classe, por exemplo, quanto ao nível de graduação, mesmo porque, por necessidade, todos viajam. Entre os entrevistados, encontramos pessoas que se disseram não alfabetizados (13,1%), mas houve também os que disseram possuir pós-graduação (17,4%). Contudo, a grande maioria são pessoas com ensino básico (30,4%), médio (30,4%) e fundamental (17,4%). Essas três categorias formaram o equivalente a quase 70% da amostra coletada (Anexos AK.5 e AK.6).

A embarcação de recreio é a rota para o trabalho de muitos dos que foram entrevistados, e não foram raras as vezes que entrevistamos passageiros que retornavam para casa após muitas semanas longe do lar. Ansioso por chegar em casa, o Sr. Alderi Silva, empregado de uma empresa terceirizada pela Petrobras, nos disse: “Eu tô saindo de folga do trabalho, eu tava trabalhando em Coari fazia 60 dias. Tô com saudade da família e agora tô indo pra casa, a mulhé tá em casa com o filho. Eu vô passá 10 dias com eles e volto de novo pa batalha”.

A maioria dos passageiros que entrevistamos nasceram e moram no interior do Amazonas (73,9%) e viajam de barco há muitos anos, alguns há mais de meio século e outros há pelo menos 20 anos (cerca de 70% dos que foram ouvidos). Uma parcela dos passageiros entrevistados (26,1%) disseram que, apesar de terem nascido no interior, vivem atualmente na capital do Amazonas, onde trabalham para mandar dinheiro para os familiares e, de tempos em tempos, voltam nas férias para visitá-los. O vínculo dos amazonense com sua terra natal foi uma condição social percebida com bastante clareza durante nossas entrevistas, pois muitos dos que foram ouvidos indicaram que foram os primeiros da família a ir para Manaus em busca de melhores condições de vida e, aos poucos, conseguiu levar toda a família para morar próximo. Entretanto, atualmente, mesmo sem familiares no interior, ainda têm necessidade de voltar, constantemente, à terra onde nasceram para rever os amigos e aproveitar as férias longe do ambiente conturbado da capital (Anexos AK.7 a AK.9), uma espécie de elo afetivo com o lugar onde nasceram, que Tuan (1983) chamou de *topofilia*, ou seja, o espaço onde os indivíduos construíram suas relações e significações, estabelecendo diferentes valores. Nesse caso, o lugar, a terra de nascimento, que foi experienciado pelo

sujeito em sua infância e juventude e desenvolveu os mais íntimos sentimentos - é onde se sente em paz. Conforme afirma o Sr. José Maria Xavier: “Fui tirá um pouco do *stress* do trabalho da cidade grande, eu morei aqui, não tenho mais família aqui, mas eu voltei pra rever meus amigos. Vou apreciando a natureza, o rio, as aves e as árvores. Eu acho lindo ir assistindo a natureza em Parintins”. Nesse caso, conforme afirma Tuan (op. cit., p. 114): “A consciência do passado é um elemento importante no amor pelo lugar”.

Ademais, comparando os Anexos AK.7 e AK.8, podemos também concluir que, aqueles entrevistados que declararam terem nascido fora do Amazonas, não estão aqui como turistas a passeio, são imigrantes de outros estados da federação que aqui se estabeleceram – no interior ou na capital – para trabalhar e constituir família. Entre os passageiros entrevistados que se encontram nessa condição, encontramos o Sr. Sebastião Rendeiro que, vindo do sertão nordestino, adentrando pelo estado do Pará, maravilhado ficou ao ver a quantidade de água disponível, enquanto, na terra em que nasceu, sua família vivia a escassez do líquido precioso. Seu depoimento transcrevemos por demonstrar o quão valiosa é a condição ambiental amazônica para a construção de novas *topofilias* para os que aqui se estabeleceram:

Vir pro Amazonas foi uma experiência linda, minha família é do Ceará e num tinha água lá. Quando eu cheguei no Amazonas, no princípio, fiquei cum medo de tanta água. Eu comecei a me acostumá e gostá das viage e tê essa nova vida que a gente tá vivendo agora. No caminho, a gente via aquele porco do mato atravessando os rios, a gente ficô impressionado. Meu irmão, isso aqui é a maior beleza que Deus deixou pra gente! E quando nós começamos a percorrer o Amazonas eu posso dizer: Eu nunca mais vou sair daqui, eu vô trazer minha família.

O transporte fluvial é uma condição inegável para o homem do interior, as pessoas que abordamos, viajando sozinhas ou acompanhadas por amigos e/ou familiares, buscavam atender a diversos tipos de necessidades: trabalho, lazer (férias e/u folga), visitas a familiares, mudança de domicílio, estudo, resolver problemas particulares, mas, principalmente para tratar da saúde, resposta de quase a metade dos que entrevistamos (Anexos AK.10 e AK.11). O Sr. Edson Correia, a este respeito, nos disse: “A gente, seu minino, que mora em Coari, a maioria vai em Manaus só mais com problema de doença. Em Coari é muito complicado o negócio de médico”. O Depoimento da Sra. Delcilane Medeiros ilustra ainda mais o sofrimento das famílias que utilizam constantemente a ponte fluvial entre o interior e a capital: “A minha filha tem um problema na coluna, no ouvido, não fala direito, uma síndrome e um problema renal. Então, eu vou para Manaus, vou e volto, passo duas semanas em Coari e duas semanas em Manaus. Vou de barco, na rede, porque avião é caro e o camarote também. É assim é a nossa vida”.

Apesar de a viagem de barco acontecer muito mais por necessidade, parcela significativa dos passageiros entrevistados (78,3%) afirmaram que apreciam esse tipo de viagem, principalmente quando estão de férias e sem compromisso a resolver, pois a viagem é demorada. Entre os principais motivos elencados para apreciar as viagens de barco estão a contemplação da natureza e a tranquilidade proporcionada por viajar deitado na rede, entre outros motivos (Anexo AP.12). Mas, a unanimidade entre os passageiros é que, embora a viagem aconteça por diversos compromissos, todos disseram que aproveitam a saída de sua cidade para realizar compras de itens necessários e não produzidos em suas cidades. No caso de dona Naíde Souza, comerciante de Tefé, que há 20 anos embarca periodicamente para Manaus visando abastecer seu comércio de confecções, não acontece diferente. Viajando sempre na rede, justifica que sua escolha é uma estratégia para gastar menos e, assim, poder elevar seus ganhos:

Deve tê uns 20 ano que eu viajo pra comprá as minha coisa de confecções. Aí é obrigado eu viajá mermo, né? É o meu trabalho e eu tenho que ir. Eu vô em Manaus de mês em mês, de seis em seis mês, quatro em quatro mês. Sempre eu volto pra Manaus, faço compra e volto. A senhora da loja, toda vez que eu vô, fala assim: Dona Naíde, quando a senhora não quisé vim em Manaus a senhora ligue que eu mando a mercadoria. Mas eu gosto de iscolhê as peça porque eu já sei os gosto do pessoal, dos jovem e das senhora que são evangélica e gostam de ôtras rôpa. Por isso eu venho eu mermo. Se eu tivesse condição mermo eu gostaria de í assim em camarote, porque pra mim é mais confortável né? Mas se eu fô pagá camarote pra mim í e voltá vai o lucro todo, inda mais cum acompanhante que vai cumigo. E é por isso que toda vêis eu viajo assim, na rede.

Indo e vindo pelos rios, os passageiros de barco recreio não deixam de ser promotores da circulação de mercadorias regionais provenientes da microeconomia das comunidades do interior, da terra firme ou da várzea – literalmente a produção viaja com o produtor. De todos os entrevistados, 91,3% indicaram levar junto à sua bagagem de mão, ou no compartimento de cargas da embarcação, alguns produtos regionais para comercializar ou para doar para amigos e/ou familiares. Entre os produtos que transportavam, destacamos: farinha de tapioca, tucumã, pupunha, macaxeira, farinha de macaxeira, pé-de-moleque, peixes, banana, cará, goma, beiju, camarão, queijos e diversas frutas regionais. Dona Terezinha Santos, destaca: “Sempre eu levo comigo uns produto que eu planto pros filho que mora em Manaus: farinha e um monte de fruta. Mais é a farinha, porque o senhor sabe que a farinha tá cara né? Agora eu tô levando pôco porque a gente mora no interiô, alagô e acabô tudo”. Cabe destacar, ainda, que a população dos embarcados também serve como emissária, pois também levam consigo diversos tipos de correspondências, dinheiro, remédios e recados orais para os familiares e amigos que moram no interior e/ou na capital.

A fé dos passageiros também é revelada a partir dos objetos que levam consigo durante as viagens: pingentes de santos, bíblias, outros livros que tratam de espiritualidades, terços, etc., o que representa 73,9% dos itens que declararam, em entrevista, levar em uma viagem de barco. Jornais e matérias de trabalho são outros itens muito comuns entre os passageiros durante os traslados (Anexo AP. 13). Mas, definitivamente, rezar é uma atividade típica dos que viajam de barco. O depoimento do Sr. Raimundo Andrade revela essa prática de devoção que mistura a fé e o medo da viagem:

Dentro do barco eu trago os meus livro, a minha bíblia, o meu terço, porque eu sô católico. Eu pego o meu terço e rezo. Esse tempo eu uso pra agradecer a Deus porque a gente vai viajando. Agorinha mermo eu tava bem aqui sentado, pensando e rezando, pedindo a Deus pela nossa viagem, que a gente faça uma boa viagem, que Deus ajude pra que nada aconteça de mal com a nossa navegação.

Questionando-os sobre o que costumam fazer durante uma viagem de barco, além de rezar, pois normalmente essas viagens são longas, as respostas foram inúmeras. Apreciar a natureza dos rios e da floresta durante o percurso foi uma das atividades mais relatadas (69,6%); entre outras: ler; conhecer pessoas andando pelo barco; dormir; distrair-se com jogos no celular e/ou palavras cruzadas; frequentar a área de lazer para assistir à televisão ou beber, ouvir música, refletir sobre a vida ou, simplesmente, dormir (Anexo AP.14). Viajar de barco tem suas vantagens e desvantagens, mas, para nossos depoentes, os pontos positivos (24) superaram os pontos negativos (22), demonstrando que, para os caboclos amazonenses, esse tipo de transporte é muito mais um veículo que satisfaz necessidades (Anexo AQ). Apreciar a natureza é o que mais citam como vantagem (34,8%) e a demora é o que mais indicam como desvantagem (69,6%), conforme demonstrado no depoimento da Sra. Líbia Maria Saraiva, entrevistada enquanto descíamos o rio Amazonas em direção a Parintins-AM:

Eu gosto de viajar de barco, a gente vai conhecendo outras comunidades e o rio, conhecemos pessoas, conversamos, descansamos. Isso é uma terapia pra mente e pro coração. Você vai na rede relaxando e apreciando a paisagem. A única desvantagem pra mim é o sufoco nas redes e a demora, o barco é lento e às vezes você tem que estar em determinado lugar com urgência e a navegação é um tanto quanto demorada.

A embarcação regional de recreio possui sua divisão de classe: os passageiros da classe econômica viajam acomodados em redes; e os passageiros da classe executiva, dependendo de seu poder aquisitivo, viajam no camarote ou na suíte, quando o barco possui suíte²⁰⁸. Quem opta por viajar de barco, dependendo da duração da viagem e da embarcação,

²⁰⁸ Tanto para os proprietários, quanto para os passageiros, há uma sensível diferenças entre o camarote e a suíte. Na classificação desses sujeitos, o camarote é individual ou comporta, no máximo, até duas pessoas; a suíte, por sua vez, pode receber um maior número de passageiros. A suíte é preferida, normalmente, por famílias que viajam juntas e têm um

além do traslado entre a origem e o destino, contam com os seguintes serviços de bordo: espaço para amarrar a rede, “atar” no popularmente falado; alimentação (café da manhã, almoço, jantar e, em alguns casos, lanche); água potável e copos descartáveis à vontade; banheiro, e os principais itens de higiene (papel e sabão) a serem compartilhados com os demais passageiros; autorização para embarcar com até dois volumes de bagagem de mão que não ultrapassem 20 quilos²⁰⁹, e a possibilidade de pagar pelo excesso transportado, se houver disponibilidade de espaço nos porões de carga;²¹⁰ serviço de enfermagem para viagens que ultrapassa 12 horas e transporta mais de 100 passageiros²¹¹; acesso à área de lazer e lanchonete, localizada na cobertura da embarcação, com direito a usufruir das programações que cada embarcação dispõe, como: som, tv e, em algumas viagens, percebemos a organização de cinema e/ou cultos evangélicos. Algumas embarcações também oferecem cafezinho gratuito durante a viagem.

A rede é o marcador do lugar dos passageiros no interior da embarcação, serve como uma espécie de reserva de assento se estivéssemos tratando sobre transporte aéreo. O costume de quem viaja de recreio é chegar cedo, amarrar sua rede e, assim, garantir o melhor lugar para a viagem. O melhor lugar, segundo os próprios passageiros, é onde: possam desfrutar da paisagem e aproveitar os melhores ventos; a logística de acesso para os momentos de refeições e banho não incomode os demais passageiros, assim como não seja incomodado no momento do descanso pelo demais que necessitem transitar; possam se desvencilhar facilmente em casos de emergência; etc. Por essas razões, é comum que os proprietários desses barcos autorizem o embarque dos passageiros na noite anterior à viagem, quando não há mais serviços de embarque/desembarque de cargas ou mesmo quando o barco sai muito cedo e os passageiros moram distantes do porto. Essa autorização se dá para que cada um se acomode da melhor forma que lhe aprouver. A rede é um sinal de fácil detecção que indica se

maior poder aquisitivo. Outra diferença entre o camarote e a suíte está na disponibilidade de televisão, em alguns casos, apenas no segundo tipo de acomodação.

²⁰⁹ Segundo uma proprietária de barco entrevistada, a Sra. Alcilene Monteiro, do Navio Motor M. Monteiro, que faz a rota Manaus-Tabatinga-Manaus, as embarcações não têm o serviço de pesagem das bagagens, contudo, facilmente se consegue medir o que seja uma bagagem de mão, em suas palavras: “cabe embaixo da rede dos passageiros, bem acomodado e sem atrapalhar os outros”.

²¹⁰ A ANTAQ determina que cada passageiro têm direito de transportar até 20kg de bagagem de mão e um limite de até 40kg no compartimento de cargas da embarcação (ANTAQ, 2009). Contudo, de acordo com Alessandra Pontes, proprietária de embarcação de recreio e consultora de transportes, isso representa risco à integridade do patrimônio flutuante e às vidas que viajam. Segundo Pontes, um engenheiro naval quando faz a prova de inclinação e estabilidade da embarcação ele considera o peso médio de um ser humano de até 90 quilos e adiciona mais 25 quilos. O sobrepeso de uma embarcação por conta desse erro pode levá-la a pique, além de elevar sobremaneira o consumo. Completa ela: “Imagina se cada passageiro levar um fardo de farinha de 40 quilos?”. E continua: “Mas, o próprio amazonense já tem o bom senso e não leva”.

²¹¹ Determinação contida na NORMAM 02, seção 114, p. 20. O documento da autoridade marítima está disponível em: https://www3.dpc.mar.mil.br/normam/N_02/normam02.pdf.

a embarcação opera com excesso de passageiros, pois, quando assim acontece, os passageiros ficam sem lugar para se acomodar, conforme destaca o Sr. Flávio Assis:

O motor está lotado e isso não era pra tá acontecendo. Tem gente aqui que não atou rede, por exemplo, eu! E você me pergunta: Porque tu viajas? Porque eu não sabia que já estava lotado. A gente compra a passagem, colocam a pulseira na gente e quando chega aqui não tem onde atar a rede. Foram desonesto com a gente, pegaram a passagem da gente e não tem como dar comodidade pra nós, eu não tenho onde pôr minha rede. Você já viu um avião com 101 passageiros botarem 102? Não, isso não acontece. Mas, aqui acontece.

Em contrapartida, quando acontecem essas situações sobra aos indivíduos que viajam de barco “os piores lugares”, quais sejam: próximo aos banheiros e cozinhas, onde o tráfego é intenso e todos os que se dirigem a esses ambientes esbarram nas redes; em cima dos compartimentos de carga que, a cada escala nos municípios do caminho deve ser liberado para a retirada/colocação de carga, quando o passageiro deve, obrigatoriamente, desmobilizar suas bagagens e rede para dar acesso aos funcionários do porão; e, até mesmo, no fundo da embarcação, onde o barulho e o calor da máquina incomoda o descanso. O Sr. Edson Correia, que viajava para Coari no Navio Motor Leão de Judá II, indica esses pontos com clareza:

A minha rede é essa daqui [no meio da embarcação e na lateral], coloquei aqui porque lá pra trás é mais calor por causa da máquina, alí do lado tem o banheiro e tem hora que vem um cheiro ruim de lá, do outro lado é o refeitório e na hora das refeição todo mundo fica esfregando na tua rede e aí no meio tem os porão, que toda hora que o barco para tem que abrir e a gente tem que sair.

Desta forma, os passageiros elegeram as laterais da embarcação como os melhores lugares para amarrar a rede, um espaço que deve obedecer aos limites impostos pela autoridade marítima e pelo dono da embarcação para não colocar em risco a vida de quem é transportado (figura 46). Durante uma de nossas viagens, entre Manaus e Parintins, no Barco Motor XIV de Outubro VII, uma passageira desobedeceu as orientações da tripulação e colocou sua rede muito próximo ao parapeito lateral da embarcação. Enquanto ela se balançava num suave vaivém, aproveitando a brisa do rio, por volta das 20h, sua rede desamarrou e ela só não foi parar dentro d’água, na escuridão do rio Amazonas, porque os demais passageiros conseguiram segurá-la.

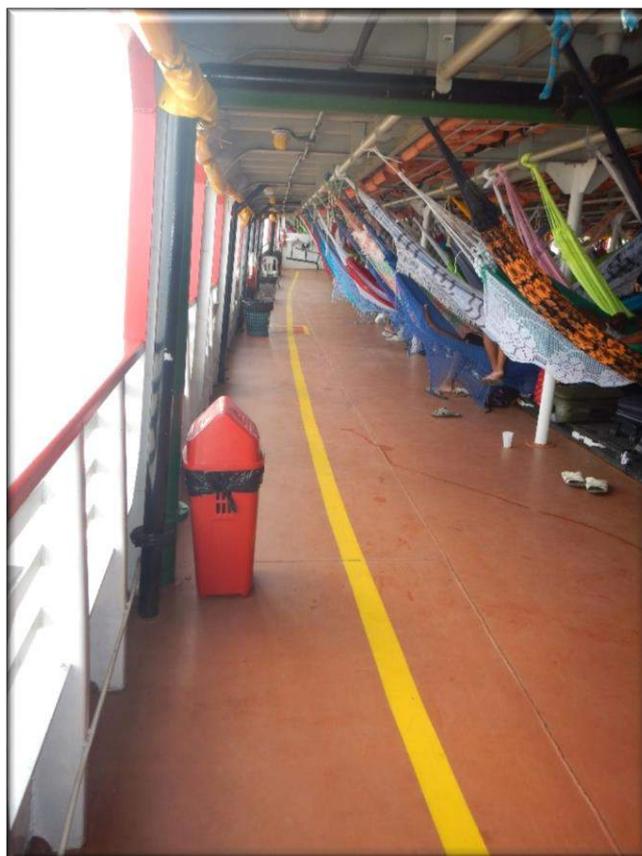


Figura 46 – Limite autorizado para as redes.

Fonte: Pesquisa de campo 2013/2014, Navio Motor Parintins I.

Os passageiros que têm condições de arcar com os custos de um camarote ou suíte provam de maior comodidade e conforto, pois, quase sempre, têm à disposição: banheiro individual, ar-condicionado, em alguns casos TV, além do diferenciado serviço de bordo que garante disponibilizar as principais refeições nas acomodações. Contudo, apesar de o camarote oferecer maior conforto e privacidade ao passageiro, quando perguntamos sobre suas preferências de acomodação, a maioria depoentes nos responderam que preferem viajar acomodados em redes. A principal justificativa apresentada para essa preferência está no conforto que a rede proporciona, além do fato de o objeto pertencer ao conjunto de itens culturais amazônicos²¹². Contudo, parcela significativa dos depoentes indicaram preferir a rede ao camarote, justificaria que se sustenta no fato de, em caso de naufrágios, os passageiros ficarem presos no interior do compartimento da embarcação, por conta de a maioria das portas dos veículos mais antigos abrir para o lado de fora e, com a pressão d'água, ser praticamente

²¹² Entendemos aqui a cultura, segundo Laraia (2001), como o complexo de “[...] conhecimentos, crenças, arte, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem como membro de uma sociedade” (p. 25). Para o autor, o homem é o resultado do meio cultural em que foi socializado, herdeiro de um longo processo acumulativo que reflete, também, as experiências adquiridas pelas gerações que os antecederam. Os amazonenses são herdeiros da cultura colona, indígena, nordestina e de inúmeros migrantes que aqui chegaram no último século em busca das riquezas naturais das florestas e rios.

impossível se desvencilhar em tempo hábil para salvar-se. Segundo os passageiros, nos naufrágios são, justamente, os viajantes do camarote as principais vítimas fatais. O terceiro motivo que mais atrai os viajantes de barco para as acomodações de rede é o preço, pois, na falta de recursos financeiros para adquirir um camarote, a tarifa da rede é a única que o bolso desse viajante pode comportar. E, por fim, mas não menos importante, apreciar as paisagens amazônicas é um dos motivos indicados para se viajar na rede, onde pode descansar ao mesmo tempo em que usufrui dos ventos e das imagens da fauna e flora amazônicas das margens (Anexo AP.15). As palavras da Sra. Maria Mosanda Oliveira, que viajava para Coari no Navio Motor Leão de Judá II, reúne todos os pontos expostos:

Eu prefiro viajar na rede, eu acho mais seguro e mais confortável. Se acontecer qualquer acidente, se eu estiver no camarote, posso ficar presa porque a porta não abre, principalmente nos barcos antigos que só abre pra fora. No camarote a gente não sabe nem o quê que tá acontecendo do lado de fora. Já teve muitas situações aí que as pessoas que estavam dormindo no camarote, ficaram trancadas e não tiveram como abrir a porta. A gente, na rede, pode se deitar e ficar olhando a natureza deitandinha e, também, é o meio mais barato pra viajar aqui na Amazônia.

Para escolher uma embarcação para viajar, os passageiros elegem alguns critérios que consideram importantes, tais como: a segurança, conforto, preço, serviço de bordo, porte, velocidade, histórico de acidentes, medo de viajar em outros modais, higiene, etc. Contudo, a preferência pela embarcação de ferro foi uma unanimidade entre os passageiros de recreio, onde 69,6% dos que foram consultados ratificaram que a segurança que esse tipo de embarcação transmite é o principal critério para escolherem o veículo em que irão viajar (Anexo AP.16). De acordo com as opiniões coletadas, os passageiros acreditam que acontecem mais acidentes fatais com as embarcações de madeira. O Sr. Aldenor Navegante, que viajava de Manaus para Parintins, nos fala de seus critérios para escolher o barco em que viaja:

Quatro coisas, principalmente, eu considero para escolher o barco que eu vou viajar: segurança, se o barco é grande e de ferro; tratamento da tripulação, higiene e alimentação. Você não vai arriscar sua vida? No caso da alimentação, por exemplo, você pode se alimentar de produtos que venham trazer problemas pra sua saúde.

Os 30,4% que indicaram não ter a opção de escolher o tipo de embarcação em que viajam, se deu, principalmente, pela necessidade e urgência da viagem, pois têm que embarcar no veículo que estiver mais próximo de desatracar no momento em que necessitam viajar, seja ela de madeira ou ferro. Para muitos que dependem de estar o quanto antes em determinadas localidades para honrar compromissos, o tipo de barco não é uma variável a ser considerada, simplesmente devem embarcar. É o caso do Sr. Antônio Souza, imigrante nordestino e representante comercial que trabalha no baixo Amazonas, registrando os pedidos do interior

para uma distribuidora de bens de primeira necessidade instalada em Manaus. Ele nos fala de seu cotidiano, alertando que o potencial do transporte fluvial deve ser melhor aproveitado:

Eu utilizo esse transporte para o meu trabalho, ele é muito útil pra mim. Eu trabalho com venda, começo em Maués e faço Barreirinha, Parintins e retorno pra Manaus. Coloco minha moto no barco e vou. Eu ando de barco quase toda semana. Pra mim é vantajoso porque eu já faço o meu trajeto. Esse rio tem que ser melhor aproveitado porque ele te leva onde você precisa e a nossa Amazônia é muito grande.

Perguntados sobre os motivos para preferirem viajar em barcos de ferro, 93,8% dos que afirmaram priorizar esse tipo de embarcação para viajar, disseram que o barco de ferro é um veículo mais seguro, outros disseram que ele demora mais para afundar e alguns acreditam que acontece mais acidentes com barcos de madeira (Anexo AP. 17). Contudo, há também os passageiros que, não tendo preferência pelo tipo de material em que são construídos os barcos, como foi o caso do Sr. Virginor Navegante, preferem não utilizar embarcações de madeira somente nos períodos amazônicos marcados por temporais, devido ao risco que esta historicamente proporciona:

Tem barco que no tempo de temporal eu prefiro não usar. Esse que nós vamos, o XIV de Outubro VII, e o Coronel Tavares, são barcos que em qualquer vento eles encostam. Não é porque são ruins, é porque é madeira e eles não podem facilitar senão vão pro fundo. Eu evito esses tipos de transporte, a gente sabe que eles são mais velhos, e no meio de um temporal eles começam a estalar. Se bem que quando acontece de furar o casco de um barco de ferro, este também vai profundo, mas demora mais a afundar porque ele é todo cheio de compartimentos. Não é fácil não, olha o medo de morrer! (risos).

Para outros passageiros, a segurança da viagem não está ligada a nenhum dos fatores elencados no Anexo AP.16, nem às modernas tecnologias que as embarcações de ferro já oferecem, mas ao material humano que está à frente da embarcação: a experiência do comandante. Esses passageiros deixam de lado quaisquer tipos de transporte disponíveis – avião ou estrada – para depositar toda a confiança no condutor do barco, como é o caso do Sr. Raimundo Soares, o seu Manga, que viajava de Manaus para Parintins, e indica o viés do caboclo amazonense em crer que a prática dos homens do timão vale mais que qualquer tecnologia:

Viajá de barco é mais siguro que viajá de abião [avião] ô de istrada de arfalto [asfalto]. Eu inda nunca andei de abião, mas Deus o live andá disso! Eu prifiro o barco. O cidadão que tá aí na frente, a cabecinha branca num é ôtra coisa não, é tempo de serviço no rio mermo, qué dizê que ele cunhece. Ele é prático, se a gente vem andando ele diz: Olha, ali é banco de areia! Você olha e num vê nada, mas ele é ixperiente e cunsegue vê. Ele já tem ixperiência e num precisa de aparelho pra navegá. É ele e Deus no comando. Quando eu entro num barco eu intrego a vida pra Deus e pro comandante.

Viajar de barco é motivo para recordar, as lembranças reúnem informações como: a idade do viajante na ocasião; se o dia estava ensolarado ou chuvoso; se a viagem foi tranquila ou conturbada; como foi o atendimento da tripulação; o que se viu ao longo do caminho; quantos dias durou todo o percurso; o nome da embarcação; os acidentes e incidentes do caminho; as condições ambientais do rio; as estruturas das embarcações; as cores; enfim, uma mescla de sentimentos e sensações que a memória traz do passado. Esse exercício mental, de presentificar o que de fato não está presente, revela o tempo que não pode se ver, tocar, ouvir, saborear e nem respirar, mas pode ser apreendido. Analisando o tempo, Elias (1998) mostra que sua regulação social apresenta os traços do processo civilizador que concedeu à humanidade perceber o curso da vida e das transformações da natureza. Em seu constructo teórico, afirma que tudo o que existe encontra-se em um fluxo incessante dos acontecimentos e o tempo traduz o esforço humano para situar-se no interior desse fluxo, determinando posições no espaço, medindo a duração dos intervalos, indicando velocidades, etc., sendo, portanto, essa prática uma particularidade do *habitus* social, objetivando orientar a realização das múltiplas tarefas dos homens.

Ao questionar os passageiros sobre a primeira viagem que realizaram em um barco de recreio, captamos diversos sentimentos a partir de suas lembranças, algumas que remontam mais de meio século, de quando ainda crianças, ao lado de seus pais, singraram o grande rio nos barcos regionais em direção às metrópoles da Amazônia: Manaus-AM e Belém-PA. As lembranças apontam para a familiaridade desse tipo de transporte nas histórias de vida desses sujeitos e, entre os entrevistados, os principais sentimentos apontados, foram: a) saudade da família (43,5%) – pais, filhos e irmãos; medo (26,1%) – diante da magnitude do rio Solimões-Amazonas; descontentamento (26,1%) – com a demora da viagem; curiosidade (21,7%) – para ver os rio, as populações ribeirinhas e a floresta; saudade da infância (21,7%); alegria (17,4%) – por poder conhecer as capitais (Manaus ou Belém); frustração (13,0%) – pelo mau atendimento e alimentação na embarcação; revolta (13,0%) – pela visível poluição do rio no passado; saudade (13%) – das frotas da ENASA/SNAPP (Anexo AP.18).

Chamou-nos a atenção o depoimento do Sr. Virgíno Navegante, de 60 anos, que, ao recordar de sua primeira viagem quando tinha apenas 5 anos de idade, contou-nos dos detalhes da estrutura da embarcação, das sensações de sua família diante da grande tormenta que abateu a embarcação durante todo o percurso, da longa espera para chegar ao destino e de todas as dificuldades envolvidas para se viajar de barco nos fins da década de 1950:

Eu viajo nesses rios faz muito tempo, mais de 50 anos. Em 1959 eu fiz a minha primeira viagem de barco pelo rio Amazonas, eu era uma criança de 5 anos, saímos

de Parintins pra cidade de Belém e fomos até lá embaixo de um grande temporal. Estávamos com muito medo porque choveu muito durante o caminho. Minha mãe estava com meu irmão no braço e fomos os primeiros a desembarcar por causa que o meu irmão estava com problema estomacal, devido a comida servida no barco. A imagem que eu tenho da minha primeira viagem foi aquele sufoco que nós passamos, o transporte era precário. O barco andava superlotado e não tinha mais lugar pra atar rede. Tinha muita fumaça e a viagem era bem mais demorada, de Parintins para Belém seria 6 dias mais ou menos.

Entretanto, nem sempre as recordações marcam positivamente os sujeitos que navegam. Alguns traumas da navegação ainda incomodam a mente de alguns que entrevistamos, principalmente quando, ao recordar o passado, visualizam os naufrágios que presenciaram em nossas águas. Entrevistando o Sr. Edson Correia, este não aguentou a emoção e, em meio a lágrimas, lembrou-se de um naufrágio em que estava presente e ajudou a resgatar vítimas, presenciando a morte de tantas outras. Tentando conter a emoção nos disse:

Eu presenciei naufragá um barco lá em Coari, perto daquela comunidade de Itapeua, era o barco “Capitão Pinheiro”. Morreu muita criança, eu ví uma cena muito triste (silêncio e choro), faiz uns 15 ano e até hoje quando me alembro eu fico triste e choro. As criança gritando pelo pai, eu salvava as criança, o pai e mãe morria. Eu salvava os pai e as criança morria. Eu cheguei lá em Coarí, no cais, eu num aguentei. Dissero que esse acidente aconteceu porque o comandante tinha brigado cum a mulhé dele lá no comando, e como tinha dado uma cerração ele num viu e deu no mêi duma pedra. Morreu muita gente. Olha, seu minino, como eu tava lhe dizendo, foi triste, triste, triste, triste. Eu quase num durmo porque eu fico alembando disso, eu de vêis em quando tô olhando acordado e vejo as cena daquele acidente.

Outros sentimentos levados pelos passageiros é o pesar pela partida da terra que viveu, dar adeus quando é preciso mudar definitivamente. Nesses casos, o depoimento dos passageiros que relatam suas mudanças apresentam uma situação onde o corpo físico se ausenta do lugar, mas a mente continua fixa, revivendo os momentos a partir da memória. Como foi o caso do Sr. Luzenildo Silva, um senhor aposentado que, diante de seus 61 anos, recém-aposentado, sem emprego e com a saúde debilitada no interior, teve que ir morar com os filhos na capital, mas deixou claro, em seu depoimento, o descontentamento em partir da terra em que viveu e foi feliz e que, com certeza, deixará saudade. O barco, nesses casos, é o lugar do adeus e das recordações:

O motivo dessa minha viagem é que eu tenho uns filhos aí em Manaus e eles não querem que eu fique lá em Parintins. Eu vivia sozinho em Parintins porque a minha esposa morreu. Eu era feliz lá, mas eles querem que eu vá embora. Eu vendi a casinha lá, reparti o dinheiro com os filhos e vou morar com um deles. Por mim eu não teria vindo, eu gosto de Parintins, eu nasci e me criei lá, criei meus filhos lá e todo mundo me conhece. Eu sei trabalhar, agora que eu tô desempregado, mas tenho os meus fregueses, eu trato bem todo mundo, eu sou panificador e atendo bem a freguesia. Eu vou sentir saudade da minha terra, mas eu volto pra ver meu pessoal.

Quem o navega jamais esquece. Entre os temporais e cerrações, entre a natureza selvagem e a apresentação dos botos que acompanham o barco, entre o ar puro das águas distantes das cidades e a poluição das margens nos centros urbanos, no barco recreio ou nas canoas propulsadas pelo rabeta, enfim, homens (e mulheres) simples, que vivem a vida cotidiana, que, para Heller (2000), são “homens inteiros” por participarem da vida colocando em funcionamento todos os aspectos de sua individualidade e personalidade – sentidos, capacidades intelectuais, habilidades, sentimentos etc. –, inseridos na cotidianidade das águas desenvolvem uma sensibilidade aguçada a partir das diversas experiências vividas ao longo da vida dentro de embarcações, navegando, ou nas margens dos rios, observando. Os amazônidas que transitam por sobre as águas no barco regional de recreio – o passageiro – conseguem expressar profundos sentimentos de valorização da natureza fluvial que os circunda, uma sensibilidade pautada na simbologia das águas do rio Solimões-Amazonas, valorizando sua água a partir de suas experiências, como afirma Bachelard (2013, p. 163) “A água doce sempre há de ser, na imaginação dos homens, uma água privilegiada”. Na verdade, os homens da Amazônia se sentem privilegiados por poder desfrutar da doçura do rio Solimões-Amazonas.

Encontramos durante nossas viagens dois “navegantes” de sobrenome, Virginor e Aldenor Navegante, tio-irmãos que são filhos de um velho comandante, e, como bons parintinenses, estão marcados pela capacidade de perceber a magia da natureza do grande rio e da floresta. Um homem simples do interior, apesar da formação acadêmica superior, o Sr. Virginor Navegante transmitiu-nos muitos de seus conhecimentos. Envolvido na saudade da terra que deixou por algumas semanas, enquanto realizava um tratamento de saúde no Sudeste brasileiro; naquela viagem, retomava o contato com o rio Amazonas, o que fez recordar dos versos que, há anos, criou especialmente para valorizar a natureza vibrante do rio Amazonas (Box 9). Nesta conjuntura poética, viver o cotidiano do rio, a partir da navegação, é aprender a valorizá-lo, e, assim, as viagens deixam de ser viagens entediantes para se tornar *viagens de conhecimento*, conforme afirma o Sr. Reginaldo Oliveira:

Viajar de barco te ajuda a conhecer: diversos lugares, pessoas, trechos do rio, você pode experimentar a navegação e as belezas naturais. Por ter vindo da área rural e estar viajando pelos rios com bastante frequência desde criança, estou nesses rios há mais de 26 anos, eu aprendi a amar esse tipo de viagem, aprendendo com ela. Ela não é entediante, como muitos dizem, ela é desestressante e eu, particularmente, gosto. Tanto gosto que eu me aperfeiçoei e fiz um curso de marinheiro pra exercer a profissão.

Administrativamente, o passageiro é uma variável estratégica para a embarcação, pois é responsável por complementar a renda da embarcação, além de ser um dos determinantes do sucesso de uma viagem. Mas como isso pode ser verdade? Segundo os

Box 9 – Amazonas, pátria d’água não devastada

Grande rio, caudaloso rio Amazonas,
Doce rio, grande rio-mar,
Em suas águas abundantes sou “navegante” e quero singrar.
Dos Andes ao Oceano que banha o nosso Brasil,
Que mata a sede e fome do ribeirinho viril.

Estrada privilegiada,
Pátria d’água não devastada,
Fonte de grande riqueza,
Essência, pura beleza.

Presente da natureza que o amazônida herdou.
Hidrográfico celeiro do mundo inteiro,
Cobiça do estrangeiro
Que sua água doce esgotou.

Amazônia é o paraíso,
O rio Amazonas o esplendor pela pororoca,
Piracema, belas gaivotas, as piaçocas,
Boto encantado dos navegantes,
Garça elegante,
Grande rebojo da cobra grande.

Dos paranás e igarapés,
Onça pintada e jacarés,
Águas que sobem, águas descidas,
Terra que cresce, fenômeno da terra caída.

Esse rio, doce mar, é o Amazonas,
E é na Amazônia, é minha vida.

*Virginor Navegante, Educador,
24/08/2013 – Rio Amazonas.*

proprietários de barcos de recreio, a carga é o que realmente possibilita a embarcação operar, ou seja, gera os recursos necessários para que o barco seja financeiramente viável. Mas, como o veículo opera sempre no limite de sua capacidade financeira, igualando receitas com despesas, é o passageiro quem acaba funcionando como variável de equilíbrio do negócio, determinando se a viagem dará lucro ou prejuízo. Por conta disso, os passageiros são disputados pelas embarcações e uma das estratégias, adotadas pelos empresários familiares do setor fluvial amazonense, é distribuir entre os vendedores externos à embarcação os bilhetes de passagens. Os bilhetes de passagens são vendidos nas Agências oficiais cadastradas,

como a Agência do Porto de Manaus, mas os vendedores externos funcionam como uma espécie de ponto volante, uma agência móvel – o vendedor e sua banquinha – que comercializa nas áreas externas dos portos, na capital e no interior, e nas ruas adjacentes, recebendo comissão conforme acordo verbal firmado com os donos de barco. Muitas vezes, a falta de regras claras para a prestação desse tipo de serviço, cria transtornos para os passageiros e para os próprios donos de embarcação, quando vendedores mal intencionados emitem bilhetes falsos. Essas variáveis – embarcação, passageiros e vendedores – são indicadas claramente por um dos proprietários entrevistados:

A carga paga a diferença, o passageiro ajuda a complementar a renda, mas o que hoje paga a maior parte da viagem é a carga. As pessoas chegam no barco e perguntam: Esse bilhete tem validade? Porque a Manaus Moderna é um mercado paralelo, não há controle e nem fiscalização. Ninguém sabe quem é quem ali. Se tu quiser chegar amanhã com um bloco de bilhetes falsos quem vai ser lesado é o passageiro. Então, muita gente já foi enganada. Agora no Festival muita gente é enganado. A estratégia é procurar vendedor com a camisa do barco, esses são credenciados por nós.

Outra racionalidade apresentada, por outro proprietário de embarcação, garante que, em sua organização administrativa, é o passageiro quem garante a manutenção mais imediata do barco. É com a renda auferida com as passagens que se consegue arcar com os custos do rancho – alimentação e material de higiene – que abastece a embarcação para as viagens: “Do passageiro tu vê o dinheiro na hora, a carga você vai ver com 15 ou 30 dias, alguns nem te pagam. Com o dinheiro que a gente recebe das passagens dá pra colocar o barco pra funcionar e o que a gente recebe com as cargas fica para pagar as outras contas”. Ou, conforme afirma outro empresário: “A mercadoria é quem salva a viagem, o passageiro é o meu lucro!”.

A embarcação de recreio, na condição de transporte coletivo, apesar de não receber os subsídios a que têm direito e não ser regulamentado para os trechos intermunicipais no estado do Amazonas, oferece aos passageiros idosos – aqueles com idade igual ou superior a 65 anos – o direito ao transporte gratuito (até duas vagas por veículo) ou meia passagem, de acordo com as normas contidas no Art. 40º, da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), desde que comprovem renda igual ou inferior a dois salários mínimos.²¹³ Por conta disso, o Sr. Renato Oliveira nos disse que, depois que se aposentou, passou a viajar de barco com maior frequência, devido ao fato de este tipo de transporte lhe garantir o não pagamento integral ou parcial do bilhete de passagem: “Eu gosto de viajar em barco, eu sô aposentado e num pago, ô pago só meia, eu conheço todos os barcos que saem de Parintins, todos eu conheço e o maió é esse”.

Em outras situações, o serviço de assistência social das prefeituras municipais também atende aos casos emergenciais, principalmente quando se trata de questões ligadas ao estado de saúde da população, doando passagens de barco para que os moradores do interior cheguem até a capital para iniciar ou continuar algum tratamento que não pôde ser realizado na sede municipal. Conforme confirma dona Antônia Silva: “Eu vim de lá pra cá pela prefeitura, quando a gente tá duente a gente vem pela prefeitura, eles dão a passage pra gente í e voltá”.

²¹³ Todos os proprietários de embarcações que entrevistamos afirmaram categoricamente que não têm obrigação de cumprir a legislação indicada porque eles operam uma rota intermunicipal, enquanto que a legislação é clara ao afirmar que esses deveres são imputados às empresas que operam o transporte coletivo interestadual. Maiores detalhes sobre os direitos à pessoa idosa, inclusive em relação aos demais modais de transporte, consultar o Estatuto do Idoso, disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm.

Navegar, para os amazonenses, é uma condição de vida. Ao questionarmos os passageiros sobre a importância da embarcação de recreio para as suas vidas, estes nos disseram que, em 78,3% das respostas, sem o barco não conseguem se locomover para nenhum lugar no estado do Amazonas, além disso, destacam também: a) que o barco recreio ajuda as pessoas de baixa renda a viajar (60,6%); b) que é através desses barcos que todas as mercadorias de que necessitam circulam pelo interior e chegam até eles (34,8%); c) que numa região onde se vive entre os maiores rios do mundo, o rio acaba se tornando a melhor estrada (26,1%); e d) a embarcação é um tipo de transporte em que as pessoas se sentem seguras (21,7%) – Anexo AP.19.

Navegando por quase 1 mil quilômetros lineares da calha central do rio Solimões-Amazonas, entre os municípios de Coari-AM e Parintins-AM, embarcados nos navios e barcos motores que realizam as rotas entre a capital e o interior, desfrutamos das belas paisagens amazônicas, mas, acima de tudo, tivemos a certeza de que o povo do interior não vive isolado: os rios são habitados por um povo simples que trabalha, obedecendo a suas limitações, apropriando-se dos cursos d'água, das terras e das florestas. Os passageiros entrevistados assumem que o transporte é uma necessidade, morando distante dos locais de embarque – em comunidades de lagos, de furos e de paranás –, assumem a complexa logística para chegar à cidade para pegar o motor de linha para Manaus, conforme o caso de dona Antônia Silva: “Eu venho de Copeá pa Coari e de Coari pa Manaus. Eu tenho medo de viaja de barco, mas eu venho porque a minha viagem é por pobrema de duença mermo. Quando eu volto eu faço o caminho contrário e é mais duas hora de canoa dipois que eu chego em Coari”.

Enfim, em um estado onde as estradas se movimentam, resta à população ir de barco!

3.4 Os agentes da circulação e as questões socioambientais

A identidade social amazônica está intrinsecamente ligada à conservação da natureza, de forma a possibilitar sua reprodução e a reprodução das populações ao longo do tempo. Utilizar racionalmente os recursos naturais disponíveis é uma prática intra e intergeracional dos povos tradicionais amazônicos. Boff (2003) caracteriza esse *saber cuidar* como o conjunto de valores, aspirações, princípios e ideais que orientam os homens, vivendo em sociedade, em suas atividades de apropriação da natureza. A responsabilidade com a vida que circunda a vida humana, que muitos apenas como natureza ou natureza natural, é a principal característica desses sujeitos, seu *ethos socioambiental*.

Investigando as diferentes formas de apropriação do rio, seu uso social a partir da navegação, questionamos os agentes da circulação caracterizados neste estudo – parceiros das unidades de produção familiar de várzea (UPFV), proprietários de barco recreio, comandantes e passageiros – sobre a quem caberia a responsabilidade de cuidar da natureza, particularmente do rio (Quadro 13). Entendendo a *natureza* como toda a vida que nos circunda, inclusive, a vida dos outros homens com quem nos relacionamos. Os sujeitos ora investigados acenaram, indubitavelmente, que cabe a todos os homens cuidar da vida na terra, quando obtivemos a resposta de quase 83% dos entrevistados, de que cabe a todos esse cuidado.

A obviedade das respostas expressas no quadro acima não podem ser analisadas apenas à luz dos números. Embora as demais respostas apresentem percentuais quase que irrisórios, diante do tamanho da amostra, o fato de alguns dos entrevistados terem lembrado da divindade cristã ou terem imputado a responsabilidade do cuidado à natureza a outros (Governo e pessoas que diretamente utilizam o rio), que não a si mesmos, reflete que estão atentos às questões ambientais, mantendo um pensamento crítico e reconhecendo que: existem instituições ligadas ao estado voltadas ao cuidado da natureza, como o IBAMA e as Secretarias Municipais de Meio Ambiente, e a estas devem cobrar atitudes; que reconhecem que aqueles que residem ou trabalham no rio devem redobrar os cuidados para a manutenção desse bem comum, como os moradores de palafitas, flutuantes e proprietários de embarcações; e que é necessário entender que existe uma força que rege o planeta (Deus, Gaia, Natureza, etc.), não sendo capazes sozinhos de assumirem o papel de mantenedores do patrimônio natural.

Quadro 13 - Os responsáveis por cuidar da natureza ¹					
Resposta	Parceiros da UPFV	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros	Média
Deus/Jesus	0,0%	20,0%	0,0%	8,7%	7,3%
Todos nós	75,0%	100,0%	60,0%	87,0%	82,9%
As pessoas que navegam	25,0%	0,0%	20,0%	0,0%	7,3%
As pessoas que moram na beira do rio	25,0%	0,0%	20,0%	0,0%	7,3%
O governo e os órgãos de fiscalização	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,4%

Fonte: Pesquisa de Campo, 2012/2013

¹ Foi considerado para o cálculo deste quadro o quantitativo de 41 entrevistados, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 05 (cinco) proprietários de embarcação recreio; c) 05 (cinco) comandantes de barco recreio; e d) 23 (vinte e três) passageiros de barco recreio.

A única variável do quadro 13 a ser indicada por apenas um grupo de agentes da circulação foi o governo, reconhecido justamente pelos passageiros. Acreditamos que o fato de os passageiros lembrarem do Estado, a partir da instituição “governo” apoiado em suas políticas

de comando e controle, se deu pelo fato de serem os passageiros os únicos a declarar que já foram beneficiados com algum auxílio provindo do Estado, enquanto que os demais indicaram nunca ter recebido quaisquer benefícios públicos. Tal cenário faz com que, ao serem indagados, não reconheçam o Estado como promotor de justiça socioambiental, acenando para uma possível ausência pública, ou presença mínima, nessas águas. O depoimento da Sra. Maria Mosanda, passageira de barco recreio, ilustra de forma crítica o que foi exposto e apresenta todos os elementos indicados como possíveis responsáveis pela natureza:

A gente vê a natureza e acha que ela nunca acaba, mas acaba. Olha o rio, se a gente não tiver um determinado cuidado com ele, um dia ele pode desaparecer de nós. Talvez até não completamente, mas pra esse trajeto que eu faço, de Coari pra Manaus, eu acredito que sim porque tem épocas que o barco já passa com dificuldade. Talvez, pra nós que já estamos aqui, não. Mas para os que vem no futuro, filhos e netos, ai meu Deus! Nem me diga isso, ia ser uma tragédia pra nós do estado do Amazonas. Tanto porque nós precisamos desse líquido precioso, se ele nos faltar, vai faltar a nossa vida, vai faltar a nossa saúde. Nossa natureza é linda e perfeita, *só resta a nós cuidarmos bem dela pra que nós possamos usufruir muito dela*. O governo tem dever de cuidar? Tem, mas a natureza é muito grande, o governo não dá conta de tudo isso só, temos que ser fiscais. Os donos de barco, os ribeirinhos, nós como passageiros, todo mundo. Se nós não tivermos o cuidado, isso tudo, rio e floresta, pode acabar. Tem tempo que nós estamos se esbaldando, quando a gente pensa que não a gente tai montando em cima das praias, é árvore caindo e as navegações não tem como correr, eles já vão com mais atenção, com mais cuidado e a viagem é mais longa. Mas com fé em Deus, Ele não vai deixar que isso aconteça nunca, *a gente precisa dessa natureza pra viver, e a natureza precisa que a gente maltrate menos ela pra ela se manter*.

Percebe-se, na narrativa, – “só resta a nós cuidarmos bem dela pra que nós possamos usufruir muito dela” – e nos números, que os sujeitos entrevistados aproximam seu entendimento dos princípios conservacionistas, por acreditarem em uma apropriação da natureza pautada em critérios sustentáveis, em detrimento dos princípios preservacionistas, que pensam em uma natureza sem a presença humana e intocada. O homem e a natureza, formando um único ambiente, partes que se integram harmoniosamente, é o que nos parece afirmar nossa depoente: “a gente precisa dessa natureza pra viver, e a natureza precisa que a gente maltrate menos ela pra ela se manter”, ou seja, o homem se apropria da natureza para viver; os amazonenses têm, como regra, utilizar o rio para sustentar seu modo de vida, navegando-o, apreciando-o ou retirando dele o alimento. Tais palavras corroboram o que disse Boff (2008, p. 63-64):

[...] o universo é constituído por uma imensa teia de relações, de tal forma que cada um vive pelo outro, para o outro e com o outro; que o ser humano é um nó de relações voltadas para todas as direções [...] Essa utopia de Gaia poderá reencantar nossa convivência com a Terra e fazer com que vivamos uma ética da responsabilidade, da compaixão e do cuidado, atitudes que salvarão a vida e a Casa Comum, a Terra.

A consciência ambiental dos entrevistados se autorresponsabilizando pela natureza foi expressa em pequenas frases, mas que revelam a intensidade da significância do ambiente natural

que circunda as pessoas para suas condições de vida, uma vez que é essa mesma natureza que proporciona a eles, segundo os depoimentos: saúde, alimento, longevidade, inspiração religiosa, castigo, bom clima, etc. A partir dos trechos destacados de diversos sujeitos entrevistados nessa seção do estudo, conseguimos demonstrar a magnitude dessa responsabilidade:

As pessoas têm que cuidar do que é seu e conscientizar os outros / Se cuidarmos teremos um ambiente saudável, teremos saúde para nós e para nossos descendentes / Cuidando da natureza, nós vivemos mais / Todos nós nos beneficiamos da natureza / Se Deus deixou a natureza pra gente, é nossa, é pra gente cuidar enquanto tivermos vida / Se não cuidarmos da natureza, ela responde para nós, ela nos castiga / Temos que cuidar da natureza porque o que víamos acontecer na tv agora acontece próximo da gente / Se nós não cuidarmos, ninguém cuida pra nós / A natureza é muito grande, o governo não dá conta de tudo isso, temos que ser fiscais / Se a natureza é um bem que serve e beneficia todos, então todos tem o dever de cuidar / Se a natureza nos alimenta, então devemos cuidar da fonte de nossos alimentos / Se quisermos um clima bom, precisamos cuidar da natureza / Se cada um fizer sua parte, a natureza melhora / Se não cuidarmos da natureza, estaremos sendo intolerantes com a gente mesmo / O mundo depende da Amazônia, se aqui acabar o mundo acaba / As leis para cuidar da natureza diz que é a gente que tem que cuidar / Fomos orientados a cuidar, então basta colocar em prática o que nos ensinaram (Diversos depoimentos).

A partir do reconhecimento de que a natureza é importante para a vida das pessoas e que o rio foi, particularmente, o recurso natural mais destacado nas falas dos entrevistados, perguntamos a eles se os rios amazonenses pelos quais costumam navegar estão bem cuidados²¹⁴. Primeiramente, é necessário destacar que o rio foi excessivamente citado pelos sujeitos entrevistados pelo fato de que, enquanto navegávamos, tratávamos da navegação, sendo o rio o recurso natural mais próximo e pelo qual nossos interlocutores deslizavam enquanto viajávamos. Assumindo a identidade de cidadãos amazônicos que trabalham e/ou utilizam o rio para viajar, os agentes da circulação nas águas amazonenses observaram, com o conhecimento limitado de quem não é biólogo ou limnólogo, que o rio não está bem cuidado, ou seja, 70,7% dos entrevistados identificaram visualmente que o rio está poluído (Quadro 14). Vale destacar que, diante de formas inapropriadas de uso do rio, o próprio homem tende a promover o que Leonel (1998) destacou como *a morte social dos rios*, um processo social que acontece: seja por sua apropriação demasiada – como nos casos de hidrelétricas, pescas e garimpos –, seja, simplesmente, por sua utilização indiscriminada pelos homens, sem levar em consideração princípios mínimos – como não jogar lixo no rio, no caso daqueles que viajam de barco –, o que leva à sua degradação e traz prejuízos às populações.

²¹⁴ Utilizamos o termo “bem cuidado” toda vez que íamos nos referir a quaisquer recursos naturais. Essa metodologia se deu para não entrarmos em conflito com as correntes conservacionistas e preservacionistas da academia, pois, se utilizássemos os termos “conservados” e “preservados” deveríamos obrigatoriamente ter que explicar aos entrevistados as diferenças, acabando por induzi-los a escolher ou uma ou outra. Utilizando o termo “bem cuidado”, deixamos os nossos depoentes livres para exprimirem seus entendimentos e, assim, nos ajudar a compreender o pensamento socioambiental dos agentes da circulação nas águas amazônicas.

Quadro 14 - Os rios amazonenses estão bem cuidados? ¹					
Resposta	Parceiros da UPFV	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros	Média
Sim	0,0%	40,0%	80,0%	26,1%	29,3%
Não	100,0%	60,0%	20,0%	73,9%	70,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Pesquisa de Campo, 2012/2013

¹ Foi considerado para o cálculo deste quadro o quantitativo de 41 entrevistados, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 05 (cinco) proprietários de embarcação recreio; c) 05 (cinco) comandantes de barco recreio; e d) 23 (vinte e três) passageiros de barco recreio.

Nota-se que, a partir da amostra coletada no quadro 14, apenas os comandantes de embarcação regionais de recreio afirmaram, em sua maioria, que os rios amazonenses estão bem cuidados. Para eles, o reflexo da poluição é sentido em maior grau nas proximidades das grandes cidades amazônicas, particularmente, nas proximidades dos portos e igarapés que desembocam no rio. Ademais, acreditam que nos atuais estágios de organização social, a educação ambiental vem surtindo efeito, pois os passageiros, os moradores das margens e os proprietários de embarcação estão mais conscientes. Os últimos, inclusive, equipando seus veículos com locais adequados para acondicionamento do lixo produzido a bordo²¹⁵, e, em algumas oportunidades, promovendo a coleta seletiva dos resíduos, conforme comprovado por Alessandra Pontes, proprietária de embarcação:

A gente não joga nosso lixo no rio, hoje a latinha do refrigerante e o plástico que a gente produz é vendido, tudo é fonte de receita pro barco. Geralmente o funcionário do bar seleciona e vende, já é uma receita pra ele. Tem barco que a receita é dividida entre a tripulação. No nosso ninguém quer participar da coleta seletiva, ninguém quer ter o trabalho de separar, então fica praquela tripulante que separa. Os baldes de óleos também são reaproveitados, tudo aqui se reutiliza, hoje reaproveita tudo.

Para outros tantos comandantes, o rio é um organismo vivo que se reconstrói e, por isso, o lixo que é depositado nas proximidades das cidades é consumido ao longo do caminho. Acreditando que as cheias e secas são fenômenos naturais que nunca deixarão de acontecer na Amazônia, em grandes ou pequenas proporções, preferem utilizar como indicador de “cuidado” o fato de o rio continuar empregando um grande número de famílias, além de afirmarem que ainda conseguem identificar grande fartura de peixe no rio Solimões-Amazonas, o que o quadro 15 contestará. Os argumentos dos comandantes não deixam de ser criteriosos, mas um tanto quanto superficiais, contudo, são compreensíveis seus apontamentos

²¹⁵ Observamos em todas as embarcações em que viajamos, entre Manaus-Coari e Manaus-Parintins, que as mesmas estão equipadas com cartazes informativos sobre diversas legislações ambientais e cestos de lixo em cada caçara (nome dado pelos habitantes regionais para as colunas de madeira localizadas nas laterais da embarcação).

se compreendermos que o ofício do navegante impera que vivam cada momento do regime das águas preocupando-se prioritariamente com a segurança das vidas, do patrimônio familiar – que é a embarcação –, com as cargas e que sua meta é chegar ao destino. A entrevista que realizamos com os comandantes aconteceu entre os meses de junho e agosto, um período marcado pelas águas altas do rio Solimões-Amazonas, quando o caminho é franco para quaisquer tipos de embarcação e os efeitos das secas extraordinárias preferem ser esquecidos, apesar de a memória guardar a impressão de que as coisas estão ficando difíceis em sua profissão, conforme afirma o comandante Mário Monteiro, o único a afirmar que os rios não estão bem cuidados: “O rio vai ficando baixo, ninguém tem mais canal, essas água tão indo embora!”. Mas, os argumentos dominantes entre a classe dos que guiam a embarcação é que o rio está bem cuidado, o depoimento do comandante Lauro Conceição, demonstra resumidamente o que acabamos de demonstrar:

O rio tá bem cuidado, logo que eu comecei a viajar os barcos jogavam muito lixo no rio. Agora tem lei, tem sacola, tem essas lixeira aqui. Todas embarcação agora usa os lixeiro pra não jogar lixo no rio. Eles são conservado, porque poluição a gente vê muito é perto das cidades, assim na margem do rio Negro perto de Manaus. Aqui pro alto as pessoas tão se conscientizando. O problema é que tem pessoas que não conhecem a realidade nossa aqui e levantam certas teses sem sustentabilidade: terra caída, árvore descendo o rio, cheia e seca. Tudo isso sempre vai existir aqui, tem coisas que jogam no rio, que com um ano já tem 10, 15 metros de terra em cima.

O comandante Bertoldo Neto continua: “Os rios estão bem cuidados aqui no nosso Amazonas. Graças a Deus é muito farto de tudo. O amazonense tem que se sentir bem por que aqui no nosso rio tem trabalho, o nosso rio é riquíssimo e continua dando emprego e sustento pro nosso povo”. O Sr. Antônio José, parceiro da UPFV de Manacapuru-AM, discorda quanto ao rio estar bem cuidado, mas é do mesmo entendimento quanto à fartura que o rio ainda oferece, e afirma:

Os nossos rio tá mal cuidado, a gente sabe. Nós pescadô mermo num preserva. Muita embarcação de passageiro, também, bota no saco o lixo e jogam lá no rio viu. Mas, em termo de peixe ainda tem muito. Olha, cresceu milhões de pescado por todo esse rio, hoje em dia tem mais pescadô de que agricultô, mas o peixe continua do mermo jeito, dá muito peixe. Se o sinhô andá de lancha aqui de tardezinha ô de noite nesse bêradão, o sinhô pega porrada de peixe de todo jeito. Sem querê pescá eles pulam dentro da sua canoa, que o sinhô nem qué pegar ele e ele tá pulando.

Realmente, tudo o que os nossos comandantes afirmaram é verdade, mas o mérito da sustentabilidade fluvial é todo da natureza, é todo do rio, restando aos apropriadores – todos nós – apenas usufruir das qualidades que ele oferece. Cabe a nós, portanto, conforme afirma Loureiro (2009), pensar em “novas formas de vida social, [...] numa outra forma de desenvolvimento – alternativo – para a Amazônia brasileira que não seja através da via

hegemônica” (p. 13), e o transporte fluvial, com aproveitamento dos saberes produzidos pelas populações tradicionais que navegam, é uma dessas saídas.

Afirmar categoricamente que o rio não está bem cuidado se deve, principalmente, aos testemunhos oculares presenciados no cotidiano das águas, pelos entrevistados. O fato é que todos, os que ouvimos e concluíram que o rio não está bem cuidado, disseram presenciar pessoas – passageiros, moradores e tripulantes de embarcação – degradando, de alguma forma, o rio. Os tipos de agravos contra o ambiente natural fluvial são diversos e foram percebidos claramente por meio das justificativas apresentadas no quadro 15, onde se destacam a poluição por: dejetos, óleo, animais mortos, esgoto urbano e os famosos vidrinhos azuis dos aditivos utilizados nos motores de popa. Apesar de este último item ter sido indicado apenas pelos parceiros da circulação nas UPFV, e não ser um dos fatores mais significativos do referido quadro para explicar a degradação do ambiente aquático amazonense, a percepção deste tipo de poluição representa um avanço na forma de os sujeitos que se apropriam da natureza compreenderem que alguns avanços também podem representar retrocessos, se não estiverem acompanhados de um pensamento crítico acerca de sua utilização.

Se o quadro 13 indicou que “todos somos responsáveis” por cuidar da natureza, o quadro 15 denuncia que aqueles que deveriam cuidá-la, na verdade, estão degradando-a, pois 100% dos entrevistados afirmaram presenciar ou já ter presenciado pessoas jogando lixo no rio. Até mesmo os nossos depoentes apresentam-se como sujeitos do ato, alegando que, muitas vezes o movimento é mecânico e nem percebem que estão jogando lixo no rio, conforme afirma o Sr. Valdivino Araújo:²¹⁶ “Às vêis a gente sem percebê finda jogando”. Os mais velhos, que viveram a navegação amazonense desde a década de 1950, chegaram a afirmar que jogar lixo no rio é algo “cultural do povo que mora nas margens” do rio e/ou que o navega. O depoimento de um dos proprietários de embarcação revela essa forma de perceber a realidade:²¹⁷ “Em cada balaústre tem um cesto de lixo, você vai ver o cara do lado da cesta de lixo jogar copo descartável na água. Isso é uma coisa cultural, porque por muito tempo as pessoas jogaram lixo no rio, o ribeirinho capinava o quintal dele e jogava tudo pro rio”.

²¹⁶ Entre os passageiros entrevistados, 73,9% da amostra assumiram ainda jogar lixo no rio em momentos de descuido. Entre as principais justificativas para o ato estão: a) antigamente não existia preocupação com preservação; b) os barcos não tinham lixeira no passado e por isso os passageiros não desenvolveram o costume de jogar o lixo no cesto; c) não percebe quando joga; d) joga acidentalmente; e) não encontrou onde jogar e resolveu jogar no rio; f) não tinha consciência do dano causado, mas foi orientado (a) e corrigiu o comportamento.

²¹⁷ Por força do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) não iremos divulgar quaisquer informações que possam constranger futuramente os depoentes desta pesquisa. Como discordamos veementemente do ponto de vista do entrevistado, portanto, o nome desse depoente permanecerá em sigilo.

Quadro 15 - Causas apontadas para afirmar que o rio não está bem cuidado ²					
Resposta	Parceiros da UPFV	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros	Média
Vê/viu as pessoas ³ jogarem lixo no rio	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Os dejetos do barco são jogados no rio	25,0%	66,7%	100,0%	23,5%	31,0%
Os peixes estão sumindo	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	27,6%
Vê, constantemente, manchas de óleo na água	25,0%	0,0%	0,0%	29,4%	24,1%
Os criadores jogam animais mortos no rio	37,5%	0,0%	0,0%	17,6%	20,7%
Falta campanhas de cuidado	37,5%	66,7%	0,0%	0,0%	17,2%
O esgoto das cidades é depositado no rio	0,0%	66,7%	0,0%	17,6%	17,2%
As leis ambientais não são obedecidas	25,0%	0,0%	0,0%	11,8%	13,8%
Não existe coleta de lixo adequada nos portos	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	10,3%
Vê muito vidrinho azul (de óleo) jogado na margem do rio	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%

¹ Foi considerado para o cálculo do quadro o quantitativo de 41 entrevistados, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 05 (cinco) proprietários de embarcação recreio; c) 05 (cinco) comandantes; e d) 23 (vinte e três) passageiros.

² Foi considerado para o cálculo do quadro o quantitativo de 29 entrevistados que afirmaram que o rio não está bem cuidado, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 03 (três) proprietários de embarcação recreio; c) 01 (um) comandantes; e d) 17 (dezessete) passageiros

³ Quando os entrevistados se referiram às "pessoas", querem indicar os moradores das margens dos rios ou pessoas transportadas por embarcações.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2012/2013.

Mas, durante nossos diálogos, conseguimos identificar que o que eles consideraram lixo, no passado, na verdade, tratava-se de matéria orgânica, principalmente restos de capina e de árvores caídas, de fácil absorção pela natureza, nada parecido com os resíduos que, atualmente, flagramos as pessoas jogarem na água. Tanto é verdade a nossa assertiva, que, antigamente, os produtos consumidos no interior do Amazonas eram quase que, em sua totalidade, bens perecíveis – produtos da terra, com exceção aos enlatados – que facilmente se decompunham na água ou na terra. Hoje, o padrão de consumo se inverteu, e os camponeses amazônicos são consumidores intensivos de produtos industrializados que, pelas normas de vigilância sanitária, devem ser acondicionados em embalagens plásticas que, por sua vez, vão parar dentro do rio se o seu consumidor não buscar acondicioná-la em locais adequados.²¹⁸

²¹⁸ Em recente pesquisa Nardoto et al. (2011) comprovaram, a partir de amostra de unhas de ribeirinhos do rio Solimões, que a população ribeirinha da Amazônia deixou de consumir alimentos naturais para consumir produtos industrializados, principalmente o frango, o que ela chama de urbanização do meio rural quanto aos hábitos alimentares. Maiores detalhes sobre o estudo, consultar:

Se considerarmos a cultura como a manifestação de uma sociedade – conhecimento, crença, arte, moral, leis, costumes, hábitos, etc. –, podemos afirmar que o homem é, portanto, o fruto desse complexo processo cumulativo, apreendendo seu mundo enquanto convive socialmente com outros homens. Com o fortalecimento do movimento ambientalista²¹⁹, a partir de meados do século XIX, e o apregoamento de ideais que buscam a valorização de práticas que levem o homem a uma vida em harmonia com a natureza, poupando-a de apropriações excessivas, levou à construção do que podemos chamar de *normas ideais de conduta para com a natureza*, fazendo com que as pessoas passassem a controlar seus atos nocivos ao ambiente natural. Acreditamos que, por conta da nova normativa comportamental, diante da natureza, algumas pessoas são levadas a acreditar que os resíduos da capina que um camponês amazônico deixa ao chão para que o rio leve em sua subida, é um ato ilegal, mas, na verdade, trata-se de uma atitude sustentável, um aprendizado, este sim, que faz parte de uma cultura, pois a matéria orgânica desses materiais enriquece ainda mais as propriedades limnológicas da água, fornecendo um ambiente mais propício à reprodução de espécies que compõem a cadeia alimentar dos amazônidas.²²⁰ Diante dessa questão, preferimos concordar com Laraia (2001), quando afirma que “Talvez seja mais fácil explicar a mudança raciocinando em termos de padrões ideais e padrões reais de comportamento. Nem sempre os padrões ideais podem ser efetivados” (p. 99). Mas, a boa notícia é que, “[...] os homens, ao contrário das formigas, têm a capacidade de questionar os seus próprios hábitos e modificá-los” (p. 85).

Por isso, muitas vezes, os atos praticados pelas pessoas simples que entrevistamos ocorrem por mera falta de conhecimento, mas, quando são alertadas sobre a falta de uma conduta apropriada para aquela circunstância, essas pessoas deixam de praticar o ato nocivo, conforme afirma dona Terezinha Santos, passageira que viajava de Coari para Manaus no Navio Motor A. Nunes II: “Eu já joguei lixo no rio, antes os barco num tinha as lixeirinha e todo mundo jogava. Mas, numa viagem, me disseram que isso era errado. Depois que me disseram que eu tava errada eu fiquei mais consciente e não joguei mais”. Assim, jogar lixo no rio não pode ser considerado um hábito cultural do amazonense, e tampouco, um hábito Amazônico,

<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ajhb.21192/abstract;jsessionid=C88946179279498532DE3B318635D66C.d01t01>.

²¹⁹ Maiores detalhes sobre a trajetória do movimento ecológico, verde ou ambiental, consultar: CARVALHO, Isabel Cristina de Moura. *A invenção ecológica: narrativas e trajetórias da educação ambiental no Brasil*. 3 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

²²⁰ Conforme afirmamos no segundo capítulo, nas sociedades camponesas amazônicas, até mesmo os resíduos da capina é o rio que se encarrega de levar, pois a prática usual na várzea é fazer a capina e deixa-la ao chão para que o rio a leve quando de sua subida, resíduos estes que servem até mesmo de nutriente para a água e para a terra, processo que os camponeses amazônicos chamam de *fazer a enchente*.

uma vez que, no passado, se jogava apenas o que o peixe poderia comer, hoje, acompanhando o padrão de consumo industrial, joga-se plásticos e metais, quando não existe a devida orientação.

Entendemos, sim, que os sujeitos entrevistados são portadores de um modo de vida singular e complexo em que, segundo Noda (2007), “vivificam uma realidade diferenciada” (p. 11) no Amazonas das águas e valorizam o ambiente natural em que estão inseridas suas realidades de vida. A este respeito, o Sr. Derval Freitas, um parceiro da circulação na UPFV, em Coari-AM, comenta: “Cuidá do rio faz parte da gente, porque quanto menos você polui mais ele vai vivê, mais nós viveremo também nele e ele mais vai dá pra gente se sustenta”. Suas relações empíricas com o lugar, atende ao que Leff (2007) definiu como sendo o “saber ambiental”, como proposta para uma racionalidade ambiental, pois sua forma de conceber o ambiente em que vivem,

[...] ultrapassa o campo do conhecimento científico para se inserir na ordem da racionalidade [...] que permite vincular os valores e o saber como o pensamento e a razão na constituição de atores sociais... ao mesmo tempo, fundamenta-se em valores e significados culturais que abrem o caminho para uma diversidade de racionalidades (p. 17-18).

Uma informação que pode parecer irrisória por conta do baixo percentual indicado na pesquisa, diz respeito à poluição do rio pelas embalagens de óleo para motor de popa (6,9%), mas o Sr. Aldair Souza, parceiro da circulação na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), utilizando-se de uma sensibilidade singular, indica que, ao longo dos anos, as pessoas tiveram acesso a esse tipo de propulsores por conta da facilidade de crédito disponível, largando aos poucos o rabeta de baixa potência, mas essa mudança acarretou a poluição excessiva das margens do rio Solimões, na Costa do Pesqueiro onde reside, pelos recipientes de aditivos. Em seu depoimento, reúne uma infinidade de argumentos para confirmar que o rio está poluído e precisa ser conservado, pois é um organismo vivo:

O vidrinho azul eu acostumo ver no bote do pessoal, muitas vês você troca o óleo do motor e você joga dentro do bote. O certo é você botar o óleo e jogar o vidrinho em cima do pontão, porque eles têm onde colocar esse tipo de lixo. Mas o pessoal deixa dentro do bote, de lá vai pra terra e depois pro rio. Você vai ver, geralmente, esses vidrinhos na praia. Como cresceu muito os programas do governo, aqui na comunidade, pra ajudar o pescador a comprar o bote e o motor, bom demais por um lado, mas pelo outro lado poluiu toda a margem do rio. Você anda aqui no Pesqueiro e vê tudo isso de vidro, imagina se você andar no estado do Amazonas todinho? O que tem de avuadô queimando vidrinho de óleo que vai sobrar pro rio! Mas não é só vidrinho que tem nesse rio não, a gente pega de tudo nesse rio, consegue puxar panela velha, peça de arame que vem engatado na rede dos pescador. Se morre um boi o cara joga na água; se morre um cachorro o cara joga na água; chega na cidade vê que eles jogam muito lixo na água. Da onde nós tiramos o nosso sustento seria melhor que todo mundo preservasse. É daí que você tira o seu sustento, sua água pra beber e o alimento pra comer. A gente fica até um pouco meio desorientado, a gente vai ofendendo a natureza e ela vai também se revoltando. Deus perdoa, mas a natureza não perdoa. A gente vai fazendo esse tipo de coisas, a natureza vai se revoltando e nós vamos pagando o preço. O rio é uma coisa que temos que preservar, ele tem vida.

Ainda analisando o quadro 15, observamos que outros fatores foram indicados para comprovar a falta de cuidado com o rio, tais como: a redução dos estoques pesqueiros e a ausência do Estado, quando diz respeito à implementação e à fiscalização das normas já existentes para a conservação do ambiente. Entre os indícios da precarização das atividades do Estado, acenadas pelos agentes da circulação, identificamos: 1) falta de campanhas específicas para o cuidado ambiental dos rios; 2) o não cumprimento das leis ambientais já existentes; e 3) a coleta de resíduos inadequada nos portos. Contudo, sentido de forma mais acentuada pelos parceiros da circulação nas UPFV, a redução dos estoques pesqueiros, se comparado ao passado de fartura nos rios, foi tido como o principal fator da degradação fluvial amazonense. O Sr. Raimundo Pires, parceiro da circulação na comunidade Menino Deus (Parintins-AM), fala da indisponibilidade de pescado que enfrentam atualmente na localidade de Itaboraí do Meio: “Todos nós sobrevive dessa natureza, como também pescador, nós como ser humano que vive na natureza e tem consciência. A gente vê que tem coisas que tá sumindo na nossa natureza, principalmente o nosso peixe”.²²¹

Diante do reconhecimento que, atualmente, o ambiente natural em que vivem e/ou navegam foi degradado ao longo dos últimos anos, sugerimos aos nossos depoentes que, por meio de um exercício mental, retornassem ao passado e trouxessem à discussão, por meio das lembranças mais remotas que puderam guardar, as principais mudanças ocorridas no ambiente fluvial amazonense. O resultado da consulta foi a indicação de 41 tipos de mudanças, de variadas ordens: na natureza, principalmente no rio; no transporte; na presença ou ausência do Estado; na disponibilidade de melhor infraestrutura para as populações do interior do Amazonas; e na geração de emprego e renda (Anexo AR). Dessas categorias de mudanças foram emitidas 294 opiniões que resultaram na figura 47.

²²¹ Outras questões, como destino dos dejetos, óleo, os esgotos das cidades, coleta de resíduos das embarcações serão tratadas como problemas estruturais da navegação amazônica, e será discutida no quarto capítulo.

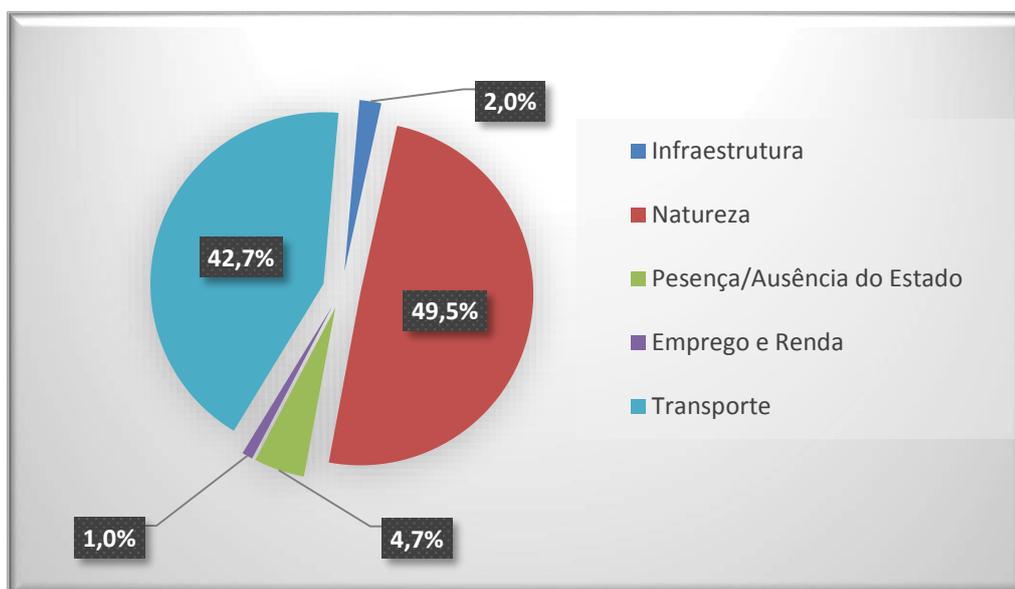


Figura 47 – Classificação das mudanças no ambiente.
 Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013

Observando a figura 47, nota-se que as principais mudanças relatadas ocorreram justamente na natureza natural que circunda os sujeitos entrevistados (49,5%), o que, indubitavelmente, acarretou alterações nos transportes (42,7%), visto ser o rio o principal recurso natural atingido pelas mudanças relatadas pelos agentes da circulação das águas amazonenses. O fenômeno das terras caídas foi o evento mais comentado entre os entrevistados (60%) – exceto entre os proprietários de embarcação –, que afirmam observar ao longo das últimas décadas que, cada vez mais, as margens instáveis do rio Solimões-Amazonas são levadas pela correnteza durante a vazante (Quadro 16). Na simbologia das águas, o destino das margens do Solimões-Amazonas, no fenômeno das terras caídas, atende ao que Bachelard (2013) presume, afirmando que “A água é o sangue da Terra. A vida da Terra. É a água que vai arrastar toda a paisagem para o seu próprio destino” (p. 65).

Quadro 16 – Mudanças ocorridas na natureza ao longo dos últimos anos					
Mudança	Parceiros da UPFV¹	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros de Recreio	Média¹
A terra está caindo mais	85,7%	0,0%	80,0%	60,9%	60,0%
O rio está mais largo/estreito	71,4%	0,0%	40,0%	47,8%	45,0%
O rio muda muitos trechos do rio: paranás emendam com o rio, igarapés deixam de, trechos perigosos passam a ser navegados sem problemas	28,6%	40,0%	20,0%	47,8%	40,0%
O rio está raso	42,9%	0,0%	80,0%	21,7%	30,0%
Hoje existem mais obstáculos naturais do rio (pau, pedra, mato, ilha e praia)	42,9%	60,0%	60,0%	21,7%	27,5%
As secas estão piores	0,0%	80,0%	100,0%	0,0%	22,5%
O rio perdeu sua fartura de peixes (mortandade e pesca)	100,0%	0,0%	0,0%	13,0%	25,0%
Os temporais estão mais fortes	28,6%	60,0%	60,0%	0,0%	20,0%
O período de cheia e seca desregulou	28,6%	0,0%	0,0%	21,7%	17,5%
Hoje existem mais desastres naturais	28,6%	40,0%	20,0%	8,7%	17,5%
Os passageiros jogam menos lixo no rio	0,0%	60,0%	20,0%	8,7%	15,0%
Os banheiros ficaram mais perigosos	28,6%	40,0%	20,0%	0,0%	12,5%
Existe mais lixo no rio	0,0%	40,0%	40,0%	0,0%	10,0%
Aumentou a população morando na beira do rio e viajando de barco	0,0%	0,0%	0,0%	17,4%	10,0%
O desmatamento nas margens aumentou	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%	5,0%
A terra está produzindo menos	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
As queimadas nas margens do rio diminuíram	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	2,5%
As caças estão sumindo	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%

¹ Um dos parceiros da UPFV não quis falar sobre as mudanças percebidas. Portanto, para essa coluna, será considerado apenas o quantitativo de 7 entrevistados para apurar o valor percentual das mudanças indicadas. Assim, o quantitativo considerado para apurar a coluna de médias é de 40 entrevistados.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Como resultado desse evento, outros se seguem: O rio fica mais largo e/ou mais estreito em alguns trechos; acidentes fluviais – igarapés, paranás, furos, lagos, etc. – são diretamente impactados, passado a existir ou sendo extintos (Box 10); o rio fica raso em trechos sinuosos, devido à criação de várias paisagens resultantes da colmatação dos sedimentos em suspensão; surgem diversos obstáculos no canal de navegação, como as madeiras de árvores e vegetações que se desprenderam da terra com o fenômeno, etc. O Sr.

Antônio José, patrão da pesca e parceiro da UPFV de Manacapuru-AM, nos fala de sua experiência diante desses fenômenos:

No período da enchente abre e fecha igarapé, o rio muda muita coisa que você nem imagina. O rio pega o lago e o lago que era lago já vira rio, a terra vai caindo e imenda tudo. Tudo depende das enchente e das correntezas. À vêis um dia o igarapé fecha e sai só praia. Às vêis o sinhô qué acostumado ir pelum canto dentro do rio pra vara e aí sai uma praia e fecha o canal, quando o sinhô mete a cara e chega lá na frente o sinhô não sai. É assim, abre canal, fecha canal. É a nossa experiência, é a natureza que é uma coisa impressionante de vê, cada ano que se passa muda.

Nas próprias observações apresentadas pelos agentes da circulação, conseguimos identificar o principal motivo para o aumento da depressão de terras das margens, trata-se do desmatamento das margens, mudança percebida apenas pelos passageiros (8,7%), justamente os sujeitos que mais tempo passam observando as margens ao longo do caminho. A falta de cobertura vegetal deixa a terra úmida das cheias mais instáveis e totalmente propícias ao desmoronamento após a descida das águas.

Box 10 – Botafogo, lugar mítico do passado e temido pelos navegantes do rio Solimões

Durante as entrevistas, um lugar, em particular, muito relatado nos chamou atenção: no rio Solimões, próximo da cidade de Codajás-AM, o *botafogo*, também conhecido como *o ponto do vapor*. Tão mítico era esse lugar nos depoimentos que parecia tratar-se de uma lenda, tal como a da mula-sem-cabeça ou da cobra-grande. O trecho do rio era temido por todos os que se recordavam dele. Entre, os entrevistados no trecho Manaus-Coari-Manaus – 05 proprietários, 05 comandantes e 11 passageiros –, 18 falaram do *lugar da morte*. Um dos passageiros chegou a apelidá-lo de *Jesus te chama*, porque quando você entrava não saía mais, só mesmo se Jesus quisesse.

Reza a lenda, que o lugar era encantado e atraía os navegantes para um caldeirão de águas que borbulhava e puxava para lá todos os navegantes desinformados, que sem chance de se livrar eram “engolidos” para o leito do rio Solimões e nunca mais eram encontrados, nem os corpos e nem os destroços da embarcação. Railgila Torres, uma das proprietárias de embarcação entrevistadas, lembrou de sua infância, navegando com o pai, e disse: “eu me lembro que nesse local nós só passávamos à noite, porque a embarcação do meu pai era de pouca velocidade e na hora que ele ia passar por lá, mandava acordar todos nós pra passarmos ali acordados porque aquilo ali era uma área de risco. Era um pavor”.

O comandante José Jairo, do Navio Motor A. Nunes II, lembra que nesse lugar naufragou o *motor Dominique*, muitos foram resgatados por canoieiros do lugar, mas outros tantos foram à óbito, principalmente crianças. Esse caso foi relatado por todos os jornais da região (fig. 48).

Buscando explicações empíricas, alguns diziam: lá existe um buraco! Existe uma pedra! Não, é a força do rio mesmo! Alí existe um bicho feroz, uma cobra grande! Muitas eram as explicações tentadas, mas a verdade era que todos temiam o lugar. Dona Maria Mosanda, passageira do A. Nunes II, nos disse: Meu Deus, o Botafogo? Eu não tenho nem coragem de olhar pra lá quando a gente passa. Acalmou, mas eu não confio não!

Atualmente, a natureza se encarregou de acalmar o botafogo, ele já não ferve mais, a dinâmica aluvial do rio cuidou de construir no lugar novas paisagens – uma ilha e uma praia –, mas quando tudo se acalmou, o caboclo cuidou de encontrar a explicação para a bondade da mãe natureza que poupou as vidas futuras alguns diziam: A natureza criou aquele rebojal do Botafogo, mas viu que tava dando prejuízo e sofrimento, aí resolveu criar alí uma paia pra conter.

Percebemos que, entre as mudanças relatadas, os agentes da circulação indicaram apenas o agravo às questões da seca, opinião apenas dos proprietários de embarcação e dos comandantes destas. O fato de apenas eles terem lembrado dessa questão pode ser justificada pelo fato de serem eles os principais interessados em analisar o período em que o rio começa a restringir a navegação, pois trata-se do emprego do comandante e do negócio da família que está sob risco de interrupção durante períodos de excessiva redução do nível d’água. Aliás, a

cheia não é problema algum, pois toda a água é bem-vinda e a navegação torna-se tranquila, exceto para os moradores das unidades de produção familiar de várzea, mas, mesmo para esses, a água não chega a ser um problema, exceto se alguma embarcação desrespeita o limite de segurança do rio, passando muito próximo à margem, o que traz prejuízos incalculáveis ao seu terreno (a terra que cai), às casas e às demais construções da propriedade. Mas, mesmo assim, o fato de valorizarem muito mais o período da seca, quando o assunto foi as mudanças na natureza, não impediu que identificassem que há uma *desregulação do regime das águas*, fenômeno identificado por 17,5% dos entrevistados. Derivado desse evento natural, uma vez que o clima amazônico é altamente sensível a pequenas alterações no ecossistema, outros eventos percebidos pelos agentes da circulação se seguem: os temporais são mais intensos, tornando os banzeiros mais perigosos; aumentaram os desastres naturais, como a mortandade de peixes e os longos períodos de estiagem; a terra passou a produzir menos, um evento que, particularmente, acreditamos não estar ligado diretamente a um fenômeno natural, mas a um fenômeno sociopolítico – a ineficácia das políticas de incentivo à produção; as caças, importante fonte de proteína dos caboclos, estão desaparecendo; etc.

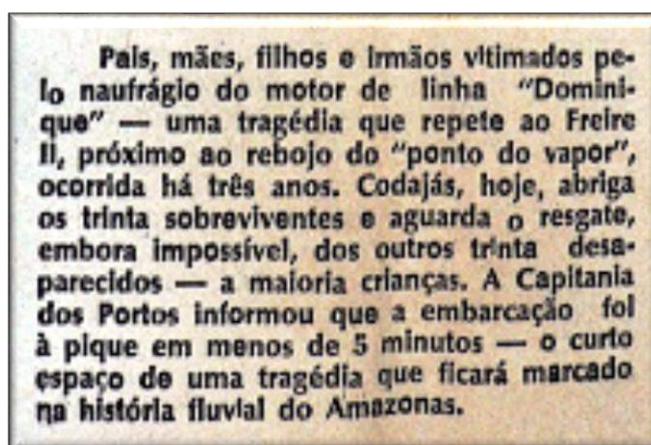


Figura 48 – Notícia do naufrágio do Motor Dominique
Fonte: Mendonça (2011), Jornal “A notícia”, de 15 fev. 1980.

Apesar de os agentes da circulação indicarem que existem mais lixo no rio, em relação ao passado, eles também indicam as possíveis causas desse fenômeno: existem mais pessoas morando nas margens dos rios e/ou transitando por sobre as águas na condição de passageiros, o que aumenta a pressão sobre os recursos naturais por conta da presença humana, potenciais predadores dos recursos naturais.²²² Entretanto, houve uma minoria que

²²² Segundo o World Resources Institute & Imazon (2006) parte da pressão sobre a floresta é percebida a partir de queimadas dispersas principalmente ao longo de rios navegáveis em áreas isoladas ao longo dos rios maiores, como o baixo e o médio Amazonas e o alto Rio Negro, no estado do Amazonas, por onde os madeireiros acessam lucrativamente a maioria das áreas, abrindo novos acessos a partir dos rios.

identificou mudanças positivas, como a redução das queimadas nas margens do rio e a diminuição de lixo jogado pelos passageiros de embarcação regional de recreio por conta das campanhas de educação ambiental propagadas no interior dos veículos (figura 49). O depoimento do Sr. Aldenor Navegante, passageiro do Barco Motor XIV de Outubro VII, ilustra essa situação:

Eu não posso dizer que o rio tá bem cuidado, porque há muita poluição. Mas a gente vê o esforço pra preservar, tem uma propaganda que diz assim: Jogue na água só aquilo que o peixe come! Isso aí serve pra gente se conscientizar que se eu jogar um pouquinho, somar com mais um pouquinho, mais um pouquinho e mais um pouquinho, vai ver o que vai dar? Um poucão no meio desse monte de água que é o nosso rio Amazonas.



Figura 49 – Cartaz de programa de preservação dos rios amazônicos, anexada em embarcação regional de recreio.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013

Sobre o conjunto de mudanças percebidas no ambiente natural, a Sra. Bruna Nunes, proprietária do Navio Motor A. Nunes II, conclui:

Em relação aos rios a gente percebe que, em certos trechos, formam praias em lugares que antes nem existia. As secas vão ficando cada vez piores. Ano passado [2012] teve aquela enchente maior de todas e em 2010 já teve aquela seca. Então, o clima em si ele tá desregulado²²³ e modificando os rios do Amazonas. Tem municípios que o barco não

²²³ Sobre o mesmo assunto, o Sr. Antônio José, patrão da pesca e parceiro da circulação na comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM), destaca: “O rio mudô muito, desregulô. Em termo de enchente tá trocando: quando a gente pensa que o rio vai tá seco ele tá cheio; quando você pensa que o rio vai enchê só em tal tempo, ele já começa a enchê

consegue ir até na cidade, para um pouco antes porque ele não tem como entrar porque tá muito seco. Depois de Tefé você vê outros municípios pra cima – Carauari e Eirunepé – que no tempo da seca ninguém consegue ir pra lá. A minha mãe cita que ela morava, quando pequena, num determinado interior e que hoje nem existe mais a casa porque já caiu tudo, o rio levou a terra que minha mãe se criou. Isso acontece porque antigamente tinha mais árvores no beirão, mas a terra vai caindo, o rio fica largo e raso.

Partindo do pressuposto de Santos (2009) de que o espaço é um conjunto indissociável de objetos – naturais e artificiais – e de ações, não poderíamos deixar de considerar, na análise das mudanças percebidas pelos agentes da circulação, acerca do ambiente amazônico, as mudanças ocorridas no transporte fluvial. Considerando o espaço como o conjunto de formas que exprimem as heranças das sucessivas relações entre os homens que se utilizam da natureza, além de levar em conta que: os objetos naturais são dons/dádivas da natureza, portanto, natureza natural; enquanto que o trabalho dos homens sobre a natureza cria objetos, artificiais, para serem utilizados a partir de intenções, negando assim a natureza natural, portanto, não podemos considerar que o ambiente é apenas natural, pois ele é também um complexo social representado nesses objetos artificiais e naturais. Por conta disso, Santos (op. cit.) define que os objetos são “[...] toda a história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou” (p. 72).

A embarcação é um objeto artificial ideado pelo homem, elemento do cotidiano amazônico para a adaptação ao ambiente de águas, que atende às diversas necessidades materiais e simbólicas. A embarcação e a atividade da navegação são, portanto, componentes da natureza social amazônica. Desta forma, não é nenhuma surpresa a indicação das diversas mudanças, no que se refere ao transporte, quando indagamos os agentes da circulação, já qualificados neste estudo, sobre as mudanças percebidas em seu ambiente, pois ambiente para eles é o rio, é casa e, nesse caso em particular, é o barco, lugares do cotidiano amazônico.

Utilizando a mesma técnica considerada para as mudanças no ambiente natural, identificamos, a partir do figura 47, que 42,7% dos depoentes indicaram perceber diversas mudanças ao longo das últimas décadas, ligadas ao transporte regional de passageiros e entre as comunidades de várzea e as sedes municipais. Ao todo, foram indicadas 15 tipos de mudanças, no transporte fluvial amazonense (quadro 17), e, de todos os entrevistados, 62,5% identificaram que as tecnologias incorporadas às embarcações, principalmente no que diz respeito à propulsão desses veículos, contribuiu para reduzir as viagens que duravam longos dias, ou até semanas, no passado. Contudo, as tecnologias incorporadas não alteraram apenas a velocidade das embarcações, mas influenciaram também na estrutura e no desenho dos barcos, pois:

nôtro tempo; quando a gente pensa que ele vai secá, ele atrasa e já começa a secá lá na frente. Tudo tá mudado, ele tá todo fora de época!

gradativamente as embarcações de madeira são substituídas pelo aço naval (ferro, como é de costume afirmar) – resposta de 55% dos entrevistados; e 17,5% dos agentes da circulação afirmaram que as embarcações, atualmente construídas, são mais bonitas e bem acabadas.

Quadro 17 – Mudanças ocorridas no transporte ao longo dos últimos anos					
Mudança	Parceiros da UPFV¹	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros de Recreio	Média
A tecnologia melhorou, mudou a força de propulsão, e reduziu o tempo de viagem	100,0%	80,0%	60,0%	47,8%	62,5%
Os barcos de madeira estão sendo substituídos por barcos de ferro, maiores e mais seguros	28,6%	80,0%	20,0%	65,2%	55,0%
Hoje os barcos têm lixeira a bordo	0,0%	0,0%	40,0%	73,9%	47,5%
A frota de embarcações aumentou e a concorrência também	100,0%	40,0%	0,0%	17,4%	32,5%
Hoje é muito caro navegar (regularizar o barco e manter a operação)	14,3%	100,0%	60,0%	4,3%	25,0%
Os comandantes perderam a prática, navegam mais por aparelhos	0,0%	100,0%	80,0%	0,0%	22,5%
A tecnologia de construção das embarcações mudou: estão mais bonitas e bem acabadas	14,3%	20,0%	0,0%	21,7%	17,5%
Os barcos oferecem melhores serviços de bordo	0,0%	40,0%	0,0%	13,0%	12,5%
Hoje os barcos têm tripulação armada	0,0%	60,0%	0,0%	4,3%	10,0%
Os acidentes fluviais diminuíram	0,0%	0,0%	0,0%	23,5%	10,0%
Os marreiros e barcos-recreios desapareceram	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%
O serviço da SNAPP/ENASA foi extinto	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%	5,0%
Hoje os barcos têm horário pra passar	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Não se veem mais os barcos rebocarem outros	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Existe menos hidroaviões	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%

¹ Um dos parceiros da UPFV não quis falar sobre as mudanças percebidas. Portanto, para essa coluna, será considerado apenas o quantitativo de 7 entrevistados para apurar o valor percentual das mudanças indicadas. Assim, o quantitativo considerado para apurar a coluna de médias é de 40 entrevistados.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

O aumento do número de embarcações navegando as águas amazonenses foi outra mudança percebida pelos entrevistados, quando 32,5% indicaram que a oferta de embarcações cresceu, mas, ao mesmo tempo, a concorrência nos rios se acirrou. Ocorre que, devido à concorrência, as empresas familiares de transporte (seção 3.3.1) promoveram uma gradativa melhoria nos serviços oferecidos à população do interior (12,5%) e passaram a fixar horários de saída cada vez mais regulares (2,5%). Apesar desses avanços, os depoentes mais velhos deste estudo indicaram que 2 (dois) tipos de serviços, os quais utilizaram muito, foram extintos: os marreteiros típicos (5%), que perambulavam de rio em rio em busca da produção camponesa; e a Empresa de Navegação da Amazônia S/A – ENASA (5%) que, por muitas décadas, ofertou serviços diferenciados aos moradores da região amazônica.

A fiscalização²²⁴ nos rios foi outro fator considerado pelos agentes da circulação entrevistados. Segundo eles, o fato de existir órgãos e legislações específicas para controlar o tráfego fluvial, isso faz com que a população das margens dos rios, os donos de embarcações e os passageiros passem a atender, de forma frequente, os procedimentos de segurança na navegação e cuidados com a natureza, particularmente em relação ao rio. Por conta disso, dizem eles que: os barcos passaram a utilizar lixeiras a bordo (47,5%); os barcos passaram a andar com tripulação armada (10%)²²⁵; os acidentes fluviais diminuíram (10%); e não vê embarcações, com tanta constância, rebocando outras embarcações e/ou alvarengas pelo rio²²⁶.

Apesar de o aparato legal ser diverso, buscando uma maior fiscalização em nome da segurança da navegação, parcela significativa dos entrevistados acenou para um problema recorrente nos rios, o custo²²⁷ da navegação e a burocracia para registrar as embarcações. Segundo a Sra. Railgila Torres, proprietária do Navio Motor Leão de Judá, está cada vez mais difícil se manter nas águas devido ao custo da navegação, a morosidade na liberação dos documentos da embarcação, além de ter que cumprir com uma extensa legislação e ter que

²²⁴ Entre os passageiros entrevistados, 78,3% disseram já ter viajado em embarcações que foram paradas no meio do rio, na oportunidade em que estavam a bordo, para serem fiscalizadas por alguma autoridade fluvial: Polícia Federal, Marinha e/ou Ibama.

²²⁵ O termo *tripulação armada*, refere-se à condição dos profissionais especializados nas diversas atividades do barco, recebendo para isso treinamento e documento de habilitação pela autoridade marítima/fluvial. São eles: comandantes, imediatos, auxiliares de máquinas, cozinheiros, etc.

²²⁶ Alvarenga é o nome dado à embarcação não tripulada, normalmente uma balsa construída em madeira ou aço, que comumente era utilizada no passado para estender a capacidade de transporte da embarcação – de passageiros ou de cargas. Nesses casos, uma embarcação propulsada puxava a estrutura flutuante.

²²⁷ Entre os principais custos de operação de uma embarcação, citados pelos agentes da circulação, estão: encargos trabalhistas, comissão de vendas de passagem, classificação da embarcação (pago para empresa classificadora, por norma da legislação vigente), impostos sobre a emissão de notas fiscais (IRPJ, IRPF, ISS e ICMS, os mais comuns), taxa de manifesto de cargas, taxas portuárias a cada atracação, vistoria da ANVISA, vistoria da Marinha, liberação de pescado no IBAMA, taxas e contribuições de associações e/ou sindicatos.

fiscalizar os passageiros e tripulantes para que não firam a legislação ambiental, sob pena de ser autuada por conta dos atos de terceiros. Em seu depoimento ela afirma:

As pessoas dizem que quem é dono de barco tem dinheiro, mas isso é um engano. Tudo aqui custa muito caro. Tem época que no rio tem muito pau e às vezes tu não consegue ver à noite. Quando você vê já tá em cima e aí, muitas vezes, você tem que deixar bater, o teu negócio é tentar proteger a palheta, porque como o casco é de ferro, dependendo de como bater, não vai furar. Mas se bater a palheta nos paus e ela sair do passe, a gente vai ter que mandar consertar porque uma palheta fora do passe reduz a velocidade do barco, não produz o que deveria produzir e aumenta o nosso custo com combustível. Pra voltar ela pro passe é só um custozinho de qualquer R\$ 1.500,00 (risos). Já é caro! Mas tem vez que a palheta bate no pau e quebra, ou sai, aí a gente perde um carro popular pra água porque uma palheta custa uns R\$ 30.000,00. Na capitania tem o problema da burocracia: a demora no despacho, a demora no atendimento, a dificuldade que você tem de falar com o capitão dos portos; a documentação, que você dá entrada tudo certinho, que pela demora deles vence o prazo lá dentro e volta por estarmos com documento vencido. Como é que tu pode exigir prazo de alguém se tu não cumpre prazo? Fora o custo com combustível, que é o maior que temos e é semanal, atracação em cada porto, energia, impostos, encargos sobre a folha de pagamento. É muito caro meu amigo.

Outra mudança, na verdade, uma ausência, percebida nas águas amazonenses foi a extinção dos serviços de transporte oferecidos pela Pan Air, com os hidroaviões que prestavam atendimento às populações da capital e do interior (Box 11 e Anexo AS). Segundo os entrevistados, esses aviões eram comumente vistos nos portos das principais cidades amazonenses até a década de 1960, quando o serviço foi extinto. O Sr. Luzenildo Silva comenta: “Antigamente tinha os aviões que pousava n’água, aqui em Parintins eu num vi

Box 11 - Pan Air do Brasil e seus hidroaviões na Amazônia

Os hidroaviões da Pan Air voaram pela Amazônia até 1965, quando foi decretada sua falência e suas aeronaves transferidas para a Varig, durante a ditadura militar. Sua sede era em Santos (SP), mas suas aeronaves operavam em toda a América do Sul.

Sua primeira viagem aconteceu em 1930, transportando correspondências entre Belém-PA e Santos-SP, e no ano seguinte estendeu o serviço para Belém-PA e Rio de Janeiro-RJ e Manaus-AM, com duração de três dias devido as escalas na costa brasileira. Além do serviço de postagens, a Pan Air operava com o transporte de passageiros e pequenas encomendas internacionais, estreitando os laços brasileiros com os países do cone Sul da América.

Em Manaus, os hidroaviões da Pan Air pousava na Baía do Rio Negro, à frente do atual bairro de Educandos, onde hoje funciona a Feira da Panair, em homenagem à lembrança desse período onde a integração se dava pelas pranchas do avião.

Em 1941, o Amazonas ganhou mais uma rota de integração aérea da Pan Air, ligando Manaus a Tabatinga, no extremo oeste brasileiro, na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia, com escalas em Codajás, Coari, Tefé, Fonte Nova, Santo Antônio do Içá e São Paulo de Olivença

Em 1962, um grave acidente aconteceu quando uma aeronave modelo *Constellation* caiu, numa aproximação noturna nas proximidades da capital amazonense, vitimando 56 passageiros.

Atualmente, a Comissão Nacional da Verdade (CNV) busca explicações para o repentino fechamento da companhia, em 1965, justamente por terem apoiado Juscelino Kubtscheck entre 1956 e 1961, que era conhecido por ser opositor aos militares.

Fontes:

<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0058a.htm>

<http://j.silveirajunior.blog.uol.com.br/>

<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral/comissao-da-verdade-investiga-falencia-da-panair,1011195>

mais não depois de 1970. Eles ficavo lá na frente do mercado e ajudava muito nas hora de emergência”. Em Manaus, o local que recebia os voos regulares da companhia, no bairro de

Educandos, hoje funciona um mercado municipal de peixes e produtos regionais, há décadas, conhecido pelo saudoso nome de *Feira da Panair*, em homenagem à companhia aérea que pousava os aviões naquele lugar.

Outra mudança significativa, que consideramos uma das mais importantes, observada pelos sujeitos mais estratégicos para a perpetuação do conhecimento e das técnicas de navegação nessas águas – proprietários e comandantes –, reside na perda do capital simbólico, que é o conhecimento dos velhos comandantes de embarcações. Tanto comandantes (80%), quanto os proprietários de embarcação (100%), indicaram que os comandantes estão perdendo a prática, porque os novos aprendizes navegam confiando apenas nos aparelhos. O comandante Mário Monteiro, do Navio Motor Leão de Judá II, comenta sobre esse triste fenômeno:

Diprimêro dotô, nós não tinha esses aparelho pra navegar. E diprimêro não tinha isso dotô, diprimêro só era nós e Deus mermo. Hoje não, a responsabilidade nós joguemo quase toda no aparelho e esses minino novo não aprende muita coisa. Antes não, a gente vinha aqui e ia só no conhecimento, só na prática e se perguntava: E aí meu Deus, será que eu vô certo aqui?

Caso essa suspeição se concretize, nas próximas décadas ou séculos, a Amazônia perderá um de seus patrimônios mais singulares. Todavia, o comandante Roberto Brandão, do Navio Motor Parintins I, atribui essa falha ao tipo de treinamento que os fluviários são obrigados a cumprir e oferece sua contribuição para que a perda do capital simbólico não aconteça:

Eu atribuo o problema à própria Marinha mesmo, porque quando você faz um curso de Marinheiro Fluvial a Marinha não dá um treinamento prático. O treinamento pra Marinheiro Fluvial não é direcionado pra cá pra região, tudo é direcionado pro mar. Mas a nossa navegação é uma navegação fluvial, navegação interior. A Marinha deveria fazer cursos para os nossos marinheiros na prática, pra aprender a fazer navegação visual e usar os aparelhos só pra auxiliar em casos de temporal, cerração e neblina. Senão o cara não aprende, se faltar o aparelho ele vai fazer besteira.

Por conta da falta de prática nos rios, por não conhecer a natureza e os segredos dos rios amazônicos, um recém formado pode promover verdadeiros desastres, como o relatado pela Sra. Alessandra Pontes que, ao mesmo tempo propõe saídas para dirimir a questão e salvar o conhecimento, conquistado com muito esforço e horas de sono, pelos velhos comandantes amazônicos:

Eu fiz, recentemente, uma proposta pra Marinha. Observe: pra concluir tua faculdade você tem que escrever uma monografia; pra concluir o Ensino Médio profissionalizante, tem que ter um estágio; pro doutorado, tem que fazer uma tese. Em tudo tu tens que ser testado, mas porque pra você ser Marítimo fazer apenas um curso básico? Curso básico é só noções, não te prepara pra prática. A prática é o dia a dia. Eu já falei pra Marinha que a gente tá disposto a pagar estágio pro cara sair da Marinha e passar 3 meses estagiando e só depois ele poderá pegar a carteira de Marítimo dele. Sabe porque? Eu vivi, na prática, a triste experiência de ver a nossa embarcação, o nosso patrimônio familiar, em cima de uma laje de pedra porque um recém formado pegou corda de um outro tripulante, mais inexperiente que ele, e foi pra

onde não podia ir. A embarcação ficou 6 horas preso nas pedras e foi preciso 2 navios, um custo enorme, pra tirar ela de lá.

Diante da certeza de que o barco e o rio são importantes para a vida da população amazense, tanto para os que residem nas margens dos rios, quanto para os que vivem nas cidades e precisam se deslocar entre os diversos pontos na extensa malha hidroviária, perguntamos aos agentes da circulação se a navegação causa algum dano à natureza – entendendo natureza como a natureza natural sem a intervenção do homem –, quando 82,9% dos entrevistados indicaram que sim, a embarcação e a navegação causam danos ao ambiente fluvial amazense (figura 50).

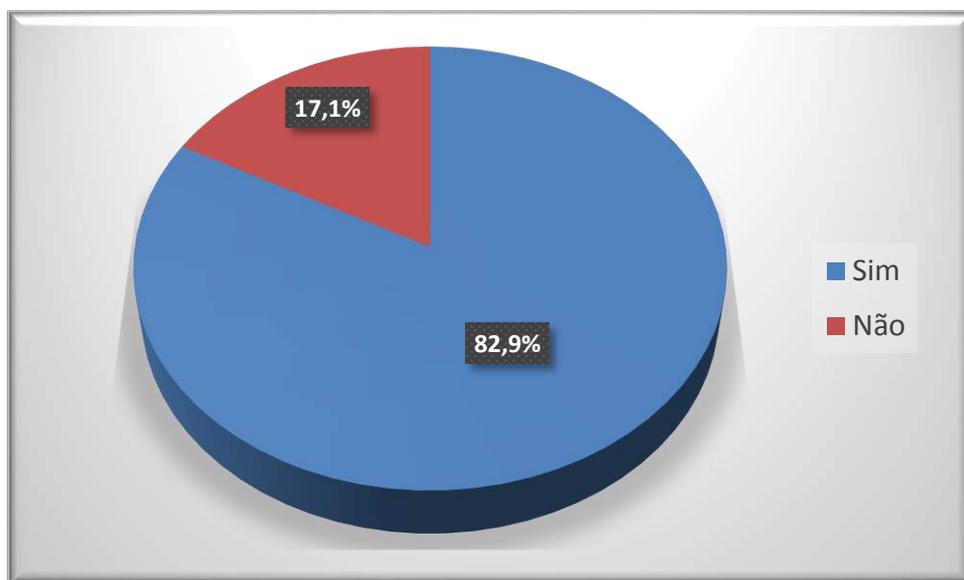


Figura 50 – A navegação e/ou a embarcação causam danos à natureza?
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Toda e qualquer forma de apropriação da natureza será um processo entrópico, que irá gerar algum desequilíbrio, onde a natureza sempre perderá parte (ou toda) de suas propriedades para satisfazer as necessidades humanas. ODUM (1983), a este respeito destaca que “Os organismos, ecossistemas e a biosfera inteira possuem a característica termodinâmica essencial: eles conseguem criar e manter um alto grau de ordem interna, ou uma condição de baixa entropia” (p. 55). Tudo o que é extraído da natureza e se transforma, a partir do trabalho do homem, em mercadoria (produtos a serem consumidos) gera resíduos que tendem a voltar para a natureza, neste momento a qualidade do ambiente é refletida a partir do desequilíbrio gerado com o retorno para a natureza do que um dia foi parte integrante dessa natureza natural, em forma de lixo (resíduos), poluição do ar, degradação dos recursos hídricos e esgotamento de reservas de recursos naturais. A embarcação em si é apenas o veículo que leva os homens aos seus destinos, mas a natureza humana predadora de recursos naturais

acaba gerando o desequilíbrio há pouco citado. Portanto, não é o barco que polui, mas quem o habita. Então, é perfeitamente compreensível a questão para a maioria dos entrevistados e estes reconhecem que estamos diante de um processo entrópico (não com esse termo): eles, enquanto apropriadores que devolvem à natureza a natureza por eles consumidos; e o rio, um bem comum disponível a todos que têm sua capacidade de suporte testada ao limite a partir de sua utilização indiscriminada.

Expondo suas justificativas (quadro 18), os agentes da circulação elegeram o despejo de resíduos como o principal dano causado a partir da atividade de apropriação do rio pela navegação (85,3%), denunciando o comportamento de tripulantes e passageiros no cotidiano das águas do rio Solimões-Amazonas, processo que, gradativamente, deteriora o meio ambiente natural, traduzido nas consequências já discutidas no quadro 16, gerando o desequilíbrio por ora discutido.²²⁸ Alessandra Ponte, proprietária de embarcação entrevistada, reconhece que a embarcação, como veículo que leva o homem para dentro do rio, é um vetor de desequilíbrio, ponderando a problemática com o seguinte depoimento:

Nós somos altamente poluidores! Eu, pessoalmente, tenho consciência e não deixo jogar lixo no rio: mas os passageiros acabam jogando lixo; mas a fumaça do barco o nosso combustível acaba poluindo o ar; mas o dejetos do meu barco vai todo pro rio, pra esse mesmo rio que a gente se banha e que a gente consome.

Por ora é importante reconhecer que o transporte, seja qual for o modal, sempre irá gerar desequilíbrios ambientais, o que a economia chama de externalidades²²⁹, mas discutiremos essa problemática, acerca da navegação regional, no quarto capítulo deste estudo. É relevante reconhecer, neste momento, que os sinais apontados pelos agentes da circulação são importantes para pensarmos as alternativas para mitigar as consequências das ações humanas para os próprios amazônidas que têm necessidade em utilizar o recurso a partir da navegação, da pesca, do consumo humano e, até mesmo, para a contemplação.

²²⁸ De acordo com o depoimento dos agentes da circulação eleitos para compor a amostra deste estudo – parceiros da UPFV, passageiros de recreio, proprietários de recreio e comandantes de recreio – os principais tipos de resíduos gerados no interior de uma embarcação são: descartáveis (copos, pratos e talheres), embalagens de alumínio (marmitas), latas de alumínio (refrigerantes, sucos e bebidas alcoólicas), garrafas plásticas (pet), fraldas descartáveis e similares, vidro, papel, plástico, restos de alimentos (resíduos orgânicos) e dejetos.

²²⁹ Sobre o conceito e discussão das externalidades ambientais, a partir da valoração ambiental, ver: RIVAS, Alexandre; KAHN, James R.; MOURÃO, Renata R. Princípios teóricos sobre instrumentos econômicos e a gestão ambiental. In: RIVAS, Alexandre; KAHN, James R.; MOURÃO, Renata R. (Orgs.). Valoração e instrumentos econômicos aplicados ao meio ambiente: alternativas para proteger a Amazônia. Manaus: Instituto Piatam, 2008. (pp. 15-28).

Quadro 18 – Os canos causados pela apropriação do rio, a partir da embarcação					
Mudança	Parceiros da UPFV	Proprietários¹ de Embarcação	Comandantes de Embarcação	Passageiros¹	Média¹
Despejo lixo (passageiros e tripulantes)	62,5%	75,0%	80,0%	100,0%	85,3%
Contaminação da água por óleo combustível e/ou lubrificante	75,0%	50,0%	20,0%	29,4%	41,2%
Quebra das margens por causa dos banzeiros	75,0%	0,0%	20,0%	29,4%	35,3%
Contaminação da água por dejetos	12,5%	50,0%	0,0%	23,5%	20,6%
Poluição do ar	0,0%	0,0%	0,0%	17,6%	8,8%
Transporte ilegal de animais silvestres e pescado	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%

¹ Foi considerado para o cálculo deste quadro o quantitativo de 41 entrevistados, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 05 (cinco) proprietários de embarcação recreio; c) 05 (cinco) comandantes de barco recreio; e d) 23 (vinte e três) passageiros de barco recreio.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

A poluição da água por óleo combustível e/ou lubrificante foi a segunda justificativa apresentada pelos agentes da circulação para acreditar que a navegação e a embarcação são potencialmente danosas à natureza (41,2%). Os sujeitos que mais apresentaram essa justificativa foram os parceiros da UPFV, justamente os que vivem os dois “lados da moeda”: por serem transportadores eventuais, são potenciais poluidores se não tomarem as medidas corretas para abastecer e/ou realizar as manutenções de seus veículos; por serem moradores da várzea, são, certamente, atingidos pelas manchas de óleo que seguem até as margens quando acontece algum incidente de derramamento de óleo, mínimo que seja, provando, literalmente, do sabor amargo dos impactos que esse tipo de evento causa às populações das margens dos rios. O Sr. Deodoro Santos, parceiro da UPFV, em Parintins-AM, destaca:

Às vêis jogam óleo no rio, tudo o que é da embarcação sempre desce pro rio. Até água do purão desce pro rio. Eles vão viajando e a água tá saindo do purão. Às vêis no purão tem isgoto, aí alguma coisa lá que a água vem pra dentro do barco e aí a máquina joga pra dentro do rio. Quando fô fazê troca de óleo, tem que tê um reservatório lá dentro, um depósito pra guardá e quando chegá em terra tirá da embarcação. Jogam no rio mesmo, num tá nem aí, vai jogando pro rio. O vazamento de óleo ele causa mal pro ribeirinho, porque a gente bebe água do rio e pode se invenená. Isso sempre tem uma poluiçãozinha.

A depressão das margens (35,3%) é a terceira justificativa apresentada pelos agentes da circulação para apontar os danos que a embarcação pode causar ao ambiente, pois a massa d'água empurrada por sua propulsão gera uma energia que irá ser depositada nas margens

instáveis, principalmente durante a vazante/seca, que, finalmente, caem em grandes proporções por toda a calha central do rio Solimões-Amazonas. Entre os entrevistados, foram os parceiros da UPFV, novamente, os mais impactados por este fenômeno, pois moram no caminho dos grandes navios – petroleiros, mercantes e fragatas da marinha – das rotas Belém-Manaus e Coari-Manaus. O Sr. Raimundo Cavalcante, o seu Peroba, da comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), relata os problemas causados pelos banzeiros das embarcações que trafegam diuturnamente em direção à província petrolífera de Urucu, com base instalada no rio Solimões:

Depois que cumeçô esse terminal, esse negócio daí das imbarcação do terminal de petróleo, que é muita força dos barco navio, incomodô muita gente. Muita gente inté deve de tê denunciado as imbarcação porque na cheia as imbarcação fico jogando água e alaga, molha tudo dento de casa, já deu muito prejuízo pro pessoal. Muitas vês a embarcação pequena passa eles metem pelo fundo, deixam os prejuízo pros proprietário. O banzêro bate forte, os banzêro das imbarcação quebra a terra, vai cavando a terra por baxo e aí vai virando. Isso prejudica o rio e a comunidade, muitos terreno de gente se acabô porque o rio levô.

O perigo desse fenômeno não se resume apenas à perda das margens, mas também a propriedades inteiras que se vão, e, muitas vezes, navegantes correm o risco de perder a vida se, distraídos navegando próximo de barrancos instáveis, forem atingidos por esse tipo de deslizamento de terras. O Sr. Aldair Souza, patrão da pesca e parceiro da UPFV de Manacapuru-AM, nos fala de sua experiência e alerta:

Terra caída é uma coisa que você não espera, se tiver de acontecer algum acidente por terra caída, desse você não espera e às vezes nem escapa. Quando ela resolve desabar ela vai mesmo. Já corremos risco até de entrar na fúria da terra, na hora da caída ela cria uma espécie de rebuliço e te puxa pra lá. Já aconteceu isso e nós ficar no *vai e não vai* pro rumo de lá. É força, e força no motô, é no remo, é tudo pra escapar. Nós pescando na canoa e lá se vai no rumo de lá, segura e vai levando tudo. Então, a terra afunda ali, ela cria uma espécie de um vulcão, de um redimunho. Ela faz assim e te puxa. Já aconteceu isso, mas graças a Deus conseguimos sair bem.

O despejo de dejetos foi o quarto maior dano causado pela navegação dos diversos tipos de embarcações (20,6%), um problema já relatado anteriormente pela proprietária de embarcação Alessandra Pontes, e ratificado pela Sra. Alcilene Monteiro, proprietária do Navio Motor M. Monteiro, que realiza a rota entre Manaus e Tabatinga-AM. Segundo ela, sua viagem é muito longa, dura 21 dias para ir e voltar até o extremo oeste do Amazonas, na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia, e reconhece que existe uma determinação para que as embarcações do transporte interestadual instalem caixa de dejetos no interior dos veículos. Mas, como nos portos do caminho que trafegam não existe a prestação do serviço de coleta do material, obrigatoriamente tem que viajar durante 21 dias transportando os dejetos produzidos

pelos mais de 1,7 mil passageiros, algo inviável para sustentar o negócio da família, visto que, ao invés de transportar cargas e passageiros, estaria trocando sua receita financeira para transportar dejetos. O problema é delicado e discutiremos a fundo no quarto capítulo deste estudo, mas, para encerrar a discussão por ora, percebemos entre os passageiros um elevado grau de preocupação com o problema diante do crescente número de pessoas que viajam pelos rios amazônicos. O depoimento do Sr. Raimundo Andrade é digno de reflexão:

As viagem dos barcos traz problema pros rios. Quanto mais o número de pessoas viajando avança, mais puluído fica o rio. As pessoa solta muita coisa, que se fô em muita quantidade, pode poluí os rio. No barco tem os negôço dos vaso sanitário e isso vai pra lá pro rio. Vê quantas gente, durante o ano, joga dejetos no rio. Intão, isso aí é uma coisa que a geração atual já tem que pensa pra fazê alguma coisa no amanhã.

Além dos problemas relatados e problematizados anteriormente, ainda foram indicados a poluição do ar (8,8%) e o transporte ilegal de animais silvestres e pescado (2,9%) como questões a se preocupar quando o assunto é o potencial degradados das embarcações que trafegam nos diversos caminhos d'água na Amazônia. Contudo, o primeiro problema é um problema relativo, pois, se comparado à outros modais de transporte, o transporte fluvial passa a ser considerado o modal mais eficiente em termos energéticos, questão que trataremos do último e conclusivo capítulo deste estudo. O segundo problema, o tráfico de animais silvestres e o transporte de pescado ilegalmente durante o período de defeso são uma questão já tratada com bastante rigor pelas autoridades competentes – Ibama e Polícia Federal, principalmente – e já conta com a colaboração dos proprietários de embarcações de recreio, que fiscalizam as cargas transportadas sob pena de ter que arcar com as consequências da lei. Mas, também, existe os casos em que a identidade regional dos proprietários de embarcação faz com que eles se engajem no serviço de preservação e atuem como fiscalizadores voluntários para combater o tráfico de animais e de peixes, conforme relata o Sr. Amilcar Lima, proprietário do Navio Motor Parintins, que tem forte vínculo com o Projeto Pé-de-pincha do município de Parintins-AM²³⁰:

Animais proibidos por lei ninguém transporta, nós levamos muito a sério e nós temos um projeto aí no interior, o projeto pé-de-pincha, foi o meu pai que fez. Então, quando é na época do peixe, da viração, ninguém transporta mesmo. A gente abre, o cara chegou a gente abre. O que tem aí? Ah, é carne! A gente vai abrir é tambaqui e tá na época da piracema, não pode transportar aí ninguém leva mesmo. Deixa! Primeiro que não pode mesmo, segundo que isso prejudica a vida do dono do barco se for pego, mesmo se a gente não tiver culpa.

²³⁰ Maiores detalhes sobre o projeto Pé-de-pincha, acessar: <http://www.pedepincha.com.br/o-projeto>.

A maioria dos entrevistados afirmou que o maior problema de nossos rios são os resíduos lançados na água – por moradores das comunidades de várzea, por passageiros e por tripulantes de embarcações –, mas algumas ações tímidas já começam a ser implantadas nas embarcações regionais de recreio: 1) o Barco Motor Príncipe do Amazonas, de propriedade da família da Sra. Alessandra Pontes, além da campanha de coleta seletiva, realiza também a reciclagem do óleo retido dos propulsores da embarcação para os comércios locais de Parintins e para a população, pois o óleo queimado é tradicionalmente utilizado pelos moradores do interior, para combater pragas, como cupins, carrapatos, pulgas e formigas; 2) o Navio Motor M. Monteiro, de propriedade da família da Sra. Alcilene Monteiro, armazena todo o lixo produzido no interior da embarcação para depositá-lo apenas na volta, no Porto de Manaus. A proprietária informou que não deixa o lixo nos portos dos municípios onde tem escala em virtude de os municípios do interior possuírem um sistema de coleta de resíduos deficitária e, caso deixe o lixo no porto dessas cidades, sabe que os resíduos acabarão dentro do rio, como já aconteceu diversas vezes; 3) o Navio Motor Leão de Judá, de propriedade da família da Sra. Railgila Torres, fornece todo o lixo orgânico da embarcação para famílias de Coari-AM que trabalham com adubo orgânico, uma vez que os resíduos orgânicos são matéria prima para os sistemas de compostagem que realizam para adubar a terra firme onde muitas famílias produzem hortifrútiis; e 4) todos os donos de embarcações informaram que orientam suas tripulações e passageiros, antes de o barco sair do porto de origem, sobre o acondicionamento do lixo produzido no interior da embarcação e sobre a necessidade de não jogá-lo no rio.

Diante da importância do rio para esses *sujeitos do rio*, os questionamos sobre um cenário extremo, onde o rio estivesse ameaçado de extinção. A importância do rio em suas vidas é refletida nas respostas apresentadas. As reações foram inúmeras, mas 73,2% dos entrevistados não puderam deixar de pensar em *morte*, condicionando suas existências ao rio. A quase unanimidade dessa resposta se deve à dependência que os povos amazônicos têm em relação aos recursos aquáticos, para quem vive no interior do estado do Amazonas, mesmo sob condições insalubre dos cursos d'água, a água para beber e a comida para saciar a fome, ainda se retira do rio (Quadro 19).

Quadro 19 - Cenário extremo, se o rio desaparecesse, o que seria da sua vida? ¹					
Resposta	Parceiros da UPFV	Proprietários de Recreio	Comandantes de Recreio	Passageiros	Média
Iria morrer (sede e fome)	75,0%	60,0%	60,0%	78,3%	73,2%
A vida ficaria difícil: tristeza, depressão e sofrimento	62,5%	80,0%	80,0%	47,8%	58,5%
Ficaria sem transporte e viveria isolado	25,0%	40,0%	0,0%	43,5%	34,1%
Seria a maior tragédia que poderia acontecer	75,0%	0,0%	0,0%	26,1%	29,3%
Ficaria desempregado, procuraria outro emprego	25,0%	100,0%	60,0%	4,3%	26,8%
As cidades do interior ficariam sem mercadorias	0,0%	20,0%	60,0%	13,0%	17,1%
Esperaria pela ajuda de Deus	50,0%	0,0%	0,0%	8,7%	14,6%
Sairia em busca de água para navegar	37,5%	0,0%	0,0%	8,7%	12,2%
Mudaria para outro lugar	37,5%	20,0%	0,0%	4,3%	12,2%

¹ Foi considerado para o cálculo deste quadro o quantitativo de 41 entrevistados, a saber: a) 8 (oito) parceiros da UPFV; b) 05 (cinco) proprietários de embarcação recreio; c) 05 (cinco) comandantes de barco recreio; e d) 23 (vinte e três) passageiros de barco recreio.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013

Os sentimentos diante de nossa fictícia²³¹ afirmativa: *o rio pode desaparecer*, foi de espanto, por conta da certeza que sem o recurso fluvial a vida seria difícil. Aqueles que afirmaram gostar de contemplar o rio, seguindo o entendimento de Bachelard (2013) que diz que “Contemplar não é opor-se à vontade, é seguir um outro ramo da vontade, é participar da vontade do belo, que é um elemento da vontade geral”. (p. 32). Emitiram respostas afirmando sentimentos como: tristeza, depressão, sofrimento (58,5%). Como o Sr. Aldair Souza, que confirma a possibilidade dessa suspeita:

Muitos ano atrás eu até teimava dizer: Rapaz, um cabra desse não tem o que falar, é burro! Mas, eu já trabalho aí a vinte e poucos ano no rio e eu já pesquei em lugar aqui que ele era muito fundo e hoje virou praia. Uns ano atrás nunca se viu um navio passar devagar, mas agora a gente já viu navio dormir apoiado [aportado] no meio desse rio. Isso pode ser um sinal de que a água um dia vai desaparecer. Cheguei o ponto de dizer: Isso é besteira, isso é burrice! Mas hoje eu já penso diferente, isso pode acontecer sim. Como a gente vai perder essa beleza de rio, bonito de ver? Deus o livre!

O fardo de viver isolado foi outra alternativa indicada por 34,1% dos que foram ouvidos na pesquisa, mesmo porque, se hoje dissermos não haver isolamento na Amazônia,

²³¹ Fictícia no sentido de não termos provas para apresentar no momento da entrevista, mas que a realidade demonstra a redução dos estoques hídricos do planeta.

isso se deve ao fato de o caboclo ser criativo e sempre desenvolver técnicas que possam lhe pôr em contato com o mundo externo à comunidade. Historicamente foi isso que sempre aconteceu. Os únicos que não indicaram essa possibilidade foram os comandantes que, diante de um cenário desses, dizem que são velhos demais para procurar emprego, mas, mesmo assim, a única alternativa cabível seria tentar trabalhar em outro lugar, em outro ofício. Conforme afirma o comandante Mário Monteiro: “A idade, o senhô sabe ne dotô? Vai chegando. A gente num tem mais aquela força mais pra fazer aquele trabalho que menino novo faz né. Mas o jeito era carregá madêra aí nas bêra, porque eu num tenho istudo”. Aliás, o desemprego foi uma condição apontada por todos os agentes da circulação entrevistados, mesmo em menores proporções em relação uns aos outros (26,8%).

Percebe-se, também, que, cientes das consequências resultantes da falta do rio em suas vidas, o reconhecimento de que perderiam uma fonte de renda importante para o equilíbrio do orçamento familiar, tanto para os que trabalham diretamente com transporte, quanto para os que pescam eventualmente para o comércio, quanto para os que apenas viajam. Essas assertivas clarificam a ideia de que o rio é, antes de tudo, um componente de vida para a existência desse grupo, sujeitos que intercambiam com a natureza o sustento e a utilizam para satisfazer infinitas necessidades, relacionando-se socialmente.

A tragédia que eles afirmam ser esse cenário (29,3%), geraria na Amazônia, segundo a previsão de 12,2% dos entrevistados, o que já acontece em muitos lugares do mundo: o fenômeno dos *refugiados do clima*, mas aqui seriam denominados *os refugiados da seca*,²³² assim como acontece no nordeste, conforme diz o Sr. Aldair Souza, patrão da pesca e parceiro da circulação na UPFV em Manacapuru-AM: “O rio virou sertão, o rio tá ficando baxo!”. Por conta disso, muitos afirmaram: “Vou em busca de água para navegar/trabalhar”, principalmente os que não veem alternativa de sustento longe da água. Alguns outros disseram: “Vou mudar para outro lugar”.

Na falta de opções – ou mesmo antes de buscar alternativas – esse grupo de sujeitos acreditam na providência divina, alternativa perfeitamente compreensível diante da espiritualidade cristã cabocla, que reúne em seu sincretismo: a mitologia indígena que enaltece as forças da natureza; os dogmas cristão-católico-romanos, herdados dos

²³² Não há como negar que as questões ambientais, interferem a navegação na Amazônia. Durante as entrevistas, ouvimos reclamações dos diversos depoentes que afirmaram: a) a fumaça das queimadas próximo das margens do rio atrapalha a visibilidade dos comandantes; b) as secas mais severas bloqueiam a navegação em alguns trechos do rio; c) a cerração (nevoa) que baixa sobre o rio, que acontece periodicamente, prejudica a visibilidade da navegação; d) nas proximidades do município de Itacoatiara-AM, quando a Hermasa inicia a queima da soja, a fumaça e a fuligem da incineração prejudicam igualmente a navegação; e) os temporais cada vez mais intensos tornam a navegação mais perigosa;

colonizadores; e a religiosidade nordestina, um misto de crenças cristãs e cultos populares, trazidos pelos soldados da borracha há mais de um século.

E, por fim, mas não menos importante, as cidades ficariam desabastecidas de todos os itens possíveis de primeira necessidade, já que foi discutido, em seções precedentes, que são esses veículos que promovem o que de mais necessário o interior consome. A verdade clara e concreta: Não há como existir vida digna na Amazônia sem a preservação da floresta e dos rios e sem a utilização do transporte fluvial, que tem importância econômica, social, cultural e política para a discussão de um novo futuro para esse espaço.

Ao final de nossas conversas, raras foram as vezes que não nos perguntaram: E se o rio secar, de onde vamos tirar água? Como vamos navegar? Como nós vamos nos alimentar, se a maior alimentação do amazonense é o peixe? O quê que vai acontecer? O senhor já sabe e não quer nos contar? Nossa resposta foi única: Não sabemos, ainda, mas se Deus já nos deu tudo isso, agora, então, “os homens é quem sabem”. Depende da consciência humana e das novas estratégias de apropriação do rio.

CAPÍTULO 4 - ENTRE O PASSADO E O FUTURO, A EMERGÊNCIA DA CIVILIZAÇÃO DA EMBARCAÇÃO FLUVIAL

[...] O enfoque histórico supõe que se caminhe do passado para o presente, aquilo que se mostra sob os nossos olhos, em interação e funcionamento. [...] Mas, quando o espaço é submetido a uma tal discussão, a conclusão a que se chega é que a estrutura espacial é, também, o passado no presente. Ela funciona segundo as leis do atual, mas o passado está *presente*. Além disso, o espaço ainda no presente é também futuro, pelo fato da finalidade já atribuída às coisas construídas, ao espaço produzido, desde o momento em que ocupam um lugar em um ponto qualquer da superfície da Terra (SANTOS, 1990, p. 151).

Em análise pertinente, Silva (2000) afirma que “[...] a Amazônia pode ser vista como uma formação econômico-social produzida, desde a sua origem, pelo capitalismo e, portanto, sujeita aos processos de expansão e crise do capital” (p. 2).²³³ Essa realidade fora demonstrada no primeiro capítulo deste estudo, quando tratamos do mercantilismo colonial – marcado, principalmente, pela exploração dos recursos naturais amazônicos para envio às metrópoles na Europa – e do capitalismo da borracha alavancado pela Revolução Industrial. O modo de vida que hoje pulsa sobre essas águas, um espaço do cotidiano amazônico, retratado nos capítulos 2 e 3, é reflexo dos tempos históricos perpetuados ao longo de, pelo menos, cinco séculos. Particularmente na navegação, essas transformações foram percebidas com maior nitidez a partir da economia da borracha (entre 1870 e 1945) e, contemporaneamente, a partir da década de 1960 com a implantação do modelo Zona Franca de Manaus, quando o movimento entre os diversos pontos de comunicação na calha central do rio Solimões-Amazonas e afluentes passou a ser mais intenso, sem deixar de lembrar as infinitudes de transformações sociais que o modelo induziu.

A engenhosidade dos povos tradicionais, que desenvolveram técnicas de deslocamento pela água e transmitiram o conhecimento da construção naval artesanal, possibilitou que a cultura da navegação – a tradição fluvial amazonense – alcançasse os tempos atuais com importância significativa para o socioambiente e para a socioeconomia do estado do Amazonas. Nos rios existe uma complexidade que não pode ser desprezada: a variedade cultural de homens (e também mulheres) que pensam e agem diferente buscando contemplar suas necessidades particulares e os diversos processos tecnológicos externos que se instalam no ambiente social. Um exemplo claro dessa complexidade pode ser notado nas tecnologias e nas linguagens utilizadas por cada sujeito que se apropria do rio a partir da navegação. Durante nossa pesquisa de campo no rio Solimões-

²³³ O contexto que a autora emprega refere-se à origem socioeconômica e sociocultural tendo como ponto de partida o colonialismo luso-espanhol do século XVI.

Amazonas identificamos significativa variedade de tipos de embarcações – navios mercantes, balsas do transporte interior de cargas e derivados de petróleo, barcos/navios motores do

Box 12 – Tecnologias e linguagem da navegação.

Navegando o rio Solimões-Amazonas, observamos algumas particularidades referente às formas de comunicação e como as tecnologias existentes interferem de forma direta na segurança da navegação.

No comando dos navios mercantes, encontramos homens letrados – na maioria das vezes externos à região amazônica – que traduzem coordenadas técnicas, tem um suporte tecnológico de última geração para se locomover por sobre as águas e não precisam se preocupar com as restrições amazônicas (banzeiros, temporais, fenômeno das terras caídas, etc.) por conta da magnitude da embarcação.

Nas balsas, nas lanchas e nos barcos ou navios motor do transporte regional de recreios, que movimentam as cargas que dão suporte à vida no interior e na capital, encontramos sujeitos locais, homens nascidos à beira dos rios e afeitos ao rio por conta da experiência do cotidiano das águas, conhecem os segredos do rio e realizam suas atividades atendendo às exigências impostas pelo clima amazônico – sol, chuvas e ventos são os marcadores da navegabilidade do rio. Embora as embarcações sejam equipadas com novas tecnologias auxiliares de navegação, não traduzem suas coordenadas geográficas em linguagem tão técnica e é a experiência do sujeito que determina as formas de navegar.

Nos demais tipos de embarcações – pequenas embarcações comunitárias, canoas e botes –, nos deparamos com os verdadeiros homens do rio, camponeses nascidos na várzea que não contam com nenhuma tecnologia de navegação, a não ser sua própria mente. Na maioria dos casos sequer são habilitados e não possuem uma linguagem técnica aprimorada.

Durante uma de nossas viagens, um proprietário de embarcação nos revelou sobre um evento perigoso que envolveu a comunicação nos rios:

Uma vez um navio desses de petróleo que sobe o rio Solimões estava no rádio tentando contato com uma embarcação, era noite e não dava pra ver nada. O comandante pedia que a embarcação menor se mantivesse a boreste deles. Esses barcos grandes chamam pelo rádio porque eles vão passar e não tem como desviar, a velocidade deles é grande. Mas o comandante do nosso concorrente não entendia esses termos, “boreste” e “bombordo”, ele arriscou e foi pro lado que achava certo. Acabou indo pra onde o navio ia passar. Os tripulantes do navio ficaram desesperados no rádio e gritavam pro cara sair da frente deles. Graças a Deus, eles conseguiram desviar a tempo. Isso é arriscado, esse negócio de linguagem de navegação. O pior é a gente com as canoas de ribeirinho, eles não tem rádio e nem iluminação, de noite a gente passa e quando se assusta o cara tá em cima da gente com a canoa dele. Só muita experiência do comandante pra evitar desastres nesse rio. (Railgila Torres, Navio Motor Leão de Judá I).

Diante do cenário exposto, dentro de uma via navegável com intenso fluxo, o diálogo entre esses sujeitos é realizado com muito esforço, pois é necessário que os mais instruídos se ofereçam para traduzir a linguagem dos que não têm tanto conhecimento técnico, ou seja, as embarcações tecnologicamente preparadas, tem a obrigação de saber identificar aquelas que vão pelo caminho sem sinais luminosos e/ou sem possuir um rádio de comunicação.

transporte misto de passageiros e cargas (recreio regional), pequenas embarcações que transportam produtores e suas cargas entre as comunidades de várzea e as sedes municipais (o recreio comunitário), os barcos “ajato”, as canoas a remo ou propulsadas pelo rabeta, os botes de alumínio com propulsão de popa, etc. Observamos também que para cada tipo de embarcação existe seu respectivo tipos de sujeito, vocabulário específico para a comunicação e tecnologias variadas (tidas como modernas ou não) – Box (12). Isso tudo é reflexo do tempo que passa, que traz do passado, na mente dos homens, a tradição e as formas de se processar o transporte, projetando as inovações futuras a partir da experientiação dos ambientes e das necessidades que se apresentam no cotidiano.

O transporte é um segmento que participa de todos os ramos de atividades e sendo eficientemente gestado, sem dúvida, engendra o desenvolvimento de muitas cadeias

de negócios. Mas, o que não podemos deixar de relativizar é que embora o transporte atenda eminentemente aos interesses econômicos, sua principal função é atender, dentre vários objetivos, às necessidades humanas na medida em que oferece aos indivíduos a oportunidade

de desenvolver outras atividades para auxiliar, por meio da possibilidade da circulação, melhores condições de existência.

As inovações por que passou o transporte mundialmente, ao longo dos últimos dois séculos, desde os transportes de passageiros aos transportes de cargas, com a finalidade de se adequar à economia globalizada, levou à mudanças estruturais radicais. O transporte de carga elevou sua capacidade para se adequar ao maior volume de mercadorias, ao mesmo tempo em que o transporte de passageiros passou a contar com maior número de rotas. Mas, foi a redução do tempo de viagem, para ambos, a principal característica evolutiva do sistema de transporte mundial que possibilitou alcançar com mais facilidade os espaços habitados (ou não) do planeta.

A embarcação é o veículo amazônico por excelência, os povos que habitam esta porção do planeta conhecem intimamente os rios, *lugares* onde constroem a vida morando e/ou trabalhando. No estado do Amazonas, o rio e a embarcação são essenciais não apenas para a perpetuação da cultura ribeirinha, mas principalmente para a promoção do desenvolvimento de setores estratégicos para a socioeconomia do estado, tais como: serviços, indústria, comércio e agropecuário.

No estado do Amazonas a disponibilidade de transporte, aliada à interesses diversos (principalmente comerciais), possibilitou o desenvolvimento local. A este respeito a cidade de Manaus pode ser tomada como exemplo: a simples vila do século XIX, localizada no meio da floresta amazônica e distante mais de 1,5 mil quilômetros do litoral brasileiro, se metamorfoseou em *cidade da selva*²³⁴ em menos de dois séculos, guardadas as devidas limitações de poder ser alcançada, até meados do século passado, apenas pelas vias hidroviárias. Condições como a exposta já bastaria para compreendermos a importância do rio e do transporte fluvial para as pessoas que habitam este espaço do planeta. Sabendo que o rio e a navegação são essenciais não apenas para a economia do estado do Amazonas, mas, principalmente, para as populações que o habitam, o desafio que se apresenta a nós é justamente pensar o papel contemporâneo que o transporte fluvial pode (e deve) ter na estratégia de uma outra Amazônia.

4.1 Hidrovia: vantagens comparativas, competitivas e socioambientais

A bacia amazônica possui cerca de 6,8 milhões de quilômetros quadrados, segundo Barreto et al. (2005), e se estende por nove países da América do Sul: Venezuela, Colômbia, Equador, Peru, Bolívia, Brasil, Guiana Francesa, Guiana e o Suriname. Todavia, a maior parcela de suas águas, mais de 60%, encontra-se nos limites brasileiros, e, da parcela brasileira, grande

²³⁴ Ao adjetivar Manaus como a cidade da Selva, sugerimos o aprofundamento sobre as transformações dos espaços amazônicos em: OLIVEIRA, José Aldemir. Cidades na selva. Manaus: Editora Valer, 2000.

extensão corre em território amazonense. O estado do Amazonas é, portanto, reconhecidamente o espaço brasileiro mais enervado por rios e onde os caminhos de água assumem papel de grande relevância na dinâmica socioeconômica e ambiental. Por abrigar a maior parcela da bacia amazônica em território brasileiro, o estado do Amazonas tem sob sua jurisdição, entre os 18 rios oficialmente reconhecidos no plano logístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – denominado pela agência como hidrovias –, 05 rios navegáveis comercialmente, a saber: Amazonas, Juruá, Madeira, Negro e Solimões (além do Purus, que talvez por erro metodológico não foi incluído no estudo da ANTAQ).²³⁵ Juntos, esses rios têm mais de 7,4 mil quilômetros de percurso navegável (Quadro 20).

Quadro 20 – Rios navegáveis comercialmente no estado do Amazonas	
Rio (Hidrovia¹)	Percurso Navegável (km)
Solimões	1.600
Amazonas	1.650
Juruá	2.414
Madeira	1.056
Negro ²	750
Total	7.470

Fonte: Antaq (2007); Ministério dos Transportes do Brasil (2008); Mello (2013).

¹ Embora a literatura especializada não considere o rio Juruá e Negro como hidrovias, a Antaq, na execução de suas atividades os classifica como hidrovias.

² A extensão total do rio Negro é de 2.230 km, contudo, apenas 750 km são francamente navegáveis o ano todo por conta da obstrução do canal por pedrais e praias.

Os dados apurados pelo Plano Brasil de Infraestrutura Logística (PBLog)²³⁶ apontam que o Brasil conta com mais de 63 mil quilômetros de rios e lagos, considerando para tal informação toda a extensão dos rios em território nacional. O Ministério dos transporte, por sua vez, apresenta dados diversos e afirma existir pouco mais de 56,5 mil quilômetros de vias navegáveis, por não considerar toda a extensão dos rios e lagos (Tabela 4)²³⁷. Contudo, diante daquilo que nos interessa nesse momento, trabalharemos com os dados do PBLog por acreditarmos se tratar de números resultante de estudos recentes e considerar toda a extensão das vias navegáveis, independentemente se explorado comercialmente ou não. Contudo, mesmo considerando números inferiores, ainda

²³⁵ As hidrovias oficiais na Amazônia Ocidental estão sob a responsabilidade da Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC), um órgão vinculado ao Ministério dos Transportes que tem a função de promover o desenvolvimento das atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras e serviços de hidrovias, dos portos fluviais e lacustres. Para maiores informações sobre a AHIMOC, consultar: <http://www.ahimoc.com.br/>. Para acessar os dados sobre a prestação de serviços nas hidrovias brasileiras, por empresas autorizadas à navegação, consultar o portal da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>.

²³⁶ MELLO, Sebastião Luiz de; SILVA, Almir Liberato da (Orgs.). Plano Brasil de Infraestrutura Logística – PBLog: uma abordagem sistêmica. Brasília: Conselho Federal de Administração, 2013.

²³⁷ Para maiores detalhes acessar o anexo em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/770>.

assim, os dados do Ministério dos Transportes do Brasil indicam que a região hidrográfica amazônica abriga mais da metade das vias navegáveis brasileiras.

Tabela 4 – Regiões hidrográficas do Brasil		
Região hidrográfica	Extensão (Km)	%
Amazônica	28.890	51,0%
Tocantins-Araguaia	6.737	11,9%
Paraná	5.084	9,0%
Paraguai	4.630	8,2%
São Francisco	3.611	6,4%
Atlântico Nordeste Ocidental	2.685	4,7%
Atlântico Sul	1.681	3,0%
Parnaíba	1.555	2,7%
Uruguai	1.500	2,7%
Atlântico Sudeste	221	0,4%
Total	56.594	100,0%

Fonte: Ministério dos Transportes (2010).

É relevante salientar que, dos 63 mil quilômetros de vias fluviais existentes no Brasil, mais de 44 mil quilômetros são considerados potencialmente navegáveis, isto é, ou são navegáveis por natureza ou necessitam de algum tipo de intervenção para franquear a navegação. Deste total, efetivamente, apenas 27 mil quilômetros estão em condições de utilização imediata e, destes, mais de 18 mil encontram-se na Amazônia. Tais números fazem da porção Norte do país o espaço mais promissor para o transporte fluvial, principalmente no corredor hidroviário do rio Solimões-Amazonas, a maior região hidrográfica do Brasil, que escoou no ano de 2012, segundo a Antaq, mais de 51,6 milhões de toneladas em cargas.

Para o Estado brasileiro, detentor da jurisdição das águas nacionais²³⁸, a hidrovia é uma denominação comum para um percurso pré-determinado para o tráfego sobre as águas – rios, lagos e lagoas navegáveis –, que pode ou não receber algum tipo de melhoria – sinalização e/ou balizamento – para que os diversos tipos de embarcações possam navegar com segurança.²³⁹ Encontramos entre as hidrovias brasileiras, caminhos que artificialmente recebem condições de navegabilidade, ou tiveram suas capacidades ampliadas, por conta de intervenções técnicas de

²³⁸ De acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil, em seu Art. 26, I as águas – superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito – são bens dos Estados, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União. O Código de águas – Decreto 24.643/34 –, no Art. 29, destaca a quem pertence as águas nas diversas circunstâncias, ressaltando que *pertence à União* as águas que servem de limite entre os estados ou percorra parte do território de mais de um estado (o rio Amazonas que percorre os estados do Pará e Amazonas); e as águas que correm entre o Brasil e as nações vizinhas ou se estendam ao território estrangeiro (o rio Solimões, que percorre a tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia).

²³⁹ Segundo o Ministério dos Transportes alguns nomes sinônimos também podem ser encontrados na literatura que trata das hidrovias, tais como: aquavia, via navegável, caminho fluvial, etc. (BRASIL, 2015).

engenharia, mas, para boa parte dos pesquisadores que se debruçam sobre a questão hidroviária brasileira, o conceito mais elaborado para hidrovias seria: via navegável, com percurso sinalizado com placas para a orientação dos navegantes e balizado com boias que demarcam o canal de navegação para os diversos tipos de embarcação, além de possuir cartas de navegação – mapas delimitadores da rota – atualizadas constantemente. Essas condições, que não são as existentes em rios brasileiros, resultaria em maior segurança às embarcações, cargas, tripulações e passageiros.

Deste conceito ideal nasce uma discussão calorosa entre o Ministério dos Transportes (MT) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA), que há anos contrapõem entendimentos diversos, mas não chegam a um consenso, e, com isso, as condições de navegabilidade das vias fluviais brasileiras vêm sendo degradadas, conforme demonstrou o relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) do ano de 2006, que, na verdade, trata sobre uma realidade ainda atual após nove anos de sua publicação.²⁴⁰ De um lado, o MT entende que a hidrovia enquanto caminho naturalmente navegável, construído pela natureza e não por obras humanas, não necessita de licenciamento ambiental, exceto para as intervenções pontuais que visam desobstruir e/ou melhorar o caminho já navegável; e, do outro lado, o MMA defende que a hidrovia é todo o caminho navegável e suas obras de intervenções, com potencial degradador, e, por isso, deve passar pelo crivo do licenciamento ambiental. Nasce daí um duelo que, embasado em preceitos legais, perdura há anos. O MMA defende seu posicionamento por meio do Anexo I da Resolução nº 237/97, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)²⁴¹, e na Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA)²⁴²; enquanto o MT embasa-se em diversas legislações que acenam para o rio como um bem público de uso comum, um recurso natural provido pela natureza e, que por isso, não estaria sujeito ao licenciamento (Box 13).

²⁴⁰ De acordo com a avaliação do programa de hidrovias, de então, as condições de segurança e de navegabilidade das vias fluviais brasileiras é deficitária, sofrendo com: obras inacabadas, superfaturamento, furtos e depredações de boias e placas de sinalização, ausência de dados públicos que auxiliem a navegação, ausência de campanhas de conscientização dos usuários das vias navegáveis quanto à segurança e conservação ambiental das vias, ausência de dados quanto à taxa de utilização das vias e custos de manutenção por quilômetro, entre outros fatores. Para maiores informações, acessar o relatório de avaliação disponível em: http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/programas_governo/areas_atuacao/transporte/hidrovias.pdf

²⁴¹ A resolução 237/97 – CONAMA, pode ser consultada em: <http://www.mma.gov.br/conama>.

²⁴² A Política Nacional do Meio Ambiente, criada pela Lei 6.938/81, pode ser consultada em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm.

Box 13 – Preceitos Legais do Licenciamento Ambiental das vias navegáveis

A Constituição Brasileira impera, no Art. 225, § 1º, IV, que seja exigido “[...] na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental [...]”. Contudo, o Art. 8º da Política Nacional do Meio Ambiente – Lei 6.938/81 – já previa em seu inciso I, entre as competências do CONAMA, o estabelecimento de “[...] normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA”. O mesmo instrumento legal prevê no Art. 9, IV que o licenciamento é um instrumento da PNMA.

A resolução 001/86 – CONAMA trouxe os critérios básicos e as diretrizes gerais para avaliação de impacto ambiental, necessários para o licenciamento das atividades a que se referem o Art. 8º, I da PNMA. Posteriormente, os artigos 3º e 4º da mesma Resolução foram revogados pela Resolução nº 237/97 – CONAMA, que dispôs sobre a revisão dos procedimentos para o licenciamento ambiental, definindo no Art. 1º, I o Licenciamento Ambiental como:

[...] procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas.

É da Resolução 237/97 a primeira menção à obrigatoriedade de licenciamento de hidrovias quando, no § 1º do Art. 2º, diz que estão sujeitos ao licenciamento ambiental os empreendimentos e atividades relacionadas no Anexo I, elencando as hidrovias entre as obras civis. Mas, o entendimento da hidrovia como uma obra civil origina-se a partir do Art. 3º, IV da PNMA, em conjunto com o Art. 10º, os quais transcrevemos:

Art. 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: [...] V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora [grifo nosso];

Art. 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva e potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em caráter supletivo, sem prejuízo de outras licenças exigíveis [grifo nosso].

A hidrovia entendida como um recurso ambiental listado na Resolução 237/97 – CONAMA, somado ao imperativo de que cabe ao órgão ambiental definir os critérios de exigibilidade, o detalhamento e a complementação do Anexo I, definido no § 2º da mesma Resolução, criam as bases para que o Ministério do Meio Ambiente interprete o licenciamento de hidrovias como obrigatório, independentemente do tipo de intervenção que a via natural possa sofrer.

O MT, por sua vez, embasa seu entendimento nas seguintes matérias legais: a) Decreto 24.643/34 e Decreto-Lei 852/38 – são públicas e de uso comum as águas navegáveis; b) Lei 10.406/02 – são bens públicos de uso comum, os rios; c) Lei 9.074/95 – independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas; e de concessão ou permissão o transporte de pessoas pelos meios rodoviários e aquaviários; e d) Lei 10.233/01 e MP 2.217-3 de 04/09/2001 – estabelece a necessidade de autorização para o transporte aquaviário (GARCIA, 2009).

A questão do licenciamento de hidrovias é importante devido ao fato de, à exceção aos principais rios Amazônicos que possuem profundidade de canal para a navegação por praticamente todo o ano, com saída para o Oceano Atlântico, a maioria das vias navegáveis brasileiras precisam de intervenções diversas – eclusas, derrocamentos, construção de canais e taludes, rejeitos e bota-foras, dragagens, construção de diques, etc. – para promover a navegação ininterrupta entre os pontos de origem e destino. Um exemplo de como o licenciamento de uma hidrovia pode emperrar a navegação pode ser acompanhado por meio do projeto da hidrovia Tapajós-Teles Pires – disposta na fronteira entre os estados do Amazonas, Pará e Mato Grosso –, um plano da década de 1990 que visa eliminar obstáculos naturais – rochas e trechos arenosos – para tornar navegável um trecho de pouco mais de 1.000 km e dar acesso, a partir do rio Tapajós, ao porto de Santarém-PA. Este projeto se arrasta por mais de 20 anos e ainda não está efetivamente implementado, contudo, precisa de um estudo responsável

para não pôr em risco a vida biológica do curso d'água e das populações que habitam o rio (PEREIRA, 2012)²⁴³. É válido salientar que o objetivo do licenciamento ambiental hidroviário visa melhor utilização dos rios para o transporte, mas não impede o uso sustentável dos recursos ambientais que existem no caminho. De qualquer forma, isento de discussões ideológicas, o licenciamento realmente é necessário para resguardar a vida – fauna, flora (do próprio rio e do seu plano de inundação coberto pela floresta de várzea) e comunidades – ameaçada pela intervenção humana no curso natural do desenvolvimento ecológico.

Apesar de a classificação normativa de uma hidrovia ser controversa, reunindo as discussões infundáveis ora apresentadas, os usuários do sistema fluvial, que são quem realmente utilizam cotidianamente as via navegáveis, constatam que não existe de fato hidrovias no estado do Amazonas, pois diante das características de classificação de uma hidrovia o que temos são rios navegáveis por natureza, conforme revela um de nossos depoentes durante a pesquisa de campo realizada na calha central do rio Solimões-Amazonas, Sra. Alessandra Pontes, proprietária de embarcação do transporte regional de recreios:

O rio facilita em tudo a nossa vida, mas não é porque o homem queira, é porque a natureza quer assim. O rio precisa ser cuidado, ele precisa de manutenção e pra gente que trabalha dentro do rio, entender isso faz parte do bom senso. Precisamos de políticas públicas pro transporte fluvial: balizamento e sinalização. Apesar do governo federal tá gastando milhões, não existe de fato balizamento e sinalização dos nossos rios. O Madeira não é balizado, têm no máximo umas placas na margem do rio, mas é uma coisa absurda que ninguém vê direito: não tem boia, não tem sinalização, não tem farol. Os faróis estão apagados, é um negócio ridículo e milhões são destinados pra isso.

A hidrovia do rio madeira é importante não apenas para a socioeconomia do Amazonas, mas, principalmente, para a estratégia de mobilidade das cargas brasileiras. Diferente da hidrovia do Solimões-Amazonas, que possui níveis d'água suficientes para receber navios de grande calado, pela hidrovia do Madeira trafegam, particularmente, embarcações de baixo calado, tais como as embarcações do transporte regional de passageiros (barcos e navios de recreio) e comboios de balsas propulsados por empurradores.²⁴⁴ Responsável por escoar parcela significativa da soja do Centro-Oeste brasileiro, exportada para o exterior, a hidrovia do Madeira tem um traçado paralelo à BR-319 (figura 51), desaguando na hidrovia do Amazonas nas proximidades do município de Itacoatiara-AM, e é a principal rota alternativa

²⁴³ A hidrovia Tapajós-Teles Pires é um perfeito exemplo da falta de planejamento logístico brasileiro, podendo, inclusive, se tornar intrafegável por conta dos obstáculos naturais da via e, atualmente, pela construção de um complexo hidrelétrico que não teve as eclusas (elevadores para embarcações) projetadas. Sem as eclusas as embarcações não podem transpor o obstáculo artificialmente construído pelo homem e, neste caso, se a decisão for: *não realizar a obra das eclusas*, os 850 quilômetros da hidrovia será interrompido; ou *realizar o investimento de construção das eclusas*, mesmo após o início da obra, o custo do complexo energético terá considerável elevação.

²⁴⁴ De acordo com Mello et. al. (2013) a profundidade mínima da hidrovia do Madeira é de 2 metros no período mais crítico da vazante/seca, entre os meses de agosto a outubro.

de integração do estado do Amazonas ao restante do país, devido as precárias condições de trafegabilidade da principal rodovia amazonense. Pela hidrovia do madeira são transportados, além da soja, matérias primas e produtos acabados do Polo Industrial de Manaus, derivados de petróleo, materiais de construção, gêneros alimentícios, etc. Mas, mesmo desempenhando papel de grande relevância para o desenvolvimento regional e para a integração regional, conforme relatado pela usuária do sistema em seu depoimento anterior, a logística de navegação do Madeira é, senão o maior, um dos grandes problemas enfrentados pelo Estado.

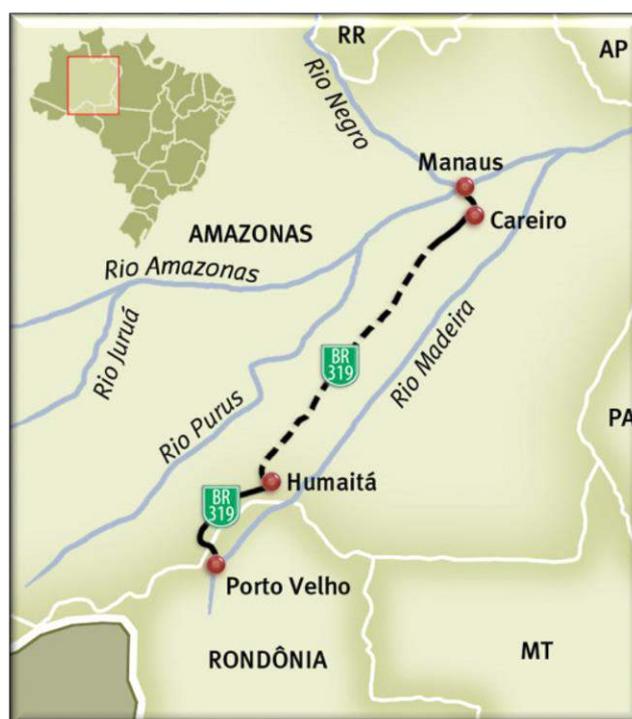


Figura 51 – Hidrovia do rio Madeira e Rodovia BR-319.
Fonte: Crouzeilles et. al. (2010, p. 66).

Necessitando de intervenções constantes para manter-se navegável, o rio Madeira carece de sinalização adequada, dragagens constantes e limpeza de leito devido o assoreamento causado pela obstrução do canal por madeiras que se desprendem das margens – uma dinâmica natural dos rios Amazônicos em formação – e ficam encravadas abaixo da superfície. Nessas condições, o acúmulo de matéria em suspensão, aliada aos pedrais naturais do leito, formam praias no meio do caminho e, que apesar de ser uma condição natural, dificulta o deslocamento das embarcações, elevando a periculosidade do trajeto em períodos críticos do ano, colocando em risco, além das cargas, o patrimônio flutuante das empresas e as vidas transportadas. Esses problemas também foram identificados pelo TCU (2006) em grande parte das hidrovias amazônicas, mas boa parte dos problemas, em nosso entendimento, está no fato de os contratos de prestação de serviços – que muitas vezes são modelos estáticos aplicados à outros

prestadores de serviços, em outras hidrovias nacionais com características distintas – não considerarem a dinâmica particular dos rios amazônicos de água branca: rios que se movem.

Em recente denúncia ficou constatado que o serviço de dragagem e correção do leito do rio Madeira, autorizado pelo Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente, realmente existe: foi licitado, contratado e está em execução. Mas, efetivamente, não se traduz em resultados benéficos ao transporte por conta de inúmeras irracionalidades na forma como a prestação dos serviços foram idealizadas, uma vez que o equipamento utilizado para a dragagem operava em um trecho do rio que não precisava de desobstrução de canal, distante mais de 500 metros do canal utilizado pelas balsas, enquanto que em trechos precários, que realmente necessitavam do serviço, a desobstrução do canal não era realizada, simplesmente, pelo fato de o contrato de prestação de serviços prever que a dragagem fosse realizada em trechos pré-estabelecidos do rio, baseado em cartas hidrográficas de anos anteriores, não considerando o movimento natural dos rios amazônicos. Essa incongruência do planejamento logístico, nessa hidrovia, levou à seguinte declaração de um prestador de serviço: “De um ano para o outro o canal muda. O que acontece? A licitação demora, porque já tem um tempo para sair e ela é baseada em estudos de anos anteriores. É mais de R\$ 6 milhões que vai Madeira abaixo”. Mesmo sabendo que o serviço está sendo realizado em lugar errado, o prestador do serviço não pode, sem a ordem do contratante, que é o governo, realizar o serviço em outro trecho do rio, sob o risco de não receber o pagamento.²⁴⁵

Por conta desse tipo de inoperância do Estado, o TCU chegou a orientar o governo federal a conceder à iniciativa privada o direito à exploração das vias navegáveis, repartindo as responsabilidades por entender que, dessa forma, a manutenção e o provimento de infraestrutura das hidrovias se torne mais eficiente. Numa economia de mercado, como a brasileira, a lógica adotada pelo TCU atende aos preceitos de Mankiw (2009), quando afirma que: “às vezes os governos podem melhorar os resultados dos mercados” (p. 10). Com a possível ação de “privatização” da via fluvial do Madeira, que o governo prefere chamar de compartilhamento de gestão, criando incentivos econômicos para a exploração da via navegável, o Estado continuaria a atuar na fiscalização dos rios por meio de normas de comando e controle, imaginando que a decisão possa melhorar a gestão administrativa, entregando ao mercado a

²⁴⁵ A denúncia citada está em reportagem disponível em: <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2013/11/erro-de-projeto-para-transporte-fluvial-gera-gastos-bilionarios-no-tocantins.html>. Todavia, é importante salientar que o contrato a que se refere o prestador de serviço, para a realização de dragagem do canal de navegação do rio madeira, havia sido assinado entre a Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC) e a empresa Petcon, há menos de 8 meses da data da reportagem, agravando ainda mais a questão da inércia no planejamento, pois um contrato novo fora embasado em estudos obsoletos sobre o canal de navegação. A ação promovida para a assinatura do referido contrato pode ser consultada em outra reportagem, de circulação regional, disponível em: http://acritica.uol.com.br/amazonia/Manaus-Amazonas-Amazonia-Ordem-servico-dragagem-Madeira-assinada_0_887311320.html.

organização da atividade econômica. No Acórdão 351/2006-Plenário, o TCU chama a atenção para a atuação deficiente das instituições responsáveis por gerir o transporte brasileiro e conclui que as vias navegáveis necessitam ser assistidas, em seu uso, para não correr o risco de se tornarem cada vez mais subutilizadas ou terem o tráfego interrompido:

[...] as atividades de manutenção das hidrovias são insuficientes [...] há deficiência na atualização e divulgação das condições de navegabilidade, bem como na segurança de pequenos navegadores da região amazônica [...] cada hidrovia demanda intervenções e atividades de manutenção distintas [...] a fim de não haver o impedimento ou a subutilização da via navegável [...] A atuação deficiente do Estado na manutenção das hidrovias faz com que, para viabilizar suas atividades, a iniciativa privada faça investimentos na área por conta própria, fato que indica potencial do setor hidroviário para arranjos de publicização, como a concessão e a parceria público-privada (p. 14-17).

A promoção desse tipo de mecanismo visa manter em condições de navegabilidade os rios que possuem trechos críticos, para facilitar o escoamento da produção, permitindo o monitoramento das vias e retirando do Estado a incumbência das despesas com manutenção e expansão do modal hidroviário. Entretanto, a questão não deve repousar apenas em critérios econométricos. Para implementar o incentivo econômico à utilização de um recurso natural de tamanha importância para a vida – nesse caso, o rio –, a questão se torna mais complexa ainda, sendo necessário cuidado redobrado com as questões socioambientais, pois as vias navegáveis são apropriadas por diversos tipos sociais de sujeitos que vivem cotidianamente sobre os rios ou dependem deles para atender as mais diversas necessidades – desde as empresas que ofertam e/ou demandam o serviço de transporte (a quem interessa mais a variável econômica), até as famílias de produtores das unidades de produção familiar de várzea, investigados no segundo capítulo deste estudo (a quem o rio colabora como uma condição de existência).

No estado do Amazonas, e não seria diferente na maior parte da Amazônia, o rio é uma infraestrutura natural de transportes que dá suporte à vida das populações. Os rios são o *locus* de trabalho de grande número de indivíduos que dependem da pesca, do transporte e da fertilização das várzeas para o sustento de suas famílias. Então, não seria possível transferir à iniciativa privada um rio navegável, de tamanha importância para a população amazonense, sem antes: 1) definir os períodos de concessão e os resultados esperados em termos de economia e benefícios socioambientais às populações interessadas, o que só poderá lograr êxito se forem realizados estudos técnicos, por equipe multidisciplinar, que considere as variáveis humanas e naturais à frente dos interesses meramente econômicos; 2) realizar o licenciamento ambiental da via navegável, visando evitar danos ao ambiente aquático; 3) definir cláusulas rígidas, no contrato de concessão, para o alcance de resultados econômicos em consonância com a conservação ambiental da via, prevendo, sobretudo: balizamentos, obras de sinalização, derrocamentos, dragagens, desassoreamentos, entre outros, de

forma a possibilitar a navegação da via por todo o ano, considerando medidas mitigatórias para reduzir possíveis danos às populações; 4) criar meios para que as populações tradicionais possam continuar a exercer suas atividades, *sem ônus*, de forma a não conflitar com os interesses de uso econômico da hidrovia; 5) criar canais de comunicação entre os transportadores, concessionária e estado para denúncias de crimes – ambientais e tráfico – praticados nas hidrovias.²⁴⁶

Enfim, para pensar estratégias para o uso das vias navegáveis amazônicas, necessitamos, antes de mais nada, reconhecer que além da diversidade natural – fauna e flora – existente ao longo dos trajetos hidroviários, os cursos d’água também abrigam vidas humanas – ribeirinhos, agricultores, pescadores, coletores, extrativistas, etc. – que há séculos resistem às pressões do mundo externo e que pelas águas transitam buscando auxiliar suas atividades laborais do dia a dia. Se esses sujeitos não forem considerados no organograma de implantação e otimização hidroviária, certamente serão engolidos pelo “progresso” e passarão a compor as filas de desempregados nas cidades, tornando-se parte dos números que refletem as mazelas sociais brasileiras. Sem a adoção de medidas preventivas mínimas como estas, entregar um recurso natural estratégico para a vida de milhares de pessoas, à iniciativa privada, seria apenas atender aos interesses econômicos da atividade. Assim, além de preocupações técnicas, ambientais e econômicas, a implantação de hidrovias também implica em preocupações sociais.

O interesse de privatização da hidrovia do Madeira, que já se mostra controverso, atualmente está na pauta de discussões das Assembleias Legislativas dos estados de Rondônia e Amazonas, principais estados beneficiados pelo curso navegável em questão, pois os técnicos do Ministério dos Transportes demonstram, em seus discursos, que a preocupação com as populações ribeirinhas do caminho não é o foco do projeto de privatização, pois não garante à estas populações a isenção pelo uso do bem público e comum. Nas palavras de Evainton de Oliveira, ouvido em audiência pública realizada em maio/2015 na Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, a privatização será necessária por conta do aumento dos custos de manutenção da hidrovia, que aumentaram após o início das obras de construção das Usina Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, devido ao assoreamento precoce do rio e prevê: “A cobrança será para as grandes empresas, mas, se houver cobrança para os ribeirinhos, será uma taxa de valor irrisório”. Mas o que significa irrisório quando as questões

²⁴⁶ Nesse cenário de concessão da hidrovia à iniciativa privada, o Estado não poderia deixar de prever, ainda, que a empresa concessionária: 1) mantenha um banco de dados atualizado, em tempo real e disponível à sociedade, com as informações dos cursos navegáveis, permitindo às embarcações maior segurança e velocidade no traslado de passageiros e cargas; 2) construa e mantenha plataformas, em pontos estratégicos da hidrovia, para atender embarcações que necessitem de informações, reparos ou quaisquer tipos de socorro; 3) permita ao Estado manter nessas plataformas os serviços de fiscalização e controle da navegação e de cargas por seus institutos oficiais, tais como: IBAMA, Capitania dos Portos, Polícia Federal, Sefaz, Receita Federal, etc.; e 4) mantenha o sensoriamento da hidrovia para efeitos de monitoramento dos níveis de calado, tráfego de embarcações e manutenção do banco de dados.

econômicas imperam sobre as socioambientais? A ação do Estado em autorizar a construção da infraestrutura elétrica atinge diretamente as populações pela perda das terras de moradia e de trabalho, promovida pela elevação dos níveis d'água da barragem construída, e, agora, ainda correm riscos de ter que pagar para usar o curso navegável do rio, atividade que realizam no cotidiano de vida. Enfim, antes de se pensar em privatizar esse curso navegável, é necessário que se cumpra os procedimentos legais que visam garantir a segurança dos povos tradicionais, ou seja, ouvir os sujeitos que vivem no “caminho” conforme preceitua a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Por outro lado, o fato de a legislação brasileira considerar o rio um bem público, de uso comum²⁴⁷, leva a sociedade acreditar que seu uso é irrestrito, mas isso não significa que as populações que se apropriam economicamente de tal bem não devam assumir responsabilidades pecuniárias por utilizá-lo.²⁴⁸ Mas, o que seria um bem comum? O que determina ser um bem público comum ou não? Segundo Rivas et. al., (2008) um bem comum, ou público, são bens não-excludentes e não-competitivos (ou divisíveis), ou seja, o simples fato do recurso existir implica que todos podem se apropriar de seus benefícios; e seu uso por um indivíduo não retira da sociedade o direito de usá-lo e nem diminui sua quantidade disponível para a coletividade. O uso de um bem comum maximiza o bem-estar individual ao mesmo tempo em que eleva o custo total suportado pela sociedade, isto é, o indivíduo que utiliza um bem comum sem remunerar o seu uso beneficia-se sozinho e faz com que os demais indivíduos da sociedade suportem este custo. Os rios amazonenses, assim como quase todos os rios brasileiros, são bens públicos, de uso comum, disponíveis a todos, e as pessoas no processo social de apropriação – buscando atender seus anseios particulares – acabam gerando um custo social, que os economistas costumam chamar de externalidades (a poluição é a externalidade mais conhecida), a ser suportado por toda a sociedade. Sobre essa categoria de bens Rivas et. al. (op. cit.), destaca:

²⁴⁷ Como já mencionado anteriormente, o Decreto 24.643/34 e o Decreto-Lei 852/38 definem que as águas navegáveis são públicas e de uso comum, da mesma forma que a Lei 10.406/02 define que os rios são bens públicos e de uso comum. Fica evidente que o Estado concede ao espaço ocupado por águas o *status* de “bem comum” e que o seu uso é franqueado a todos. Todavia, a legislação brasileira não diz que o seu uso pode ser indiscriminado. Para disciplinar a questão, outros instrumentos foram promulgados, tais como: O licenciamento Ambiental das hidrovias (CONAMA), as autorizações de transporte aquaviário realizado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), o contrato de concessão de exploração das vias navegáveis, elencando entre suas cláusulas a conservação ambiental do bem público comum, etc.

²⁴⁸ Neste caso, a pessoa que representa o Estado, no processo de concessão de serviços públicos, deve decidir o *tradeoff*: mudar a forma de administrar a hidrovia, o que pode ou não resultar em maior dinamicidade nos serviços e maiores benefícios econômicos e ambientais; ou mantê-las da forma como está, assumindo o “custo de oportunidade” de não prover a região detentora da maior bacia hidrográfica do mundo com serviços economicamente e/ou ambientalmente mais eficientes. É relevante lembrar que esta é apenas uma forma de ver o dilema na tomada de decisão.

Bens públicos são aqueles que são não-exclusivos e não-divisíveis. O primeiro termo quer dizer que, uma vez que o recurso é disponibilizado mesmo aqueles que não pagam pela sua disponibilização não podem ser excluídos de consumir os benefícios por ele produzidos. Por sua vez a não divisibilidade significa que o consumo de uma pessoa não implica em redução do total disponível a ser consumidos por outra(s) pessoa(s) (p. 25).

Box 14 – Tragédia dos comuns e tirania das pequenas decisões, uma analogia à disponibilidade futura das hidrovias no Amazonas

Os conflitos existentes sobre a apropriação de recursos naturais finitos, diante dos interesses individuais crescentes, são muitos, e essa condição põe em risco a existência futura dos recursos naturais. A hegemonia do pensamento capitalista, que impõe aos homens a apropriação indiscriminada da natureza, visando maximizar os benefícios individuais em detrimento dos benefícios coletivos, levam à exaustão das reservas naturais do mundo. Este tipo de comportamento ganhou grande repercussão com Hardin (1968), quando da publicação de seu ensaio intitulado *The tragedy of the Commons* (A tragédia dos comuns), na revista *Science*. Na ocasião, ilustrou sua crítica tomando como exemplo a utilização dos *commons* – nos Estados Unidos, os pastos públicos mantidos pelo governo – por fazendeiros que, sem ter o custo com a manutenção das pastagens para manter seus rebanhos, utilizavam-se de um recurso que, em tese, era de todos. Dessa maneira, o benefício individual daqueles que utilizavam os *commons* se elevava às custas de toda a sociedade.

Hardin (op. cit.) alerta que a questão moral não surte os efeitos programados, pois a tendência das pessoas é não renunciar a privilégios, ou seja, se o indivíduo pudesse elevar o seu bem-estar sem custos ele o faria imediatamente. Esta assertiva soou como uma crítica aberta a Meta de Jeremy Bentham (1748-1832), um utilitarista inglês que defendia a maximização da utilidade e da felicidade a partir do consumo, e, naquele momento da história, esse princípio era o que regia a economia mundial do pós-guerra. Em sua opinião, com o aumento populacional, as necessidades humanas também seriam aumentadas, o que tornaria inviável a meta de Bentham, isto é, não seria possível deixar com que os indivíduos usufríssem de forma indiscriminada dos bens comuns – normalmente recursos naturais –, pois essa “liberdade traria ruína para todos” (p. 1.244).

Anteriormente a Hardin, Kahn (1966) em seu célebre artigo intitulado *The tyranny of small decisions* (A tirania das pequenas decisões) trouxe à discussão, e demonstra, a forma como as atitudes cotidianas individuais das pessoas podem impactar de forma decisiva o destino de uma atividade, utilizando-se para isso o exemplo da cidade de Ithaca, que no início do século XX contava com um serviço ferroviário para o transporte de cargas e de passageiros. Entretanto, com o advento da aviação e da popularidade do automóvel, as pessoas passaram a realizar viagens em seus veículos particulares, em pequenas distâncias, e de avião, para longas distâncias. A consequência foi que as decisões isoladas de cada morador passaram a refletir o comportamento coletivo e, pela subutilização do serviço ferroviário e as receitas insuficientes para cobrir os custos de manutenção do serviço, o governo local decidiu pelo fechamento da linha ferroviária. Em meados do século, após passada a euforia das novidades, o transporte aeroviário e rodoviário mostraram-se caros para transportar cargas e passageiros em longa distância, enquanto que o serviço de trem mostrou-se novamente uma saída atraente e lucrativa para vencer grandes distâncias, tanto para cargas, quanto para passageiros. Entretanto, era tarde para reverter aquele cenário: a ferrovia de Ithaca não existia mais e reativá-la tornar-se-ia deveras oneroso.

A tragédia dos comuns dialoga diretamente com a tirania das pequenas decisões, pois a segunda é, na verdade, um exemplo de tragédia que evidencia o modo pelo qual simples escolhas individuais, que muitas vezes parecem banais, influenciam a existência futura de um bem e/ou serviço, levando à situações muitas vezes irreversíveis e comprometendo o bem-estar da coletividade social. A pergunta que Kahn (op. cit.) deixa ao final de sua reflexão é: *será que os moradores de Ithaca, sabendo dos riscos que correriam no futuro e dos prejuízos que teriam de suportar, não estariam dispostos a fazer algo para manter o serviço no presente, mesmo não o utilizando, para ter oportunidade de utilizá-lo no futuro?* Analogamente, considerando o rio um bem comum que beneficia a todos, *será que os usuários das hidrovias e do transporte fluvial não estariam dispostos a pagar para manter e/ou melhorar a navegabilidade dos rios no presente e, no futuro, continuar contando com esse recurso da natureza?*

Então, se vivemos, infelizmente, sob a égide das forças hegemônicas do capitalismo, nada mais justo que cobrar de quem lucra economicamente com a apropriação do rio. Esse tratamento, que para muitos pode parecer oportunista e irracional, é perfeitamente justificado quando acontece o que Hardin (1968) classificou como “tragédia dos comuns”; ou, conforme preceituou Kahn (1966), quando existe um cenário onde a sociedade incorra no erro de levar ao

fracasso alguns serviços essenciais à sociedade, mesmo por conta de ações não intencionais, que caracterizou como sendo uma “tirania das pequenas decisões”, tal como acontece atualmente com o transporte fluvial amazonense que, ao longo do último século, teve sua parca infraestrutura implantada, ainda nos áureos tempos da economia da borracha, ser gradativamente consumida pela falta de manutenção e investimentos (Box 14).

Essa racionalidade ficou clara no depoimento da Sra. Railgila Torres, proprietária de embarcação do transporte regional de recreio, que presta serviços de transporte de passageiros e cargas no Médio Solimões, quando afirmou que não se importaria em ser cobrada financeiramente para ter o rio em melhores condições de uso, até porque esse tipo de cobrança faria com que os empresários do ramo de transporte valorizassem o recurso natural sobre o qual extraem seus lucros. De acordo com suas impressões, se os sujeitos que ganham dinheiro com o rio pagassem para utilizá-lo, estes seriam mais criteriosos e estariam atentos à quaisquer danos causados ao ambiente fluvial que lhes pertence e que ajudam a financiar, o que resultaria em ajuda valiosa no que se refere à fiscalização dos canais navegáveis. Mas, conforme lembra, aos empresários do transporte não é imputada, atualmente, nenhuma responsabilidade quando se trata da conservação dos rios, exceto no que se refere à educação ambiental realizada no interior das embarcações ou algumas determinações sobre destinação de óleos e dejetos. No caso particular da depoente, que transporta passageiros e cargas, o Estado não regulamentou o serviço de transporte intermunicipal em um estado com a magnitude territorial que tem o Amazonas. Em suas palavras, caberia ao governo criar incentivos para que os proprietários de embarcação e demais sujeitos que usam o rio, desenvolvessem o compromisso para com o recurso natural onde ganham o sustento. Na íntegra de seu depoimento, afirma o mesmo que Kahn (op. cit.) alertou: “Eu prefiro ser cobrada pra que eu possa ter um bom rio, por muito tempo, mas que me cobre e me mostre o retorno”²⁴⁹.

Eu não tenho interesse em prejudicar o rio porque a gente tem observado que ele tem dado a resposta dele. A gente teve secas e cheias violentas. O rio tá dando a resposta dele como se ele entendesse: Tá aqui ó! Você quer fazer isso? Então, eu vou fazer isso. Eu preciso do rio, eu não posso brigar com uma coisa que tá me servindo. Quando houvesse a regulamentação ou a concessão de linha, esse compromisso do proprietário de embarcação com a natureza, com o próprio meio ambiente, poderia existir: Tá aqui ó, eu quero resultado, você vai usar o rio e eu quero resultado, tá aqui um contrato, uma coisa legalizada. Você quer transportar?

²⁴⁹ O que ocorre no transporte fluvial amazonense, destacado pela Sra. Railgila Torres em seu depoimento, caracteriza-se como o que Kahn (1966) definiu como imperfeições ou falhas de mercado, pois os anseios individuais de empresários e de usuários, que não dispõem de informações para balizar suas decisões, acabam levando-os à escolhas distorcidas que acarreta na criação de monopólios e/ou à extinção de serviços, o que influencia os preços de mercado e a disponibilidade do serviço no futuro, conforme destaca Kahn (1966, p. 45): “This will be the case where they do not include an independent appraisal of customers’ desire to keep available for possible future use a service that they do not actually use in sufficient amount cover the costs of providing it”.

Vai ter compromisso? Tu quer usar o rio? Tu não paga o pedágio pra ti usar a estrada, pra ganhar dinheiro? Então, agora vai pagar pra usar os rios. Você vai conservar eles, vai ajudar a manter eles. Mas qual o compromisso que eu tenho hoje com a natureza? Nenhum! O estado me obriga a fazer alguma coisa? Não. Por quê? Porque ele não me legaliza. Ele me deixa usar porque ele não me dá condições. Se ele não me dá condições, ele não me cobra. E aí? Aí eu uso da forma que eu quero, como eu quero. A natureza dá a resposta e quem paga o prejuízo é o povo, com essas enchentes em que todo mundo fica desabrigado. Você não se preocupa porque você não é cobrado e não é regulamentado. Assim o governo ia fazer a gente realmente investir aonde a gente tira o nosso alimento. A gente ia ganhar muito mais. Eu prefiro ser cobrada pra que eu possa ter um bom rio, por muito tempo, mas que me cobre e me mostre o retorno. Eu não posso fazer um belo rio sozinho, mas o governo pode, pelo menos, me dar condições de transportar mais rápido e melhorar a minha embarcação. Ia ser muito legal, você ia ver o amor pelo rio, pela utilidade pública que o rio e o transporte presta.

Essa questão ganha maiores proporções na Amazônia por conta do baixo grau de integração por terra, isto é por não se poder chegar por via terrestre às cidades do interior, por isso estão dispostas nas margens das principais vias navegáveis amazonenses – Juruá, Amazonas, Solimões, Madeira e Negro – cidades importantes para a socioeconomia do estado, abrigando 89,3% da população do Amazonas: pessoas e empresas que dependem da via navegável para atender as mais diversas necessidades e justificam a função socioeconômica dos rios (Quadro 21 e Anexo AT). Tão importante é a importância dos rios para a Amazônia que, segundo Mello et. al. (2013), apenas no ano de 2010 as hidrovias da bacia amazônica movimentaram cerca de 140 milhões de toneladas de cargas, voltadas a atender o mercado consumidor das cidades e abastecer as empresas com insumos de produção. Estima-se que, até o ano de 2030, essa movimentação alcance cerca de 220 milhões de toneladas.

Quadro 21 – População que habita os municípios das hidrovias oficiais no estado do Amazonas		
Hidrovia	População	%
Negro	2.128.817	55,0%
Solimões	686.993	17,7%
Amazonas	301.696	7,8%
Madeira	199.521	5,2%
Juruá	142.338	3,7%
Total	3.459.365	89,3%

Fonte: IBGE, 2014; Org. PEREIRA, M. S, 2014.

Em termos meramente econômicos, as hidrovias, se bem exploradas, poderiam causar impactos positivos jamais vistos para a socioeconomia do país a partir do desenvolvimento de regiões produtoras incentivadas pelo escoamento facilitado da produção ou por, simplesmente, garantir um menor custo de transporte dos produtos, através da integração com os demais modais e, conseqüentemente, a tão sonhada integração nacional. Nesse contexto, podemos afirmar, sem risco de cometer equívocos, que as hidrovias são para o estado do Amazonas, a

unidade da federação mais enervada pela bacia Amazônica, um recurso natural que, por suas vantagens comparativas em relação à outras regiões hidrográficas do país, garante vantagens competitivas à seus usuários, princípio que nasce com David Ricardo (1772-1823) quando formula a *teoria das vantagens comparativas no comércio internacional*. A ciência econômica de Ricardo, o princípio das *vantagens comparativas*, previu que as relações de trocas comerciais entre países, regiões ou pessoas poderiam ser benéficas para todos, mesmo quando um deles fosse mais eficiente na produção de ambos os bens, importando mais a razão de produtividade e menos os custos de produção. Embora a teoria, inicialmente, fosse limitada, por tratar apenas de vantagens nas trocas comerciais, levando em conta as horas de trabalho necessárias para a produção dos bens a serem intercambiados, as variações acrescentadas ao longo dos últimos dois séculos indicaram que diversas nações do mundo apresentam *vantagens naturais* ou *artificiais* que determinam que um produto seja produzido com menor custo em determinada localidade, inaugurando assim o princípio das *vantagens competitivas*.²⁵⁰

O conceito de *vantagem competitiva*, criado no ambiente da ciência da administração, formulado por Michael E. Porter em obra intitulada *Competitive Advantage*, procura mostrar como as escolhas estratégicas podem determinar o sucesso competitivo das organizações. Porter (1985) afirma existir dois tipos de vantagens competitivas: a *liderança no custo* e a *diferenciação*. Numa economia de mercado globalizada, faz-se necessário identificar os melhores conjuntos de características que permita aos empreendimentos se diferenciar das possíveis alternativas

²⁵⁰ De acordo com a teoria das vantagens comparativas no comércio internacional, segundo Oliveira e Gennari (2009) “[...] cada país naturalmente se especializa nos ramos em que tem maiores vantagens, isto é, em que seus custos de produção são menores do que os de seus parceiros”. Segundo a teoria, os países não precisariam ter vantagens absolutas na produção de mercadorias para que o comércio com outro país seja mutuamente benéfico, mas considerar as vantagens relativas de produção (razão de produtividade) entre os países, produzindo os produtos em que são mais eficientes e adquirindo os que não tem excelência na produção. Conforme Hunt (1981, p. 138): “a) *vantagem absoluta* significa maior eficiência de produção ou o uso de menos trabalho na produção; e b) *vantagem relativa* é a razão entre o trabalho incorporado à duas mercadorias de dois países, ou seja, dividir o tempo de trabalho de um produto pelo tempo gasto na produção do outro”. No exemplo clássico de David Ricardo, publicado em sua obra *The Principles of Political Economy and Taxation*, ele ilustra: a) Inglaterra utiliza – 100 horas de trabalho para produzir *tecidos* e 120 horas para produzir *vinho*; e, b) Portugal utiliza – 90 horas de trabalho para produzir *tecido* e 80 horas para produzir *vinho*. Em termos absolutos, fica claro que Portugal é mais eficiente produzindo os dois produtos, por utilizar menos horas de trabalho para ambos. Mas, Ricardo afirma que é mais vantajoso, comparando relativamente o custos de produção dos dois produtos, em horas de trabalho, que Portugal produza vinho e compre tecido da Inglaterra e que a Inglaterra produza tecido e compre vinho de Portugal, pois: a) para Portugal produzir tecido, necessitaria de 13% a mais do tempo necessários para produzir seu vinho (90÷80), enquanto que para produzir vinho utilizaria 11% a menos do tempo necessário para produzir seu tecido (80÷90); b) para Inglaterra produzir vinho, necessitaria de 20% a mais do tempo necessários para produzir seu tecido (120÷100), enquanto para produzir tecido utiliza 17% a menos do tempo necessário para produzir seu vinho (100÷120). Assim, cada nação priorizaria e se especializaria naquele produto que mais vantagens relativas têm e que menos tempo de trabalho gasta. Em outras palavras, a Inglaterra *exportaria tecidos* e *importaria vinho*; e Portugal *exportaria vinho* e *importaria tecido*. Contudo, ao longo do último século a teoria caiu por terra por não considerar que para a competitividade dos produtos não somente o tempo de trabalho é relevante para a formação de preços, mas também tecnologias, custo dos insumos, localização da planta de produção, o valor da mão de obra – se qualificada ou não –, etc. Entretanto, o princípio tornou-se importante para o comércio internacional contemporâneo e deu origem a outro princípio, a vantagem competitiva.

existentes, entregando mais valor aos clientes por meio de redução de custos. Em um mundo em que os princípios do mercado dominam as decisões,²⁵¹ no caso particular das vias fluviais, a apropriação dos rios para o transporte deixou de ser uma mera atividade desempenhada para auxiliar a vida, exceto para as populações que moram nas margens dos rios e dele utilizam do transporte direta ou indiretamente para o sustento, e passou cada vez mais a ter relevância para o mundo empresarial, na atualidade, diante de um mercado de elevada concorrência. A busca por diferenciais são as principais estratégias das empresas para a obtenção de posicionamentos favoráveis entre os concorrentes, numa relação sistêmica entre diferentes agentes. Assim, a disponibilidade de rios navegáveis é um dos grandes diferenciais da ecorregião Amazônia²⁵², frente aos demais espaços brasileiros não providos abundantemente com o recurso fluvial. Agregar valor, ser uma opção singular, possibilitar vantagens de forma constante e consistente e ser sustentável ao longo do tempo são algumas das características que determinam as vantagens competitivas. Nesse cenário, o rio é, pela magnitude da bacia amazônica, um produto exclusivo e único, um aspecto potencial supervalorizado para o conjunto de estratégias de mobilidade, principalmente, das cargas brasileiras.²⁵³

Para o estado do Amazonas, que abriga o segundo maior polo industrial do país na cidade de Manaus, a hidrovia assume papel de relevância estratégica para a manutenção dos investimentos e dos empregos locais, pois a maior parte dos insumos à produção, além dos produtos acabados destinados ao mercado nacional e do exterior, chegam e saem do Amazonas pela via fluvial. A dinâmica econômica do PIM resultou, no último ano, em um faturamento da ordem de R\$ 86,7 bilhões²⁵⁴ pelas indústrias locais e este dinamismo torna-se a mola propulsora

²⁵¹ As políticas neoliberais praticadas pelas transnacionais criticam o planejamento estatal, taxando-o de “nocivo, distorcido ou limitativo, no que se refere à dinâmica e à multiplicação dos negócios, das atividades econômicas, do progresso tecnológico, da generalização do bem-estar” (IANNI, 1997, p. 264). Direito Civil e Internacional defendem, portanto, o princípio da liberdade e da igualdade no mercado. Entretanto, na prática, tais atitudes vão de encontro ao seu discurso, visto ser explícito o rigoroso e sofisticado sistema de planejamento das empresas transnacionais, traçado em níveis racionais impecáveis, as quais elaboram “seus mapas do mundo, as suas geoeconomias, à revelia dos assalariados e governantes ou subordinando-os” (SANTIN, 2009).

²⁵² Podemos definir a ecorregião como as áreas relativamente homogêneas que possuem condições ambientais similares e podem ser definidas em diferentes escalas (BAILEY, 2005). A ecorregião caracteriza-se também, segundo Dinnerstein (1995), como um conjunto comunidades naturais, geograficamente distintas, que compartilham a maioria das suas espécies, dinâmicas e processos ecológicos, além das condições ambientais similares, que são fatores críticos para a manutenção a longo prazo de sua viabilidade.

²⁵³ Apesar das vantagens da utilização das vias navegáveis no estado do Amazonas, cabe salientar que a vasta bacia hidrográfica que entrecorta o estado apresenta também algumas desvantagens, a saber dos principais: 1) alguns rios não ser navegável em toda sua extensão nos períodos da seca, devido os índices pluviométricos oscilantes (Anexo AU); 2) falta de segurança nos rios, onde os armadores convivem com furtos, assassinatos e assaltos – na verdade um problema social; 3) dificuldade de acesso, em algumas cidades, pela falta de infraestrutura portuária; e d) ausência de variedade de pontos de interconexão com os sistemas de transporte terrestre.

²⁵⁴ O Principal objetivo do modelo Zona Franca de Manaus, segundo o Art. 1º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967 é, “[...] criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os

dos demais setores da socioeconomia amazonense – serviços, comércio e agropecuária. Contudo, esse fenômeno não seria possível sem a existência da hidrovia do Solimões-Amazonas, responsável por integrar a região amazônica ao Centro-Oeste e Sul do Brasil, recebendo as águas navegáveis das hidrovias do Madeira, Tapajós-Teles Pires, Tocantins-Araguaia, etc., vias por onde são escoadas as produções de grãos – principalmente a soja – e minérios, além de ser utilizada para abastecer a metrópole da Amazônia – Manaus – com os mais diversos produtos de primeira necessidade vindos das demais zonas produtoras brasileiras.

Como os investimentos industriais em Manaus obedecem à lógica hegemônica capitalista, considerando por enquanto apenas as variáveis econômicas, as empresas instaladas no PIM não investiriam em plantas industriais se a diferença entre a renúncia fiscal do Estado – redução da carga tributária a partir de incentivos fiscais à produção – e o valor dos fretes pagos para escoar insumos e produtos acabados, resultasse em perdas financeiras. Obedecendo a essa lógica, o transporte e a disposição de uma via navegável por todo o ano contribuem para que o modelo ZFM mantenha-se ativo, ainda atraindo empresas de todo o mundo para produzir na Amazônia, explorando, além dos incentivos fiscais e a mão de obra, também a publicidade de se estar promovendo produção “limpa” no interior da floresta amazônica, o que agrega valor aos seus produtos. Os investimentos aqui destacados se justificam, em parte, a partir das explicações das *teorias de localização* desenvolvidas ao longo do século XIX e XX.²⁵⁵

Contudo, apesar de a análise dos investimentos do Polo Industrial de Manaus parecer obedecer apenas aos princípios econômicos, estes não se sustentariam sem a particularidade do ambiente amazônico, sem a natureza natural que circunda a vida humana nesta porção do território brasileiro. A disposição geográfica da bacia amazônica em terreno de planície ajuda para que o transporte fluvial seja facilmente executado por não ser interrompido por quedas d’água e, portanto, não necessitar de grandes obras de intervenção que elevariam o custo de manutenção, e conseqüentemente o custo de operação nessas águas, inviabilizando investimentos industriais neste espaço. Desta forma, o modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) hoje é possível porque, além de incentivos fiscais à produção, também pode contar com o

centros consumidores de seus produtos”. A política obteve êxito em seu objetivo central, mas os resultados secundários acabaram por concentrar em Manaus grande parte da população do estado, atualmente, mais de 52,2% de toda a população do estado do Amazonas (IBGE, 2014). Os indicadores de desempenho do Polo Industrial de Manaus (PIM) podem ser consultados em: http://www.suframa.gov.br/downloads/download/indicadores/RelIndDes_5_2015_maio.pdf.

²⁵⁵ Clemente (2000) detalha as diversas teorias de localização elaboradas durante o século XIX para justificar os investimentos em plantas industriais e agrícola, se próximo às fontes de matéria prima ou próximo aos mercados consumidores. Os autores que formularam teorias que se classificam como *de localização* – Von Thünen, Alfred Weber, August Lösch, Walter Isard, François Perroux, Paul Krugman, entre outros – destacam que a disponibilidade de transporte é uma das variáveis mais significativas a ser considerada, e, a partir dessa variável, pode-se definir onde investir em plantas agrícolas e/ou industriais, especialmente quando a relação entre os fretes e os custos totais de produção (insumos e tributação, a maior parte) é elevada.

“trabalho da natureza”. O transporte fluvial sempre foi preterido em relação aos demais modais em virtude do maior tempo de viagem, mas, se comparado às demais opções de transporte, as hidrovias mostram-se mais eficientes (competitivas) por diversos fatores: capacidade, custo, eficiência, redução de impactos ambientais, etc.²⁵⁶

A *maior capacidade de carga* é a variável inaugural, da série de vantagens que as hidrovias reúnem frente aos demais modais de transporte. De acordo com Mello et al. (2013), o transporte realizado por uma barcaça com capacidade para 1,5 mil toneladas de carga deveria ser feito por: a) 15 vagões *Jumbo Hoppers*, no modal ferroviário; e b) 60 caminhões com capacidade para 25 toneladas cada. No caso das hidrovias amazônicas, estas comportam, até mesmo, os maiores navios mercantes que fazem o transporte de longo curso entre os continentes e/ou a cabotagem da costa brasileira. Se formos mais além, e ilustrarmos este cenário considerando os navios cargueiros porta contêineres – veículos com navegação franca na calha central do rio Solimões-Amazonas por conta da elevada profundidade do canal de navegação – que fazem o transporte de cabotagem até Manaus, por exemplo os navios da Aliança Navegação e Logística (figura 52), com capacidade de transporte superior a 3,8 mil TEUS (*Twenty Equivalent Unit*) – unidade de medida do contêiner –, estaríamos falando de menos 3,8 mil caminhões fora das estradas brasileiras, em uma única viagem realizada por este tipo de unidade veicular.²⁵⁷ Isto minaria com um dos fundamentos – talvez o principal fundamento – da civilização do automóvel, em razão de sua complexa cadeia produtiva – da juta ao petróleo do pré-sal.

O *baixo custo de transporte* é outra variável importante quando se avalia as vantagens competitivas/comparativas do transporte hidroviário no estado do Amazonas, e no mundo como um todo. Na hidrovia, pela magnitude dos veículos utilizados para o transporte, o montante de cargas movimentadas por uma única embarcação – balsa, navio e barco motor, navio mercante – revela um economia de escala, com redução de custos por unidade de produto transportado. Como a percepção desta vantagem competitiva repousa sobre princípios econômicos – particularmente sobre o princípio elencado por Mankiw (2009), que prevê que “[...] as pessoas racionais pensam na margem [do lucro]”

²⁵⁶ Na teoria da administração, particularmente no que se refere ao planejamento estratégico das organizações, o tempo de transporte é uma variável que não implica em maiores perdas de eficiência para a empresa – seja para entregar produtos acabados, seja para receber insumos –, isto porque se há planejamento prévio, mesmo utilizando-se de um modal de transporte mais lento, os retornos podem se tornar maiores para a organização empresarial, pela redução dos custos de fretes por unidade de produto entregue e/ou adquirida, além de atender aos anseios de sua carteira de clientes (VIECELI, 2010).

²⁵⁷ A magnitude de transporte dos porta contêineres – navios mercantes – é superlativa, se considerarmos a capacidade de carga do Maersk classe Triple E1, o maior navio do mundo, que tem capacidade para transportar 18.270 contêineres, retirando mais de 18 mil caminhões das estradas numa única viagem, podemos chegar a conclusão de que a hidrovia é uma alternativa diferencial para o transporte de cargas brasileiro. Para maiores detalhes sobre este gigante das águas, acessar: <http://gigantesdomundo.blogspot.com.br/2011/05/o-maior-navio-cargueiro-do-mundo.html>.

(p. 6) –, os empresários que demandam os serviços de transporte fluvial pensam, verdadeiramente, é na possibilidade maximizar a valorização do capital por unidade de produto.



Figura 52 – Navios mercantes na baía do rio Negro, nas proximidades do encontro das águas.

Fontes: 1) Meu mundo é um navio. Disponível em: http://meumundoeumnavio.blogspot.com.br/2010_04_01_archive.html; 2) Pesquisa de campo, 2013/2014.

O menor *custo de implantação e manutenção*, em relação aos outros tipos de modais de transporte, são vantagens que também devem ser consideradas quando o assunto é o investimento eficiente em transporte, pois os rios, como caminhos naturais que se reconstróem constantemente, necessitam de poucas intervenções humanas para se manterem francos à navegação. Mas, não se pode esquecer que em situações excepcionais, como quando das grandes estiagens, influenciadas pelas condições climáticas, os custos de manutenção e construção de infraestruturas especiais pode elevar o custo de operação das vias fluviais interiores. É relevante salientar que, no Brasil, os investimentos em implantação e manutenção de infraestruturas hidroviárias são realizadas quase que exclusivamente pela iniciativa do Estado, pois a limitação na atração de investidores privados esbarra nos riscos que envolvem a recuperação dos investimentos, por conta: a) da necessidade de elevados aportes de capital; b) dos longos prazos de recuperação dos investimentos; c) da insegurança jurídica dos contratos para garantir a exclusividade na exploração dos serviços; e d) da incerteza das previsões de demanda por transporte em um economia instável, o que pode resultar em capacidade ociosa da infraestrutura montada. Contudo, uma vez realizados tais alocações de recursos em infraestrutura hidroviária, se realizadas as devidas manutenções, a vida útil é longa. Sobre os riscos que impedem uma maior participação do setor privado em investimentos em infraestrutura hidroviária, Rus et al. (2003), destaca:

[...] el elevado riesgo que asume una empresa privada de decida acometer un proyecto de construcción de una infraestructura. Con un horizonte muy elevado y una inversión muy

elevada, la posibilidad de que el número de usuarios resulte inferior al previsto inicialmente y no puedan recuperarse los gastos de inversión es preocupantemente alta. Esto puede conducir a que ningún inversor privado tenga incentivos para realizar el proyecto [...] las dificultades para realizar una predicción acertada de esa demanda en periodos tan largos plantea problemas sobre cuál es la dimensión inicial óptima con la que debe construirse y en qué momento deberían introducirse posibles ampliaciones de capacidad (p. 17-18).

Par reduzir esses riscos, Mello (1975) defende que um adequado processo de planejamento seja relevante para estimar a demanda por transportes, mas, mesmo assim, o comportamento futuro das pessoas e do mercado é incerto, porque o transporte introduz profundas mudanças nos lugares onde é implantado. Por isso, destaca o autor, os estudos para projetar a demanda por transportes não devem ser abordados isoladamente, mas seja considerada como parte integrante de uma rede maior, que aqui defendemos ser a sociedade e suas necessidades, satisfeitas por meio da apropriação do ambiente que a circunda. A este respeito destaca:

“[...] as variáveis envolvidas em qualquer processo de planejamento dos sistemas de transporte são inúmeras e seu comportamento futuro, em muitos casos, não pode ser estimado com precisão, [ou seja], é fundamental que os estudos de projeção de demanda por transportes não sejam abordados isoladamente, mas sejam sempre vistos como parte de um todo que pode afetar o seu comportamento. [...] o próprio sistema de transporte automodifica a estrutura de sua procura, pelas profundas alterações que eles podem introduzir nas regiões nas quais são implantados (p. 62).

O *menor custo ambiental* é, sem dúvida, a maior vantagem da hidrovía frente aos demais modais de transporte, pois, considerado um transporte eficiente energeticamente, por conduzir em maiores proporções, tanto passageiros quanto cargas, as embarcações reduzem a emissão de gases de efeito estufa por unidade de produto e passageiro transportados. A título de exemplo da eficiência ambiental das hidrovias, segundo Costa (2009), elas são alternativas para a sustentabilidade ambiental, pois: aumenta em 38% a eficiência energética do transporte; reduz em 41% o consumo de combustível, se comparada às demais vias de transporte; elimina em 32% a emissão de CO₂ (dióxido de carbono); e reduz em 39% a emissão de NO_x (óxidos de nitrogênio). Da mesma forma, conforme comparativo direto realizado contrapondo as rodovias, o Ministério dos Transportes (2010), apoiado em pesquisas do departamento de transportes dos Estados Unidos, destaca que a hidrovía: aumenta em 29 vezes a eficiência energética, reduz em 6 vezes a emissão de CO₂, reduz em 19 vezes o consumo de combustível e em 18 vezes a emissão de NO_x (figura 53).

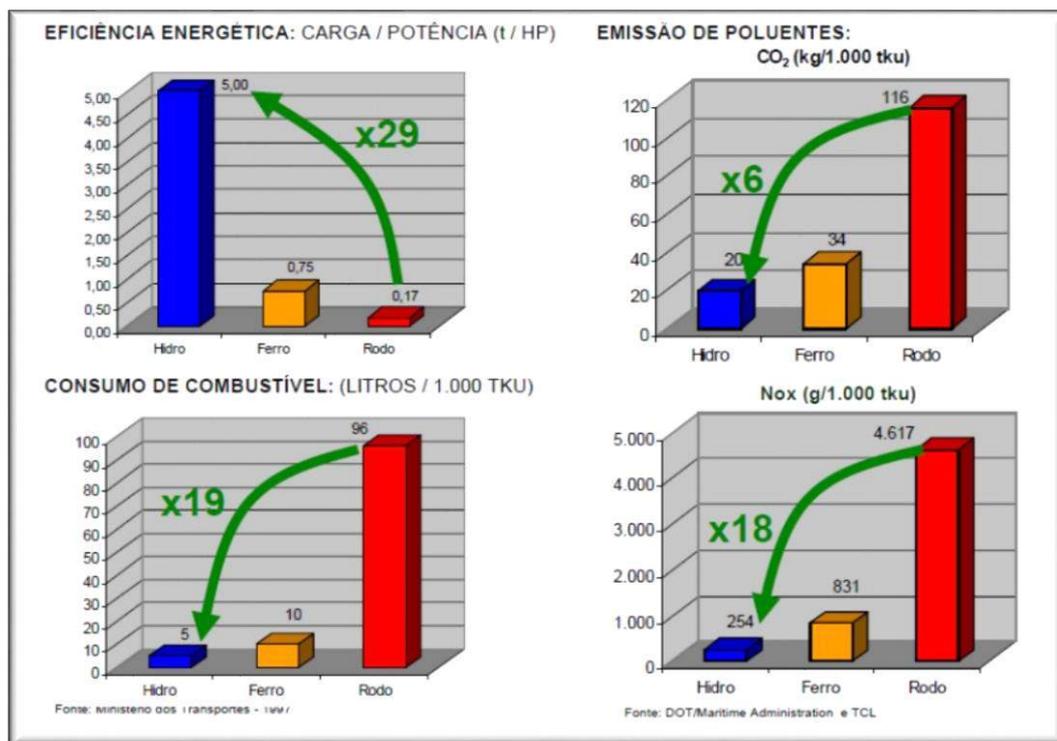


Figura 53 – Parâmetros de eficiência energética, consumo de combustível e emissões por modal
 Fonte: USA Department of Transportation (DOT/USA) apud Ministério dos Transportes (2010, p. 4).

Utilizando-se do exemplo já apresentado anteriormente, a utilização de: 1 balsa para transportar 1,5 mil toneladas de carga ou de um navio cargueiro com capacidade para transportar 3.870 contêineres – como o Sebastião Caboto, de propriedade da Aliança Navegação e Logística –, retiram das rodovias nacionais o equivalente a 75 e 3.870 caminhões, além de eliminar milhares de toneladas de CO₂ da atmosfera, conforme demonstra o Box 15. Comparando os parâmetros entre os modais de transporte, Oliva (2007) destaca que o transporte hidroviário proporciona uma:

[...] Maior: eficiência energética, capacidade de concentração de cargas, vida útil da infraestrutura, vida útil dos equipamentos e veículos, segurança da carga e controle fiscal; e Menor: consumo de combustível, emissão de poluentes (alterações climáticas e efeito estufa), congestionamento de tráfego, custo da infraestrutura, número de acidentes, custo operacional, impacto ambiental e emissão de ruído” (p. 11).

Indubitavelmente, o transporte é uma atividade altamente poluidora, independente do modal, por conta de sua demanda crescente por energia. A indústria é, senão a maior, a grande responsável pelo aumento da demanda por combustível por parte do setor de transportes, pois o gasto de energia deste se eleva conforme aumenta o consumo daquela. Se o aumento de consumo energético pela indústria resulta em aumento de produção, para o aumento da produção têm-se que dispor de

maior quantidade de insumos. Mas, tanto para o escoamento da produção, quanto para o abastecimento da indústria, com os insumos necessários à produção, o setor de transporte é acionado.

Box 15 – Um exemplo da vantagem ambiental da hidrovía

Uma viagem de caminhão entre Manaus e São Paulo, distantes 4.043 quilômetros – considerando o percurso rodoviário e as travessias fluviais –, são vencidos normalmente em cerca de 15 dias de viagem. Se considerarmos que o tanque de combustível do veículo utilizado no transporte rodoviário comporta, em média, 330 litros de óleo diesel, com autonomia de 3 km/l, serão necessários 1.347,66 litros de combustível para cada trecho de viagem por caminhão ou 2.695 litros para o trajeto origem-destino-origem.

Levando em conta que para cada litro de diesel consumido, segundo Ferraz et al. (2010), é lançado no mínimo 3,33 kg de CO₂ (Dióxido de Carbono) na atmosfera, em uma viagem – ida e volta – entre Manaus e Santos, são lançadas na atmosfera, por um único veículo, o equivalente a 8,9 toneladas de CO₂. Se considerarmos os 3.870 caminhões necessários para transportar a mesma quantidade de carga movimentada por um porta contêiner mercante, já caracterizado anteriormente, seriam lançadas na atmosfera mais de 34,7 mil toneladas de dióxido de carbono.

Entrevistando o Comandante Joel Silva, da Empresa de Navegação Maestra Logística, a bordo do navio Maestra Caribe Full Container, que faz a cabotagem da Costa brasileira até Manaus, este nos revelou que uma viagem entre Santos e Manaus dura 28 dias – em 19 dias navegando e 9 dias parados nos portos operando a carga e descarga dos contêineres. Ao questioná-lo sobre o consumo de combustível do navio, este nos respondeu que, dependendo do tipo de navio, gasta-se: navegando, o equivalente a 30 mil litros de óleo por dia; e parado, em operação no porto, cerca de 2 mil litros de óleo por dia. Se calcularmos o consumo médio de combustível de um navio mercante, baseado nas informações prestadas pelo Comandante Joel, temos um gasto de 588 mil litros de óleo combustível para realizar o trecho Santos-Manaus-Santos [(19 dias x 30.000 litros) + (9 dias x 2.000 litros)]. Esse consumo de combustível resulta em uma emissão de dióxido de carbono, obedecendo aos mesmos critérios de emissão mínima de 3,33 kg de CO₂/litro, de pouco mais de 1,9 mil toneladas, um consumo bem inferior ao gasto energético para levar a mesma quantidade de carga pelas rodovias.

Podemos afirmar, então, que a indústria e o setor de transportes, são, por assim dizer, componentes de um mesmo círculo vicioso de consumo energético e emissão de gases de efeito estufa. Marx diria: produção implica consumo que implica produção *ad infinitum*. Para haver produção/consumo tem que haver circulação. Por conta dessa relação, segundo Gonçalves e Martins (2008), a atividade de transporte é responsável por 33% do consumo da energia fóssil produzida no mundo²⁵⁸, ficando atrás apenas da indústria, que consome 38%, sendo o petróleo o principal combustível utilizado pela matriz de transporte brasileira (figura 54).

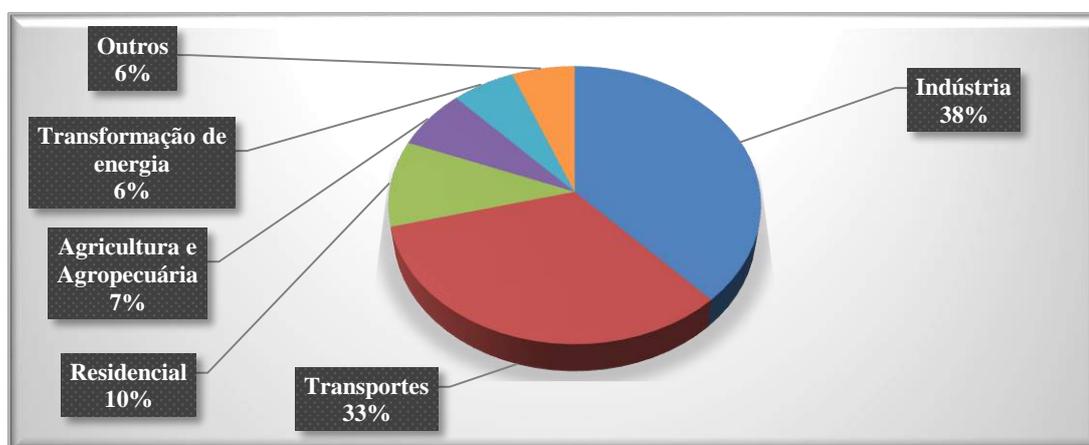


Figura 54 – Consumo de energia fóssil por setor.
Fonte: Gonçalves e Martins (2008)

²⁵⁸ Energia fóssil é toda energia derivada da queima de carvão, petróleo e gás natural, resultado da decomposição de matéria orgânica marinha, principalmente.

Diante dessa problemática, reconhecendo a eficiência do modal hidroviário em termos econômicos e ambientais, o Ministério dos Transportes (2010) traçou metas robustas e alvissareiras para elevar a participação do modal hidroviário, na desbalanceada matriz de transporte nacional, para 29% até o ano de 2025. Mas, é bom não esquecer das metas fracassadas do passado recente, como aquela traçada no ano 2000, que previa o crescimento da participação hidroviária na matriz de transporte de pouco mais de 4% para algo acima de 28% no ano de 2015 (figura 55).

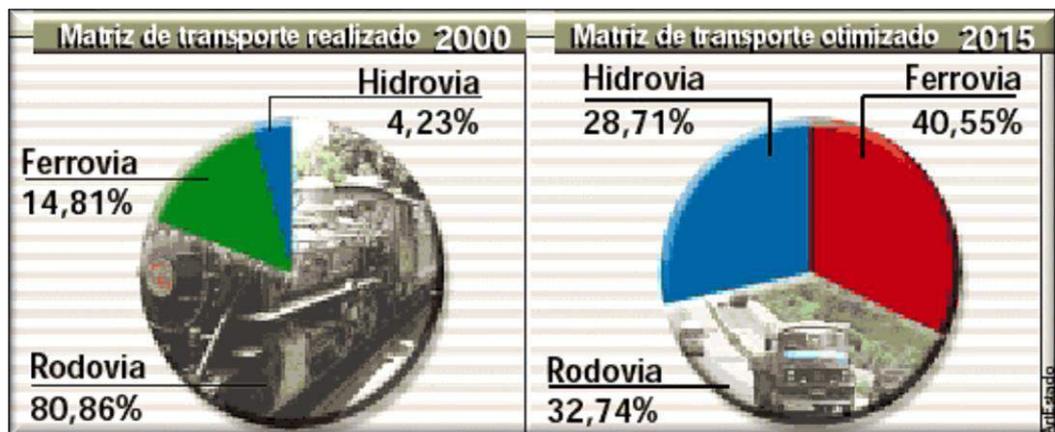


Figura 55 – Matriz de transporte realizado e otimizado (2000 e 2015)
 Fonte: Ministério dos Transportes, 2000.

Pois bem, chegamos ao ano 2015 e a realidade demonstra que a meta estabelecida foi abandonada, alcançando-se menos e 50% dos números projetados. Enquanto isso, o escoamento das riquezas nacionais continuaram a depender excessivamente das rodovias, de acordo com a CNT (2015), que atualmente são responsáveis pelo escoamento de 61,1% das cargas que trafegam em território nacional (figura 56), um modal de transporte que além de ter elevados custos operacionais, é altamente degradador – causando desmatamento, ocupações ilegais, grilagens de terra, além da elevada emissão de gases de efeito estufa pela queima do combustível dos veículos. Apesar de o potencial econômico e ambiental da utilização do modal aquaviário estejam amplamente revelados, as hidrovias interiores participam apenas com pouco mais de 5% da matriz de cargas transportadas no Brasil – os restantes 8,6% traduzem-se exclusivamente no transporte de cargas marítimas pela costa brasileira (GARCIA, 2009; BRASIL, 2010).

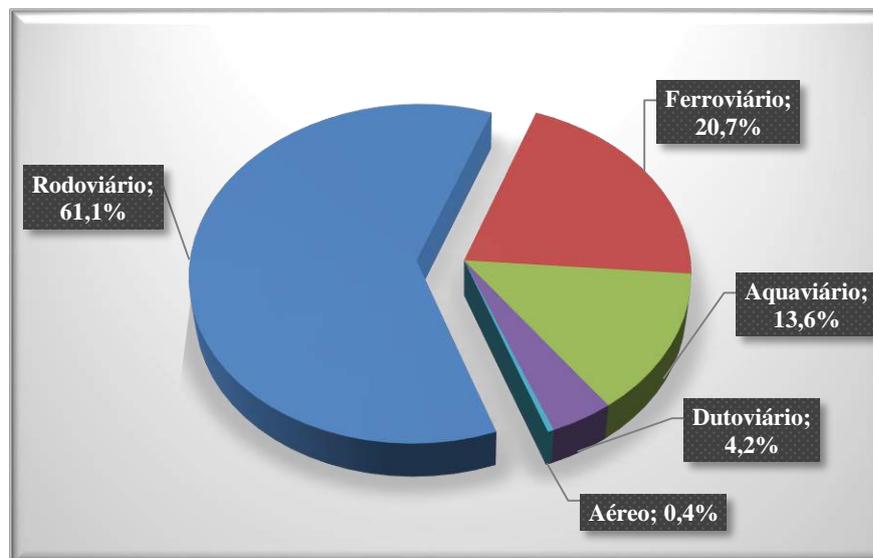


Figura 56 – Matriz de transporte do Brasil.
Fonte: CNT (2014).

A irracionalidade da matriz de transporte brasileira foi bem ilustrada pela pesquisa do Centro de Estudos em Logística – COPPEAD/UFRJ, de 2003, quando apontou as principais falhas do planejamento de transporte brasileiro, que ao longo de 50 anos²⁵⁹ abandonou os modais de transportes mais atrativos – hidrovias e ferrovias – e se tornou um país rodoviário, estratégia perfeitamente aceitável para países como Dinamarca, Alemanha, França, Bélgica e Hungria, ou seja, países com extensões territoriais irrisórias se comparadas ao Brasil. Enquanto isso, países como China, Estados Unidos, Canadá e Rússia, com magnitudes territoriais continentais semelhantes à brasileira, atuaram incisivamente de forma a aumentar os investimentos em hidrovias, elevando a participação do modal no que se refere à movimentação de cargas, por sua capacidade de transportar de forma vantajosa, gerando ganhos econômicos e ambientais (figura 57).

²⁵⁹ Sobre a abertura para o capital transnacional, consultar: CARDOSO, Miriam Limoeiro. Ideologia do Desenvolvimento: Brasil – JK/JQ. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

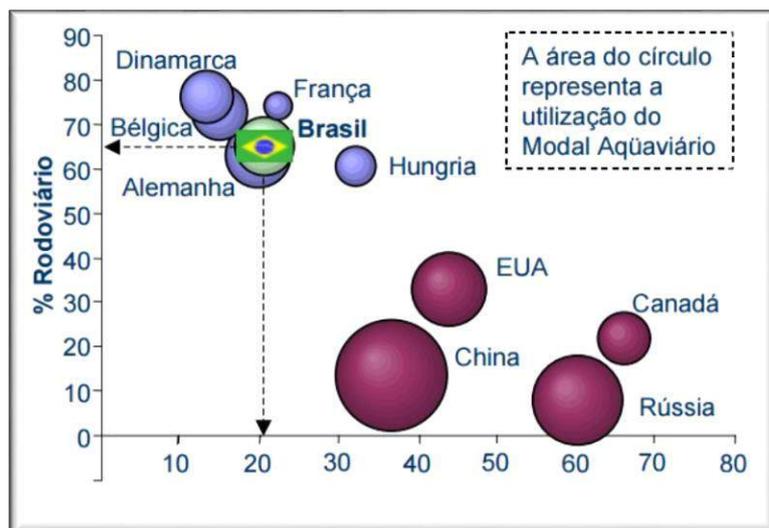


Figura 57 – Participação dos modais no mundo
 Fonte: CNT; UFRJ (COPPEAD), 2003.

Com o modal rodoviário sendo privilegiado no organograma brasileiro de investimentos em transporte, o estado do Amazonas foi um dos mais penalizados, pois contando exclusivamente com os rios para promover a integração de seus espaços, viu-se em meio à uma espécie de “isolamento físico” diante da realidade precária da infraestrutura existente, principalmente, no interior do estado: a) municípios que não contam com estrutura portuária, utilizando as beiras dos barrancos ou balsas improvisadas para embarcar e desembarcar passageiros e cargas; b) inexistência de linhas de financiamento adequadas às características do armador regional, cuja embarcação é de madeira e não tem garantias para adquirir uma embarcação de ferro; c) carência nos serviços de saúde, educação e segurança nas comunidades mais afastadas dos centros urbanos do interior, por depender exclusivamente da via fluvial; etc. Esse cenário só não se tornou pior por conta da iniciativa dos próprios empresários locais – principalmente os representantes das famílias antigas que vivem da prestação de serviços de transporte no interior – que, ao longo das últimas décadas, investiram em soluções para o transporte intermunicipal de cargas e passageiros, por via fluvial, utilizando-se de recursos financeiros próprios.

Ao observarmos a figura 58, identificamos facilmente a discrepância de modais no Norte brasileiro. Se de um lado o estado do Amazonas é desprovido dos demais modais de transporte, para cargas, se analisarmos essa deficiência por outro prisma, na verdade tornou-se uma vantagem ambiental, pois os rios que entrecortam toda a área do estado inibiram a difusão rodoviária. Assim, na Amazônia, a via navegável funcionou como um escudo que protegeu a floresta da apropriação econômica dos homens. Desassistido de outros tipos de modais, ao estado do Amazonas restou, felizmente, contar com a magnífica malha de transporte aquaviária, que compatibilizou desenvolvimento econômico e social com preservação da qualidade do

meio ambiente e do equilíbrio ecológico. Contudo, à exceção da cidade de Manaus que ainda possui dois portos privados – Chibatão e Superterminais – e um público – Porto Privatizado de Manaus –, as demais cidades do interior não contam com estruturas portuárias que atenda a contento as populações e empresas instaladas, restando operar a carga e descarga de mercadorias e passageiros nos barrancos e pontas de terras das cidades nessas ocasiões.



Figura 58 – As principais malhas de transporte do Brasil
Fonte: Ministério dos Transportes do Brasil.

A difusão hidroviária no estado do Amazonas pode incentivar a iniciativa privada a ampliar sua participação no setor, bem como induzir a elevação da produção nos municípios amazonenses pela possibilidade de escoamento da produção. Entretanto, não é suficiente que o rio seja navegável apenas para as atividades de navegação mercante, faz-se necessário primeiramente que exista outras infraestruturas adequadas às características dos produtos a serem transportados, às necessidades dos municípios mais afastados dos centros de consumo e, acima de tudo, entender que o rio e a navegação, como fatores históricos do desenvolvimento socioeconômico, político, cultural e ambiental do estado do Amazonas, é, incontestavelmente, parte de uma dinâmica de sustentação da vida dos amazonenses.

Por fim, este é o desafio do projeto hidroviário: o desenvolvimento de atividades econômicas pela possibilidade de escoamento da produção, criando maior dinâmica fluvial e a possibilidade de resguardar os estoques naturais. Nesta porção do território nacional, diversas atividades dependem da navegação para serem executadas e sem o transporte fluvial todo processo produtivo do estado do Amazonas é posto em risco. Em termos meramente econômicos, a competitividade dos produtos produzidos no Amazonas dependem quase que exclusivamente da navegação e, ao mesmo tempo, socialmente tratando a questão, a navegação é um direito das populações que vivem no rio e do rio.

4.2 A irracionalidade estradeira: rodoviarismo impensado e os caminhos que não andam

As nações europeias que dominaram o cenário econômico no século XV – Inglaterra, Portugal e Espanha, principalmente –, durante o processo de colonização das Américas, tiveram que viabilizar caminhos para lograr êxito em suas investidas: o primeiro foi pelo mar, na rota desconhecida entre os continentes; na chegada, utilizaram-se dos rios, que desaguam na costa brasileira, para adentrar o continente; e, por fim, abrindo trilhas pela abundante vegetação litorânea, com o auxílio de animais trazidos estrategicamente para a movimentação de cargas, iniciaram o desbravamento das terras visando as riquezas naturais que, posteriormente, eram levadas para o *velho mundo*.

No Brasil, com o crescimento populacional gerado a partir da chegada dos estrangeiros e da implantação da cultura da cana-de-açúcar, coube às criações e à agricultura o atendimento imediato das necessidades alimentares sempre crescentes e, conseqüentemente, a construção de vias terrestres para o escoamento da produção. As estreitas picadas e trilhas, abertas durante as migrações pelos povos que habitavam o litoral brasileiro antes da chegada dos europeus, logo se alargaram para receber os primeiros veículos de carga que auxiliaram no trabalho de transporte, tanto da cana-de-açúcar, quanto da produção agrícola. Segundo Prado Junior (1976), inicialmente coube aos animais o transporte das mercadorias produzidas/extraídas no interior das terras brasileiras e a incorporação do carro de boi, que transportava tudo o que fosse necessário para poupar o homem dos trabalhos mais pesados, certamente marcou os primórdios da história do transporte terrestre de cargas no Brasil. Até o século XVIII este foi o principal meio de transporte brasileiro, a ponto de se falar em um considerável contingente de mulas nas estradas, conforme destaca Gordinho (2003, p. 111; 117):

No século XVIII, com a descoberta do ouro, intensificou-se a interiorização do país, sendo utilizados como meio de transporte carros de boi e mulas, entre o Rio de Janeiro, São Paulo e as Gerais. A Estrada Nova fazia a ligação de quinhentos quilômetros entre a região das minas e o Rio de Janeiro. Apresentava um trânsito anual de 75 mil mulas, carregadas com ouro, café, produtos de algodão, artigos de metal, comestíveis e outros gêneros. [...] A mula levava 130 quilos e caminhava entre 20 e 25 quilômetros por dia.

Enquanto isso na Amazônia, sem a possibilidade de mobilidade por terra pelas condições naturais da região, o rio foi a única forma de integrar as zonas produtoras às consumidoras (ver capítulo 1). Com o desmembramento da Província do Grão Pará, em 1850, e a elevação da Comarca do Alto Amazonas à condição de Província²⁶⁰, sem produtos que garantissem naquele momento o investimento privado naquela porção do Brasil, o governo imperial imediatamente cuidou de incentivar a implantação de infraestrutura de transporte, a partir de subvenções à navegação (ver seção 1.4.4), para promover o comércio dos produtos extrativos que se mostravam vantajosos nas relações com os países europeus. A este respeito destaca Caldeira (1995, p. 140): “Navegar o [rio] Amazonas com regularidade exigia a montagem de uma estrutura que não havia no lugar; era preciso construir os portos de abastecimento dos navios em plena selva, manter os barcos, construir atracadouros – e não havia carga à vista para pagar a empreitada”.

Entre o fim do século XIX e início do século XX, definitivamente, os caminhos de terra antes dominados pela tração animal passam a receber os veículos equipados com as novas tecnologias da Revolução Industrial – primeiramente os motores a vapor e depois os propulsores que utilizavam óleo para combustão –, mudança que transformou as estradas nas principais vias de ligação entre as povoações do interior do continente e litoral brasileiro. Mas, nesse período, podemos afirmar que a produção brasileira ainda era transportada nos conveses e nos vagões, pois os empreendimentos de Irineu Evangelista de Sousa, a quem o governo confiou elevadas subvenções, priorizou investimentos na integração das redes ferroviária e portuária.²⁶¹

No início do século, precisamente na década de 1920, o transporte rodoviário ganha seu primeiro e maior defensor: Washington Luís Pereira de Sousa – ex-prefeito, então governador de São Paulo e futuro e último Presidente da República Velha. Com o *slogan* governar é abrir estradas, Washington Luís elegeu-se para os cargos mais importantes do país, incentivando a construção de rodovias em suas políticas de governo. Mas, pouco de seu projeto rodoviário foi posto em prática no âmbito nacional: 1) pelo elevado custo do projeto; 2) pela crise financeira pela qual passava a economia mundial em fins da década de 1920, o que dificultou o

²⁶⁰ O ato do império consta na Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850. A coleção de leis imperiais pode ser consultada em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=63337&norma=79232>.

²⁶¹ Irineu Evangelista, o Barão de Mauá, foi empreendedor brasileiro que atuou no comércio, na navegação, no transporte sobre trilhos, na indústria e criou o primeiro banco brasileiro. Maiores detalhes consultar Caldeira (1995).

financiamento dos projetos da república; e 3) por seu governo sofrer tensões que levaram à sua deposição pelo golpe militar de 1930, liderado por Getúlio Vargas. Contudo, foi em seus governos que as primeiras rodovias brasileiras foram construídas: Rio–Petrópolis (1920), atual rodovia Washington Luís; São Paulo–Campinas (1921), utilizando como traçado o percurso dos tropeiros; São Paulo–Santos (1926-1928); e Rio–São Paulo (1928) (KOIFMAN, 2001).

Getúlio Vargas, por sua vez, lançando as bases da industrialização brasileira durante a década de 1930 e 1940, em seu segundo governo, criou: 1) a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN (1941); 2) a Companhia Vale do Rio Doce (1942); e 3) a Companhia Hidrelétrica do São Francisco – CHESF (1945). Alguns fatores históricos contribuíram sobremaneira para o desenvolvimento industrial brasileiro, a partir da década de 1930, entre eles: a urbanização resultante das dificuldades que assolaram o setor cafeeiro, que fez com que considerável mão de obra migrasse do campo para a cidade; a redução das importações e da concorrência industrial estrangeira, por conta da Segunda Guerra Mundial; e o aumento das exportações para abastecer os mercados das zonas de conflito no mundo. Ao final da década de 1940, o Brasil já havia constituído as principais indústrias nacionais visando fortalecer o mercado interno, a partir da redução das importações e elevação das exportações.

Na mesma década o Brasil inicia a metamorfose de país ferroviário e marítimo, que ainda era, para uma nação rodoviária, com a promulgação do Decreto-Lei 8.463/45 – a Lei Joppert²⁶² – que criara o Fundo Rodoviário Nacional com a cobrança de um imposto único federal sobre os combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados ou produzidos no país, cuja renda seria convertida, a fundo perdido, para o projeto de construção, conservação e melhoramento das rodovias brasileiras²⁶³. Ademais, com um discurso nacionalista, segundo Andrade (2010), sob o lema “conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta”, Getúlio Vargas inicia seu projeto integrador também para o Norte. Na década seguinte, em 1953, é criada a empresa Petróleo Brasileiro S/A (Petrobrás), ainda por Getúlio Vargas, e a indústria automobilística se consolida no governo de Juscelino Kubitschek (JK), segundo Gordinho (2003), com a produção de mais de 320 mil unidades por ano. Desta forma, estavam postas as bases para que o país rumasse para o projeto de integração por terra, sobre a justificativa do “progresso”.

²⁶² O Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, a Lei Joppert, pode ser consultada em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De18463.htm.

²⁶³ Em 1943, foi instalada no Rio de Janeiro a Fábrica Nacional de Motores (FNM) para produzir caminhões; em 1955, foi fabricado o primeiro automóvel no Brasil, o Romi-Isetta; a partir de 1957, o Brasil cria uma série de incentivos para atrair as indústrias automobilísticas mundiais e empresas como General Motors, Ford, Mercedes-Benz, Scania-Vabis, Vemag, Simca, Toyota, Volkswagen, Crysler e Willys Overland se instalam no país para atender a demanda crescente do mercado brasileiro – concentrando-se em Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano: o ABC paulista (GORDINHO, 2003).

Ao final da década de 1960, durante o governo de JK, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais da república estavam interligadas por rodovias federais, promovidas pelo plano de ação desenvolvimentista “cinquenta anos em cinco” e demais planos que vincularam vultosas quantias de recursos financeiros para os programas rodoviários depois que a execução do projeto de mudança da sede do poder central – do Rio de Janeiro para a região do Planalto Central – iniciou, pois era necessário interligar as regiões brasileiras à nova capital. Kubitschek (1975), em seu plano de um *Brasil Novo*, condicionou a construção de Brasília ao projeto rodoviário, pois, como médico que era, imaginava a malha rodoviária como “[...] um verdadeiro tecido conjuntivo de artérias e veias de intercomunicação interna que realiza verdadeira costura do Brasil por dentro” (p. 15).

Com os níveis de desemprego caindo devido aos postos de trabalho criados pela indústria nacional incentivada pelo Estado, com o aumento da demanda por veículos e, conseqüente, elevação da demanda por combustíveis, gerou-se mais recursos para serem alocados nas rodovias por conta da arrecadação do imposto criado em 1945. E foi assim que o transporte de carga brasileiro passou a acontecer na carroceria do caminhão, conclamando de forma definitiva a opção rodoviária brasileira, que atualmente tem 61,1% de sua matriz de carga concentrada nas vias terrestres rodoviárias (figura 56). Tão radical foi a mudança no projeto de integração viária brasileira, que até mesmo as pontes ferroviárias construídas para transpor pequenos cursos fluviais, entre o final do século XIX e início do século XX, foram adaptadas para receber os caminhões, afastando definitivamente as locomotivas e vagões do projeto nacional de transporte (figura 59).

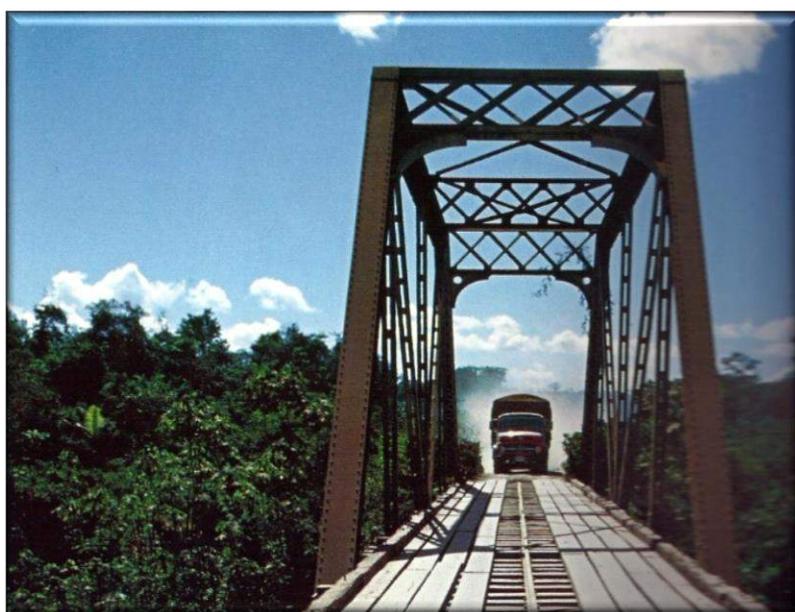


Figura 59 – Trilhos de ponte ferroviária adaptada aos caminhões.
Fonte: Gordinho (2003, p. 126).

As rodovias eram, também, um incentivo à emergente indústria automobilística que acabara de se instalar no país, e com a ampliação dos terrenos para rodagem as vendas de carros e caminhões elevaram-se consideravelmente depois da década de 1960. Somado ao novo padrão de acumulação do país, assentado na indústria de bens de consumo duráveis, que precisava de um mercado interno maior para realizar a acumulação ampliada do capital, as rodovias avançaram em direção à Amazônia, fronteira de expansão agrícola e fonte de matéria-prima abundante para a indústria madeireira.

Junto ao projeto de integração da Amazônia, um complexo projeto voltado a dinamizar e valorizar a região foi posto em prática a partir da década de 1950: a) em 1953, foi criada a Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA)²⁶⁴ com o objetivo de fomentar empreendimentos de ocupação econômica, principalmente agrícolas e pecuários; b) em 1966, a SPVEA foi extinta para dar lugar à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)²⁶⁵, que abrigava entre seus objetivos o financiamento de projetos e empreendimentos de interesses econômico para a região, via concessão de incentivos fiscais e/ou colaboração financeira; e c) em 1967, foi criada a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA)²⁶⁶, em substituição ao antigo entreposto comercial criado em 1957 na cidade de Manaus²⁶⁷, com a finalidade de criar no interior da Amazônia – principalmente na porção Ocidental –, um centro industrial, comercial e agropecuário a partir de incentivos fiscais justificados pela grande distância dos centros que iriam consumir os produtos ali produzidos e/ou comercializados.

Os projetos acima destacados não lograriam êxito sem a comunicação entre os mercados nacionais e, assim, definitivamente o Norte do Brasil entrava no cenário do rodoviarismo, ainda no governo JK, com o início da construção das rodovias Belém-Brasília (BR-010) e Cuiabá-Porto Velho (BR-364), nos anos de 1958 e 1960, respectivamente, rodovias que formavam os principais eixos de integração do Sul, Sudeste e Centro-Oeste em direção à Amazônia Legal brasileira. Para o Presidente, segundo Gomes (2008), abrir estradas no Norte significava enfrentar, o que (des) qualificou como, os grandes inimigos do Brasil: “Estamos enfrentando as florestas, os rios caudalosos” (p. 227). O projeto desenvolvimentista de JK, que uniu a indústria automobilística

²⁶⁴ A SPVEA foi criada pela Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953, para administrar o Plano de Valorização instituído pela Constituição de 1946. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>.

²⁶⁵ A SUDAM foi criada pela Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, em substituição à SPVEA. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>.

²⁶⁶ A SUFRAMA foi criada pelo Decreto-Lei nº 288, de 14 de fevereiro de 1967, para administrar os incentivos fiscais à produção e ao comércio. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0288.htm.

²⁶⁷ A Zona Franca de Manaus (ZFM), apenas como entreposto voltado ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, foi criado pela Lei nº 3.173, de 6 de junho de 1957. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3173.htm.

nacional e estrangeira aos investimentos rodoviários, torna-se marcante para a história por meio da figura 60, que circulou por todo o território brasileiro, na qual o próprio Presidente dirige o trator *Caterpillar D6 Diesel*, da multinacional estadunidense Caterpillar Inc., que realizava os trabalhos de destocamento da rodovia BR-010, em fevereiro de 1959.



Figura 60 – O presidente Juscelino Kubitschek em visita aos trabalhos de destocamento da rodovia BR-010, fev./1959.

Fonte: Gordinho (2003, p. 23).

A imagem é marcante por ilustrar a parceria entre a indústria e o projeto desenvolvimentista brasileiro, mas também indica o que seria o modelo de política progressista, e diga-se políticas radicais, para o Norte: a derrubada da floresta e o desrespeito às sociedades do caminho – tanto as que já viviam na floresta, quanto as que viriam incentivadas para as margens das rodovias. O avanço em direção à Amazônia tornou-se a tônica dos planos em infraestrutura de transportes dos governos que sucederam JK, e a exploração dos recursos naturais – rios e florestas –, os grandes inimigos do progresso, conforme discurso a pouco transcrito, haveriam de ser vencidos a qualquer custo, até mesmo às custas do endividamento externo durante o regime militar que, ironicamente, defendia princípios nacionalistas. A este respeito, Velho (2009), destaca:

[...] o governo foi capaz de mobilizar o sentimento nacionalista, neutralizando a esquerda nacionalista ao mesmo tempo em que permanecia basicamente cosmopolita no seu caráter, já que inclusive essa colonização da Amazônia implicaria numa maciça participação estrangeira (p. 201-202).

Até o início da década de 1970 o projeto rodoviário continuou a liderar os investimentos em infraestrutura no Brasil porque, na Amazônia considerada área vazia²⁶⁸, era preciso assegurar a soberania nacional. A floresta era, na verdade, um empecilho ao progresso, devendo ser derrubada para que o Brasil rumasse para o desenvolvimento. Chaves (2007) destaca a forma como a natureza natural da Amazônia era vista e como a *rodovia* passou a ser o signo do processo de integração brasileira *republicana*, assim como o *Eldorado* foi o sonho dos *colonizadores* e a *borracha* a bandeira *imperial* em seus últimos anos:

Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Sr. Presidente da República dá início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista deste gigantesco mundo verde. [...] o General Emílio Garrastazu Médici, descerrou no dia 9 de outubro de 1970, incrustada no tronco de uma castanheira, às proximidades da cidade de Altamira, no Pará. Gesto simbólico, eloquente, espetacular, que foi acompanhado da derrubada de uma árvore de 50 metros em meio à selva (p. 1).

Em 1970, com a criação do Programa de Integração Nacional (PIN) do governo Médici, foi disponibilizada a quantia de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros) no orçamento da União²⁶⁹, à serem alocados entre 1971 e 1974 no projeto de integração por terra, prevendo a construção imediata das rodovias Transamazônica (BR-230) – ligando o Nordeste brasileiro ao município de Lábrea-AM, no extremo sudoeste amazônico – e Cuiabá-Santarém (BR-163), autorizando a ocupação de faixas de terras de 10 quilômetros à esquerda e à direita da rodovia.²⁷⁰ E, até o final da década de 1970, ainda foram construídas na Amazônia as rodovias Manaus-Boa Vista (BR-174), com 974 km, e Manaus-Porto Velho (BR-319), com 880 km. Assim, a Amazônia foi entrecortada de Leste a Oeste e de Norte a Sul por rodovias.

Com a crise do petróleo que assolou a economia mundial durante a década de 1970, resultante da elevação do preço do barril do petróleo por parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)²⁷¹, o projeto rodoviário brasileiro tornou-se a opção de transporte mais cara para promover o sonhado crescimento econômico: tanto para o investimento da construção das vias, visto que as principais matérias-primas das rodovias – betume e asfalto –

²⁶⁸ O termo área vazia, para o governo da época, se referia ao reduzido contingente humano e de inexistência de empreendimentos econômicos. O discurso do Presidente Médici – 1969 a 1974 –, ilustra a forma errônea de pensar a Amazônia como um espaço vazio a ser ocupado: "quero abrir uma estrada que leve homens sem terras para uma terra sem homens". Outros inúmeros termos foram utilizados para enaltecer o espírito nacionalista, empreendedor e desenvolvimentista dos militares: "integrar para não entregar"; "Brasil, ame-o ou deixe-o";

²⁶⁹ Se atualizarmos esse valor de CR\$ 2.000.000.000,00 para os dias atuais, considerando o poder de paridade de compra, resultaria num valor aproximado a R\$ 15.000.000.000,00 (quinze bilhões de reais). O Conversor de paridade de compra está disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/>.

²⁷⁰ O Decreto-Lei nº 1.106/1970, pode ser consultado em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm.

²⁷¹ Maiores detalhes sobre as ações da OPEP, consultar a edição brasileira on-line do Jornal francês Le Mond Diplomatique: <http://diplo.org.br/2006-05.a1304>.

eram derivadas do petróleo; quanto para o escoamento da produção, devido ao elevado custo para abastecer os veículos de carga. Com a crise, e a carência de recursos para investir em outras ações de Estado, o governo federal criou, em 1974, o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND)²⁷², instrumento pelo qual os recursos que antes eram destinados apenas ao projeto de construção, conservação e melhoramento das rodovias brasileiras passaram a compor um organograma maior de investimentos: Minas e Energia, Transportes e Comunicações, podendo incluir outras áreas até o ano de 1979. Após quase 30 anos de investimentos exclusivos em rodovias no plano logístico brasileiro – por conta da Lei Joppert, de 1945, que destinou recursos exclusivos às rodovias –, pela primeira vez o governo federal voltou a traçar objetivos para os demais modais de transporte. Contudo, era tarde, tanto as infraestruturas ferroviárias, quanto as portuárias, pelo abandono, foram praticamente desmobilizadas.

Com a extinção do imposto sobre lubrificantes e combustíveis, pela Constituição de 1988, definitivamente a União perde o poder de investimento em rodovias após 43 anos de vinculação legal. Sem a atenção exclusiva às rodovias por parte do orçamento da União, sem recursos, tendo que lutar contra o baixo crescimento econômico, desconfiança institucional e altas taxas de inflação durante a década de 1980, todo o setor rodoviário brasileiro começou a sofrer com a progressiva degradação da malha e da frota dos veículos, obrigando o Estado a entregar muitas vias à iniciativa privada nas décadas seguintes. Mas, a essa altura, o transporte rodoviário já respondia por quase 80% do transporte de cargas e 92% do transporte de passageiros (IPEA, 2010).

Depois da década de 1980, com o envelhecimento da frota brasileira de veículos de carga²⁷³, outra questão passou a ser discutida: a eficiência energética e ambiental do transporte rodoviário, devido a baixa tecnologia dos veículos antigos, que resulta em elevado consumo de combustível e, conseqüentemente, excessiva emissão de gases de efeito estufa. A este respeito Bartholomeu (2002), destaca que o transporte rodoviário de cargas é responsável pela movimentação de aproximadamente 60% do volume total transportado no Brasil, consumindo, para tanto, cerca de 90% do combustível total demandando por todo o setor de transporte de cargas: hidrovieário, ferroviário, rodoviário, aéreo e dutoviário.²⁷⁴

²⁷² A Lei nº 6.093/74, que cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento, pode ser consultada em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6093.htm.

²⁷³ Para consultar a idade da frota rodoviária de cargas acessar a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT): http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_IdadeVeiculoMedia.asp

²⁷⁴ Por conta desse descompasso em consumo e capacidade de transporte, além do desbalanceamento da matriz de transporte brasileira, Gonçalves e Martins (2008, p. 74) destacam que “[...] a distribuição atual dos modais de transporte de cargas no Brasil, fortemente alicerçado nos caminhões em detrimento das ferrovias, hidrovias e dutovias, significa gasto de 25% de nosso PIB”, diferentemente de Canadá e Portugal, que investem apenas cerca de 12% e 12,7%, respectivamente, de seus PIBs em transporte.

Na história das rodovias no Brasil, apesar do discurso de desenvolvimento e crescimento econômico da nação, o progresso que justificou a construção de uma Amazônia das estradas foi também a causa do desmatamento e da criação de grandes latifúndios, mediante grilagem de terras, além da violência contra os povos tradicionais da floresta e posseiros, que foram incentivados a migrar para as margens das rodovias por conta da promessa de assentamentos agrários, gerando diversos conflitos sociais no campo. A este respeito, Fearnside (1993) reitera que a Amazônia funcionou como uma espécie de sumidouro para as populações expulsas das regiões agrícolas mecanizadas e pela concentração de terras no sul e sudeste do Brasil.

As rodovias alteraram substancialmente a estrutura socioeconômica e ambiental da Amazônia e, para os povos indígenas, o projeto de integração da Amazônia resultou em violações de diversos direitos humanos que, segundo Cavalcante (2013), contaram inclusive com a anuência da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), que pela Portaria nº 01/N, de 25 de janeiro de 1971, estabeleceu, entre várias determinações, que: “I – A assistência aos índios, que deve ser a mais completa possível, *não visa e não pode obstruir o desenvolvimento nacional nem os eixos de penetração para a integração da Amazônia*” (grifo nosso) (p. 240).

Os povos indígenas, que durante a colonização da Amazônia entre os séculos XVI e XVIII (ver capítulo 1 deste estudo) foram obrigados a fugir das várzeas para o centro da floresta por conta da perseguição colonial, tiveram que encontrar novas rotas de fuga na medida em que o homem não-índio adentrava suas terras. Muitas vezes, já sem poder contar com o instituto criado para sua defesa, as tribos alcançadas pelas frentes de expansão rodoviária tiveram que defender seu chão pessoalmente, colocando seus próprios corpos como escudos, conforme destaca Pellegrini (2015), a partir do relatório final da Comissão Nacional da Verdade (CNV):

Na mesma viagem, em 1978, um sargento que participou da operação para abertura da BR-174 contou-lhe, uma vez que ela estava oficialmente pela Funai, que os índios Waimiri tentaram resistir fazendo uma barreira humana, de braços dados diante dos tratores, e foram executados: “Eles faziam uma barreira de gente na estrada, um de braço dado com o outro, para não deixar os tratores passarem. [...] A gente resolvia sempre à bala (p. 32).

Em fins da década de 1970, às famílias de “assentados” que ficaram à beira das estradas, com o fim do apogeu rodoviário, restou a exploração dos recursos madeireiros como principal forma de existência, pressionados por poderosos grupos de interesses (figura 61).²⁷⁵ O mesmo poder que promoveu a marcha para o Norte, na atualidade tenta criar mecanismos e infraestruturas para fiscalizar os mesmos homens outrora induzidos a vir para essa região,

²⁷⁵ Barreto et. al. (2006) apontou que aproximadamente 80% da área desmatada na Amazônia, encontra-se a até 30km das estrada oficiais.

pressionados pelas cúpulas mundiais para salvar um dos maiores patrimônios naturais do mundo – a floresta amazônica.



Figura 61 – A extração de espécies Amazônicas pelos homens que ficaram à margem da estrada.
Fonte: Gordinho (2003, p. 143).

Na década de 1980, a Amazônia continuou como uma área estratégica para a exploração madeireira, mas também mostrou-se vantajosa para o agronegócio. Quando a fronteira agrícola brasileira rumou para o Norte, logo números vantajosos para a economia nacional surgiram, como resultado da elevação da produção de *commodities*²⁷⁶ – principalmente os produtos da pecuária e a soja, além dos minérios amazônicos –, promovidas pela expansão da fronteira agrícola e, conseqüente, ampliação da participação na economia mundial, com possibilidade de expansão por possuir potencial ocioso – terras – a ser explorado²⁷⁷. Todavia, em termos ambientais, a expansão da fronteira agrícola incentivada pelas rodovias foi desastrosa, pois a derrubada de vegetação – para a construção das rodovias, para a abertura dos

²⁷⁶ *Commodities* é uma palavra inglesa que significa *mercadoria*. Para a economia mundial o termo designa uma mercadoria *in natura* – em estado bruto ou primário –, cultivado ou extraído, que pode ser armazenado por um período de tempo sem perder a sua qualidade. As *commodities* tem importância nas relações comerciais mundiais por ser amplamente negociada por exportadores e importadores como forma de investimento.

²⁷⁷ É necessário reafirmar que a elevação da produção, a partir do avanço da fronteira agrícola sobre a floresta amazônica, nos anos seguintes à década de 1970, se deu a partir da utilização extensiva de terras, o que via de regra necessitou da derrubada intensa de cobertura vegetal da floresta tropical. O ideal seria que a elevação da produção pudesse se dar a partir do uso intensivo de terras já degradadas, por meio de avanços tecnológicos que pudessem elevar sua produtividade, como atualmente acontece no Sul e Sudeste brasileiro.

ramais de acesso ao interior da floresta e para os assentamentos humanos em suas margens –, partindo dos troncos rodoviários, devastou em grande proporção: a mata de transição com o cerrado, enormes extensões de floresta, assim como pôs em risco diversos cursos d'água e a fauna amazônica. Pela Amazônia das estradas o homem partiu em direção ao interior da floresta para extrair tudo o que houvesse de recursos naturais que pudessem se transmutar em dinheiro. Essa apropriação econômica da natureza resultou, no que a comunidade científica denominou, segundo Domingues e Bermann (2012), de Arco do Desmatamento, de fácil detecção a partir da evidência, por imagens de satélite, da clássica espinha de peixe causada pela ação antrópica a partir das estradas (figura 62)²⁷⁸.

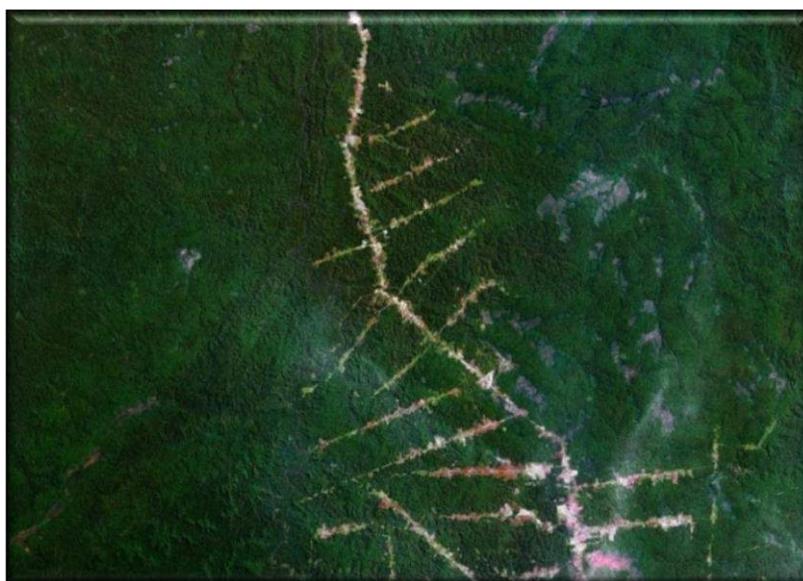


Figura 62 – Fenômeno *espinha de peixe*, característico da região do *Arco do Desmatamento*.
Fonte: Amazon News (2010).

Os grandes projetos para a Amazônia fez com que o macroplanejamento nacional desse as costas para os rios e se voltasse as atenções para as estradas. E o resultado do projeto rodoviário para o estado do Amazonas, para sua socioeconomia e ambiente? Para avaliarmos essa questão é necessário retornar, brevemente, no curso da história oficial. A socioeconomia pretérita do estado do Amazonas, sempre pautada no modelo extrativista, havia provado do progresso nunca antes visto com a economia da borracha – 1870 a 1912 e 1941 a 1945 –, quando toda a infraestrutura de transporte – portos e embarcações – foi instalada para dar suporte ao escoamento da produção gomífera (ver seção 1.4.3). Segundo Ferreira Filho (1965), com o fim do esforço de guerra, durante a Segunda Guerra Mundial, o estado do Amazonas manteve sua política de incentivo à

²⁷⁸ De acordo com Imazon (2013), a área desmatada da Amazônia que era de 14 milhões de hectares em 1978, passou a 70 milhões em 2009.

produção de borracha nativa e o governo brasileiro investiu em pesquisas que pudessem garantir cultivos racionais da espécie, ambos – estado e União – acreditavam que no futuro a borracha da Amazônia ainda poderia competir com o produto asiático²⁷⁹. Contudo, sem obter resultados satisfatórios e sem o aceno necessário do mercado, o projeto da borracha foi abandonado e a economia amazonense, como a da Amazônia em geral, entrou em colapso, tendo que fazer o caminho de retorno para o polieextrativismo – castanha, peixes, resinas, frutos da floresta, etc. – para garantir o mínimo de rendas para suportar, ao menos, a máquina administrativa do Estado. Gradativamente as empresas instaladas foram desmobilizadas da região e a infraestrutura de transporte fluvial, montada ao longo de quase um século, deixou de receber recursos para manutenção e ampliação, pois não existia produção (mercadorias) que justificasse o gasto público com o transporte fluvial, mantendo-se apenas as subvenções – uma forma de auxílio operacional à navegação – às empresas de navegação até meados da década de 1960.²⁸⁰

De acordo com Filho (2010), a partir do golpe militar de 1964, o governo cancelou o programa de construção naval, passando toda a iniciativa de investimentos para o setor privado e reduzindo a atuação das companhias estatais na navegação. Em 1967, o Presidente Castello Branco, determinou a extinção do Serviço de Navegação e de Administração do Porto do Pará (SNAPP) – uma autarquia federal –, substituindo-o pela Empresa de Navegação da Amazônia S.A (ENASA), com o intuito de captar recursos no mercado para administrar a navegação na Amazônia.²⁸¹ Além disso, em 1966, com a orientação do Ministério da Viação e Obras Públicas, a presidência também decretou o fim das subvenções ao transporte fluvial e marítimo. Com pesados custos operacionais na Amazônia e sem a ajuda do Estado, o transporte fluvial definhou rapidamente. No mesmo período em que o Estado reduzia sua participação nos investimentos hidroviários, as rodovias se estabeleceram sobre a Amazônia, ficando claro o projeto rodoviarista para a integração do Norte a partir de então.

A partir das políticas rodoviaristas para a Amazônia, que dominaram o planejamento central após a década de 1960, os caminhos fluviais passaram a ser explorados quase que exclusivamente por empresas regionais e por habitantes do extenso beiradão amazônico, que reinventaram o transporte para dar conta de suas necessidades de deslocamento. O Estado

²⁷⁹ A constituição de 1946, promulgada após o esforço de guerra, tentou compensar a Amazônia com um fundo de desenvolvimento de 3% da renda tributária da União – Art. 199 –, visando corrigir o que acreditava se tratar de atraso e dependência da região. A legislação está disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm.

²⁸⁰ Segundo Bittencourt (1957), após o esforço de guerra, até os navios que vinham do Sul do país deixaram de aportar em Manaus-AM, realizando a última parada na cidade de Belém-PA.

²⁸¹ O decreto de extinção do SNAPP está disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0155.htm.

militar errava duas vezes com uma única medida: primeiro, esquecia do papel social que a navegação tem para as populações amazônicas, que passavam a ser assistidas prioritariamente sob a ótica da viabilidade econômica; e, segundo, por não terem atentado para as potencialidades de cada região antes de se desvencilhar das obrigações de manter o aparato fluvial que existia na Amazônia, principalmente na porção Ocidental extremamente entrecortada por rios e onde montar infraestruturas fluviais demorou mais de 100 anos. Sobre esses acontecimentos, Seráfico (2007), destaca:

Um dos primeiros atos dos novos dirigentes da navegação na Amazônia foi excluir de seus roteiros, sob argumentação exclusivamente econômica (monetária diz melhor), as viagens aos altos rios, aos confins da região. Expulso de suas origens, o caboclo migrou para Manaus, sobretudo. Assim terminou um sonho, que nos “dias construtivos do governo Kubitschek”, como afirma Djalma Batista, tivera suas últimas promessas (p. 3)²⁸².

A reflexão de Seráfico (2007) é ratificada por Gomes (2008), que destaca que as ações tomadas pelo governo não beneficiaram em nada o transporte na Amazônia, principalmente o de passageiros, pois a ENASA cancelou, entre 1967 e 1980, muitas rotas que considerou inviáveis para poder recuperar suas finanças. A diminuição do Estado na participação dos investimentos da navegação resultou na perda de muitas embarcações da frota da empresa, que eram retiradas de operação por estarem obsoletas por falta de manutenção e/ou por idade:

[...] sua frota, que em 1970 era composta de 22 embarcações: metade com mais de 64 anos [...]. Em razão da redução da prestação do serviço por parte da empresa estatal, que resultou no isolamento de diversas localidades situadas às margens do rio Amazonas e de seus afluentes, houve um incremento na participação de pequenos operadores privados no transporte de passageiros e carga. Visando atender a demanda, os operadores começaram a utilizar embarcações regionais de madeira, que ligavam pequenas localidades atendidas ou não pelos serviços regulares, cobravam preços exorbitantes e não ofereciam segurança, sendo frequentes e conhecidos os acidentes envolvendo estas embarcações. (GOMES,2008, on-line).

O descompasso no planejamento logístico nacional para a Amazônia contribuiu para elevar as desigualdades regionais, levou ao sucateamento a infraestrutura fluvial do Norte brasileiro e ao isolamento físico diversas cidades que, inicialmente, provaram prosperidade socioeconômica quando puderam explorar suas potencialidades naturais, mas foram praticamente abandonadas por seus desbravadores quando as riquezas naturais se esgotaram, deixando para trás verdadeiras *cidades fantasmas*²⁸³. Fenômenos parecidos aconteceram após

²⁸² A falta de opções no interior do estado do Amazonas e a atração populacional que o Polo Industrial de Manaus (PIM) exerceu ao longo das últimas 4 décadas, resultou na concentração populacional na capital na ordem de 52,2%.

²⁸³ A exemplo dessas cidades podemos destacar: Serra do Navio-AP, abandonada pela empresa que tinha a concessão para a exploração de minério de manganês, após se esgotar as reservas do mineral no início da década de 1990 (DRUMOND e PEREIRA, 2007); e Fordlândia-PA, criada em 1928, por Henry Ford, para explorar o cultivo racional de borracha, por não lograr o êxito esperado fora descartada do projeto americano de produção racional de borracha na Amazônia.

a ocupação das rodovias – a exemplo da BR-319 e BR-230 (rodovia Transamazônica) – e esgotamento dos recursos madeireiros das circunvizinhanças, pois sem políticas de fixação do homem à terra para produzir de forma intensiva, utilizando as terras já degradadas, os empreendedores partiram em busca de novas áreas, deixando uma população de agricultores humildes e esperançosos pela ajuda do Estado à beira dos *caminhos que não andam* pela falta de utilização ao longo das últimas décadas, por falta de manutenção.

Apesar de a política nacional ter acenado para a integração rodoviária do Norte brasileiro, no estado do Amazonas foram as vias navegáveis as principais determinantes da dinâmica do movimento. Tamanha é a importância dos rios e do transporte fluvial para a dinâmica socioeconômica, política e cultural do Amazonas, que sua Constituição trouxe a determinação, no parágrafo único do Art. 130º, de que “[...] o espaço territorial se integrará de nove sub-regiões”, cuja classificação está disposta no Art. 26º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias: 1) alto Solimões; 2) Jutai/Solimões/Juruá; 3) do Purus; 4) Juruá; 5) Madeira; 6) alto rio Negro; 7) rio Negro e Solimões; 8) médio Amazonas; e 9) baixo Amazonas (Anexo AV). Convivendo com a realidade de sua localização geográfica, os habitantes e empreendedores dessa porção da Amazônia promoveram o desenvolvimento socioeconômico e cultural indo e vindo por água. Manaus, distante mais de 1,5 mil quilômetros do litoral brasileiro e sem ligação por terra, ainda realiza o escoamento da produção e o abastecimento da indústria e do comércio local utilizando-se dos rios. Por fim, a verdade é que a bacia amazônica foi, e ainda continua sendo, a principal limitadora da difusão rodoviária nesta porção do território brasileiro porque a enervação da grande bacia, já demonstrada na figura 41, impossibilitou o avanço do asfalto sobre a vegetação. Contudo, é necessário muita atenção e fiscalização sobre os rios e florestas, pois neste aspecto para os homens historicamente nunca houve obstáculos que impedissem a apropriação econômica de quaisquer espaços deste planeta.

Segundo Loureiro (2002), a Amazônia foi vista pelo Estado como um sistema homogêneo – de floresta e cursos d’água –, um espaço primitivo e atrasado, que precisava ser pensado racionalmente e estimulado por planos governamentais para ter seus recursos naturais e minerais explorados em todas as vantagens (econômicas) que pudessem oferecer. Entretanto, vendo a Amazônia como um estoque inesgotável de recursos, por essa forma de vislumbrá-la, resultou em graves consequências socioambientais. Na marcha em direção à Amazônia muitos projetos foram criados pelo governo militar, alguns para conhecer a região e estudar suas potencialidades, outros simplesmente para executar a exploração desses potenciais: 1) em 1970,

o projeto Radar da Amazônia (RADAM)²⁸⁴; 2) em 1971, o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA)²⁸⁵; 3) em 1974, O Programas de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA)²⁸⁶; e 4) em 1980, O Projeto Grande Carajás²⁸⁷. Os projetos voltados à exploração agrícola, madeireira, mineral e hídrica foram os que mais receberam incentivos do Estado brasileiro nesse período, tudo viabilizado pela ação antrópica do projeto rodoviário para o Norte, que não deixou de ser um símbolo do pensamento descrito por Loureiro (op. cit.).

Os projetos postos em execução pelo governo elevaram a demanda por energia na região, sendo necessário construir usinas hidrelétricas para atender às necessidades geradas pela instalação dos projetos industriais, comerciais, minerais e agropecuários. Os projetos energéticos resultaram em problemas sociais, ambientais e também logísticos, pois as hidrelétricas acabaram por obstruir a navegação na região. Um exemplo do que foram os problemas *sociais e ambientais* vinculados aos projetos de avanço para o Norte pode ser ilustrado a partir da Usina Hidrelétrica de Balbina (UHE Balbina), que teve o início de sua construção na década de 1970, com o barramento do rio Uatumã, no município de Presidente Figueiredo-AM, em área de abrangência da BR-174. Depois de construída a barragem, foi alagada uma área de mais de 2 mil km² para gerar cerca 250MW (megawatts) projetados, contudo a UHE produziu, em média, apenas 112MW (megawatts), menos da metade de sua capacidade. A barragem desalojou, segundo Pereira (2003), mais de 1/3 do povo *Waimiri-Atroari*, além de gerar um impacto ambiental nunca antes visto por causa da decomposição da vegetação encoberta pela água do rio Uatumã, o que quase pôs um fim definitivo à ictiofauna pelo envenenamento dos peixes²⁸⁸. No transporte fluvial, o exemplo mais crítico foi o da Usina hidrelétrica de Tucuruí (UHE Tucuruí), que após entrar em operação, sua barragem sem eclusas

²⁸⁴ O RADAM, criado a partir de 1970, realizou o mapeamento fotográfico aéreo da região com a finalidade de estudar seus recursos naturais e sua geomorfologia para apontar os usos potenciais da terra. Maiores informações sobre o projeto Radar da Amazônia (RADAM), acessar: http://www.antaq.gov.br/portal/EVTEAs/CDP_VilaConde/Proj_Radam_Vol_5_FolhaAS_22_Belem.pdf.

²⁸⁵ O Proterra, criado em 1971, buscava ocupar as áreas recém abertas pelo avanço rodoviário, com empreendimentos agroindustriais, a partir da concessão de terras da União, vinculando suas execuções à SUDAM e SUDENE. Maiores detalhes consultar: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De1179.htm.

²⁸⁶ O Programas de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), resultou dos estudos possibilitados a partir do Projeto RADAM, cuja finalidade foi o incentivo à implantação de empreendimentos agropecuários e o extrativismo vegetal e mineral na região amazônica. Maiores detalhes acessar: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996>.

²⁸⁷ O Projeto Grande Carajás foi oficialmente lançado no ano de 1982, mas em 1980 suas bases legais foram lançadas. O principal objetivo desse projeto foi a exploração de uma região de mais de 900 mil km² (10% do território brasileiro), entre os estados do Pará, Tocantins e Maranhão, rica em minérios diversos. Maiores detalhes consultar: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=126336> e <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=126335>.

²⁸⁸ Para a construção da Usina Hidrelétrica de Balbina foi autorizado a desapropriação de uma área de 10.344,90 km², por meio do Decreto Presidencial nº 85.898, de 13.04.1981.

gerou um obstáculo de 75 metros no curso d'água, intransponíveis pelas embarcações, e bloqueou o canal de navegação do rio Tocantins entre Marabá e Belém, ambos no estado do Pará. De acordo com Ribeiro et. al. (2013) nesse momento os rios amazônicos “[...] eram olhados pelos empreendedores simplesmente como jazidas de energia”, esquecendo-se que do curso d'água dependiam grande contingente populacional.

Durante a pesquisa que realizamos junto aos sujeitos que utilizam o rio para atender à diversas necessidades do cotidiano – do trabalho às simples atividades de lazer, por exemplo numa viagem turística para conhecer o estado –, indagamos sobre a construção de estradas no estado do Amazonas, ilustrando um cenário onde o governo resolvesse fazer a integração rodoviária dos municípios do interior.²⁸⁹ Na oportunidade, 62,3% indicaram não aprovar uma ideia de integração rodoviária no estado do Amazonas, enquanto 37,7% disseram acreditar que um projeto rodoviário para integrar os municípios do estado poderia ser uma alternativa benéfica. Os maiores índices de reprovação do projeto rodoviário foi encontrado entre os proprietários de embarcação do transporte regional de recreios e entre os representante da navegação interior que, quase por unanimidade discordaram de uma proposta rodoviária. Os maiores índices, entre os que aprovam um projeto rodoviário para o Amazonas, é encontrado entre os sujeitos que vivem e/ou viveram nas margens dos rios: chefes de família da UPFV (42,9%) e parceiros da comercialização na UPFV (50%), mas esses números se justificam se levarmos consideração que sazonalmente estes sujeitos são atingidos por secas extremas que dificultam o transporte. Então, é nesse momento que eles sonham com as estradas de terra e asfalto (Anexo AX).

Por conta do alto índice de aceitação da rodovia entre esses que, via de regra, são os que mais amam o rio e as embarcações, decidimos indagar os representantes da navegação de menor curso²⁹⁰ – chefes de família na UPFV, parceiros da UPFV e comandantes, proprietários e passageiros das embarcações regionais de recreio – se trocariam o rio pela estrada. Diferentemente da primeira indagação, tanto os chefes de família, quanto os parceiros que lhes prestam serviços de transporte, foram os que mais afirmaram não trocar, de maneira alguma, o transporte fluvial pelo rodoviário pelas diversas razões elencadas no Anexo AW. Por fim, mais de 82% dos entrevistados não trocariam as “estradas que andam” pelas vias terrestres de rodagem (Quadro 22). O resultado

²⁸⁹ Entre os entrevistados, destacamos: os (as) chefes de família das unidades de produção familiar de várzea (UPFV), os donos de pequenas embarcações que auxiliam no transporte da produção das UPFV, os donos de embarcação regional de recreio, os comandantes dos recreios, os passageiros, os diretores de empresas de navegação interior, os comandantes da navegação interior, os diretores das grandes empresas mercantes que fazem o transporte marítimo, os comandantes dos navios mercantes e os práticos, totalizando 77 entrevistados.

²⁹⁰ Quando nos referimos à uma navegação de menor curso, nos referimos ao transporte investigado que navega apenas no estado do Amazonas, no transporte intermunicipal (recreio), e entre as comunidades e sedes municipais.

deste questionamento vai de encontro com o que acabamos de justificar no parágrafo anterior: o caboclo é apaixonado pelo rio, mas sonha com uma estrada nos momentos de dificuldade.

Quadro 22 - Trocaria o rio pela estrada?						
1. Chefe de família da UPFV	Freq.	%	4. Comandante de embarcação regional de recreio	Freq.	%	
Sim	4	19,0%	Sim	0	0,0%	
Não	17	81,0%	Não	5	100,0%	
Total	21	100,0%	Total	5	100,0%	
2. Parceiro da UPFV	Freq.	%	5. Passageiro de embarcação regional de recreio	Freq.	%	
Sim	0	0,0%	Sim	7	30,4%	
Não	8	100,0%	Não	16	69,6%	
Total	8	100,0%	Total	23	100,0%	
3. Proprietário de embarcação regional de recreio	Freq.	%	RESUMO		Freq.	%
Sim	0	0,0%	Sim	11	17,7%	
Não	5	100,0%	Não	51	82,3%	
Total	5	100,0%	Total	62	100,0%	

Fonte: pesquisa de campo, 2012/2014.

Entre os que aprovaram o projeto, a rapidez, a segurança e o custo foram as principais justificativas apresentadas (24,1%, cada). Mas, entre os que discordaram do projeto, estes disseram que o rio e o transporte fluvial são elementos essenciais para atender as necessidades da população porque com esses dois elementos – rio e barco – se chega a qualquer lugar no estado do Amazonas (31,9%). Ademais, entre os que discordam do projeto rodoviário, a integração do transporte fluvial entre os municípios, por meio da dotação de melhores portos, embarcações e hidrovias seria uma alternativa mais justificável para esta porção do Brasil que é entrecortada por rios (12,8%), além de ser mais barato (12,8%) – figuras 63 e 64.

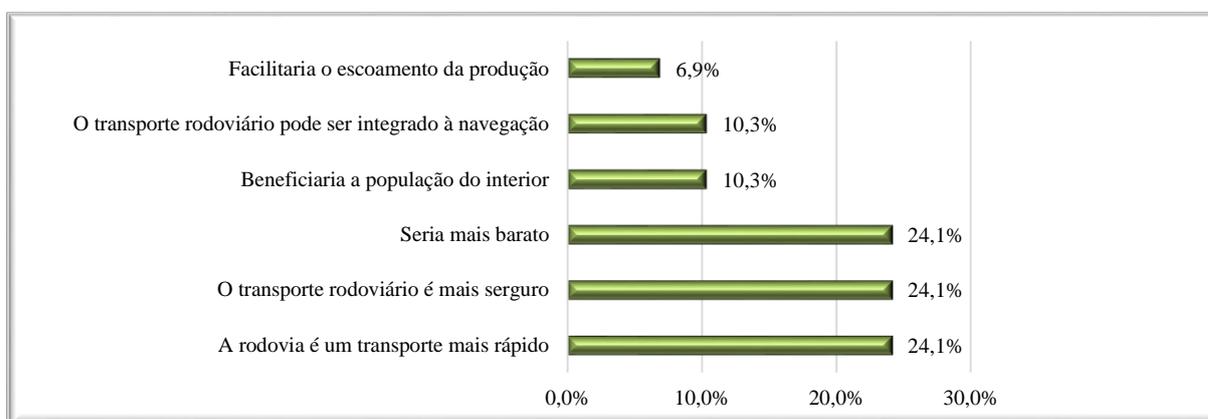


Figura 63 – Porque aprova o projeto rodoviário?

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014.

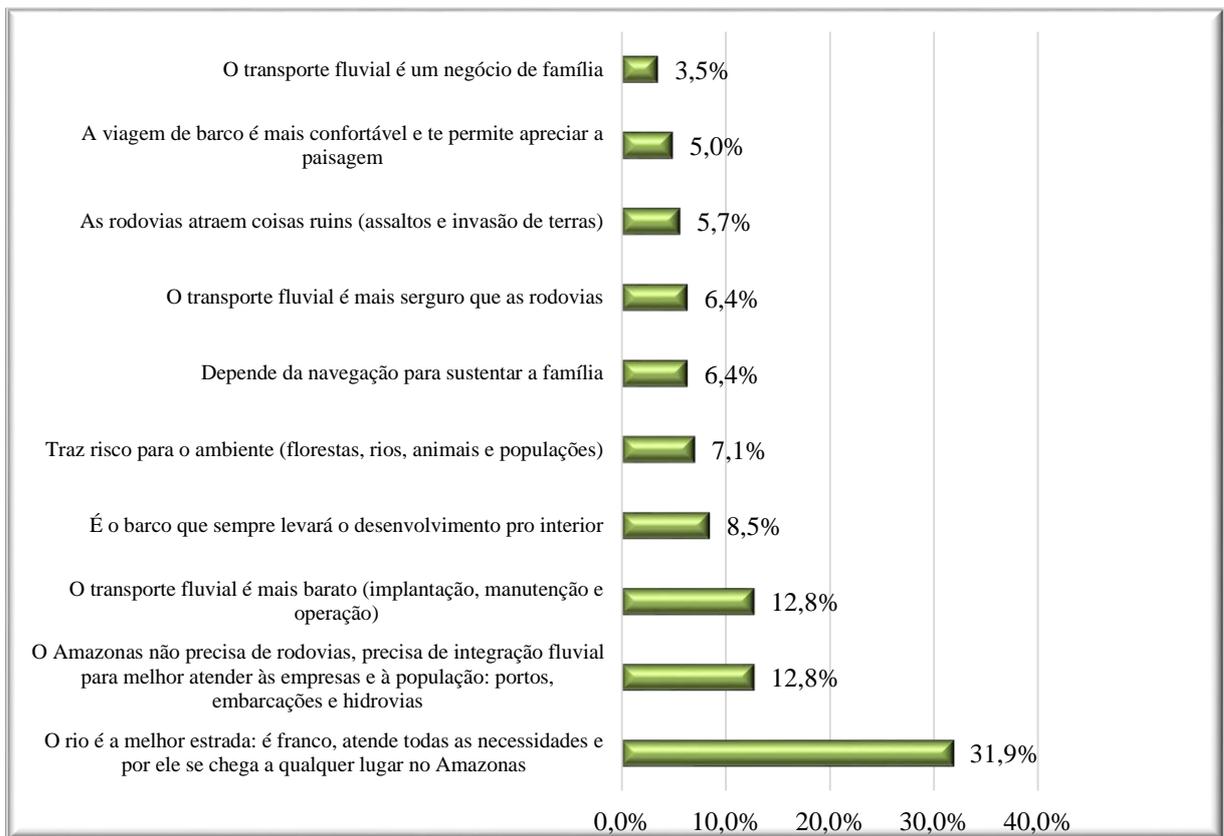


Figura 64 – Porque não aprova o projeto rodoviário?

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014.

Os 16 tipos de respostas coletadas entre os 77 entrevistados, concordantes ou discordantes com o projeto rodoviário para o Amazonas, resultaram na frequência de 170 opiniões, as quais agrupamos em 5 grupos de justificativas: ambiental, cultural, econômica, social e técnica. Entre os que concordaram com o projeto rodoviário para o Amazonas, explicações de cunho técnico (48,3%) e econômico (41,4%) foram os principais argumentos levantados para defender seus posicionamentos, além da perspectiva social em menor proporção (10,3%). Entre os que discordam, as questões de ordem social compuseram mais de 50% das respostas, levando em consideração para a discussão, também, as questões econômicas (25,5%) e técnicas (6,4%). Entretanto, entre os que discordaram, as questões ambientais (12,1%) e culturais (3,5%) também foram lembradas, diferentemente dos que concordam com o projeto rodoviário, que sequer lembraram dessas questões (quadro 23).

Quadro 23 – Opiniões sobre o projeto rodoviário						
Justificativa	Concordam		Discordam		Total	%
	Freq.	%	Freq.	%		
Ambiental	0	0,0%	17	12,1%	17	10,0%
Cultural	0	0,0%	5	3,5%	5	2,9%
Econômica	12	41,4%	36	25,5%	48	28,2%
Social	3	10,3%	74	52,5%	77	45,3%
Técnica	14	48,3%	9	6,4%	23	13,5%
Total	29	100,0%	141	100,0%	170	100,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014.

O depoimento da Sra. Railgila Torres, proprietária de embarcação regional de recreio, ilustra bem as condições expostas e nos dá uma visão geral do significado do transporte fluvial para os amazonenses e para o estado do Amazonas:

O Amazonas é um estado imenso e preservado, seria uma forma ineficaz tentar fazer rodovias, teria muito desmatamento. E se fizesse, não seria viável porque pra manter tudo isso é muito caro, coisa que na embarcação não, porque o investimento é nosso, são investimentos próprios dos armadores porque o rio está pronto, basta cuidar dele. Aliás, os ribeirinhos não se sentem seguros em viajar na estrada, preferem viajar de barco. Mas porque as pessoas mais simples optam por viajar de barco? Porque é mais barato e se sentem mais à vontade. Um projeto rodoviário pro Amazonas não é possível, se quisermos ligar os municípios à Manaus por estrada, mais de 70% do caminho vai ser ponte porque tem muita várzea. No nosso Amazonas os rios são nossas estradas de água, tudo que se faz necessário é através das nossas hidrovias. Nossos rios são patrimônio nosso e o nosso Amazonas sempre vai depender de barcos porque o rio é o acesso de eu tenho de chegar onde eu quero. Independente de tá com um bom tempo, com um mal tempo, de tá claro ou de tá escuro, você vai embora, ele dá condições de você navegar. Por exemplo: o avião não pousa e nem decola com mau tempo; na estrada você não anda se ela não tiver bem construída e te dê possibilidade de colocar o teu veículo pra rodar; mas no rio, no rio não, no rio não tem isso, tanto faz se tá com pau, tá no escuro, tá num temporal, ele te dá condição.

Enfim, aqueles que vivem a realidade do transporte fluvial amazonense, mesmo com todas as dificuldades infraestruturais, ainda acreditam ser os caminhos líquidos a melhor opção para integrar os espaços físicos do estado do Amazonas e manter o patrimônio natural que nos circunda. Ao retomarmos a história, o que fica claro é que os investimentos em transporte fluvial no estado do Amazonas não se deram de forma consistente após o declínio da economia da borracha, mesmo com todo o potencial regional para esse modal de transporte, bem como foi definitivamente abandonado depois que o ideal rodoviário do Estado brasileiro tomou conta das prioridades de investimentos em infraestrutura em logística, a partir de meados do século XX. Mas, sempre é válido salientar que a navegação continua conduzindo as relações socioeconômicas na região, além de frear o desmatamento por ser a alternativa de transporte mais eficiente para o transporte das mercadorias e matérias primas que chegam e saem da

metrópole Manaus. Entretanto, as políticas voltadas ao seu planejamento têm sido negligenciadas ou, podemos acreditar, postergadas.

E as estradas? Utilizando-se das palavras de Chaves (2007), podemos afirmar que na tentativa de inventar uma nova Amazônia e superar a natureza para levar a “civilização” e o “progresso” às populações do Norte, o projeto rodoviário pressupôs “[...] uma Amazônia atravessada pela história, “arruinada pela história” e não mais “à margem da história” (p. 9), como disse Euclides da Cunha. E foi assim que o projeto fracassou!

4.3 Por uma nova racionalidade para a navegação amazonense

Ao longo dos últimos séculos o processo de apropriação econômica da natureza, pelos homens, avançou a passos largos e não permitiu condições de reprodução biológica de muitas espécies. A queima dos combustíveis fósseis retirados das entranhas da Terra para dar suporte aos processos produtivos – petróleo, carvão mineral e vegetal, principalmente –, que a cada dia demandam mais energia, levaram o clima do planeta às suas últimas consequências – o aquecimento global. Para Leff (2006) o planeta passa por um processo de degradação ecológica, resultante da apropriação irracional da natureza, onde o homem transforma a energia existente em formas inutilizáveis no processo econômico, e essa energia dissipada atua como motor gerador de entropia²⁹¹ e acelera a morte do planeta. No período mercantilista, com o desenvolvimento dos transportes, o intercâmbio comercial entre as diversas culturas se intensificou e no período capitalista, com a Revolução Industrial, extrapolou a lógica da apropriação em direção à exploração extrema da natureza.

Leff (op. cit.) destaca que todo este processo aconteceu pelo fato de a racionalidade econômica ter tomado conta da ordem natural das coisas do mundo – a produção de riquezas, as regras de intercâmbio de mercadorias e o valor da natureza –, o que levou a um processo de desnaturalização da natureza e insustentabilidade do processo de produção. A natureza que antes era vista como um recurso abundante, com seu esgotamento, passou à constituir uma barreira de expansão do processo econômico. O próprio homem destruiu as bases biológicas e ecológicas da sustentabilidade por meio do processo econômico de apropriação, além de abandonar suas relações simbólicas com a natureza, transformando-se em apenas um *homo*

²⁹¹ O conceito de entropia procede da termodinâmica e significa a quantidade de energia livre que se pode transformar em trabalho mecânico e diminui de forma irreversível com o tempo. A transição para a sustentabilidade implica passar de uma economia entrópica para uma neguentrópica, isto é, baseada no princípio da vida: na capacidade fotossintética do planeta, na organização ecológica de cada ecossistema, na organização cultural de cada território de vida e na construção de uma economia baseada no princípio da produtividade ecotecnológica. (LEFF, 2006).

economicus que pensa a natureza como simples matéria e energia que alimenta o processo produtivo. Esse processo – percebido pelos sujeitos sociais da acumulação de capital como irreversível –, pode ser revertido se o homem decidir pela reapropriação da natureza, ou seja, desenvolver um novo olhar, uma nova racionalidade – a racionalidade ambiental! Na racionalidade ambiental, homem e natureza devem ser compreendidos como igualmente relevantes para a produção e reprodução social da vida humana na Terra e da própria Terra.

A criatividade cultural dos territórios de vida – os lugares – é uma saída para este problema, pois as populações que experienciam o ambiente e guardam identidades com a natureza na produção de vida material e simbólica, não ordenaram suas existências a partir da racionalidade instrumental da modernidade, ou seja, na lógica do mercado. Ademais, as engenhosidades caboclas rompem com a lógica do mercado e baseiam seus princípios de vida numa racionalidade voltada aos potenciais ecológicos da natureza.

Ao tratarmos da navegação, uma atividade social e econômica dos homens que atuam diretamente sobre um dos maiores patrimônios naturais da Amazônia – o rio –, não poderíamos deixar de pensar analogamente à Leff, buscando alternativas de desenvolvimento tecnológico que possam extrair baixa entropia – neguentropia – do ambiente. Segundo Leff (op. cit., 186) “[...] os processos neguentrópicos se convertem em um potencial produtivo, em um recurso da natureza usado pelo processo econômico”. Diante da impossibilidade de fugir da realidade que nos cerca, devemos pensar em formas de desconstruir o processo existente para propor uma nova racionalidade para a navegação amazonense pautada na racionalidade ambiental, ou seja, que orienta à inovações tecnologias adaptadas à conservação da natureza e à oferta ecológica de energia – as ecotecnologias.

Enfim, pensando o transporte a partir da experiência no campo de pesquisa, vislumbramos algumas alternativas que podem colaborar para o dinamismo do projeto hidroviário amazonense, mas nunca deixando de considerar a necessidade de resguardar a natureza natural que se apresenta para ser apropriada e os direitos das pessoas que habitam o caminho.

4.3.1 A solução intermodal do *ro-ro caboclo*

A utilização racional dos rios para o transporte é uma questão imperativa na Amazônia dos rios, exceto se deixarmos de considerá-los no planejamento logístico em favor de um rodoviarismo. Contudo, essa possibilidade é descartada por nós, por quase toda a comunidade acadêmica e pelos sujeitos que ouvimos durante a pesquisa de campo, pois na ordem da sustentabilidade socioambiental, as rodovias não se mostraram eficientes para justificar os

vultosos investimentos aportados em suas construções e manutenções, além de serem as grandes responsáveis pela perda de espécies raras da fauna e flora amazônica, além de relegar o homem, que para suas margens migraram, à condições de miséria humana. A Amazônia não combina com a logística exclusiva de estradas, pois a ecorregião é sinônimo de rio, de floresta, de biodiversidade, de diversidade cultural etc., justamente o que o modal rodoviário não pôde e nem pode garantir. Mas, da mesma forma, o modal hidroviário não se basta sozinho, por conta da descontinuidade dos percursos.

Pensar estrategicamente a logística amazônica requer que as rodovias não sejam descartadas por completo do projeto de futuro que passamos a ensaiar, visto estarem disponíveis – mesmo que precariamente – e serem partes de uma conformação logística bem maior: a multimodalidade e intermodalidade dos transportes. E o que une os dois conceitos? Esses termos referem-se à combinação de mais de um tipo de transporte para a movimentação de cargas, visando ganhos de eficiência – custo, segurança e tempo – na entrega de mercadorias aos consumidores ou insumos aos produtores através da promoção dos “nós” de intersecção para o transbordo entre os modais. Mas, o que parece se tratar da mesma coisa, na verdade não é.

O transporte multimodal de cargas, definido pela Lei nº 9.611/98, Art. 2º, é “[...] aquele que, *regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal*” (*grifo nosso*)²⁹², podendo ser nacional – quando ocorre entre pontos de origem e destino dentro dos limites das fronteiras brasileiras – ou internacional – quando ultrapassa as fronteiras do país. O transporte intermodal de cargas, por sua vez, teve sua base jurídica revogada – Lei nº 6.288/75 –, mas seu conceito não deixou de existir, sendo, portanto, uma forma de transporte segmentado – que se utiliza de mais de um modal de transporte – realizado a partir da celebração de *mais de um contrato de prestação de serviços*.²⁹³

O que difere os dois conceitos é, simplesmente, a responsabilidade que cada operador de transporte assume: no transporte intermodal, o transportador de cada trecho percorrido responsabiliza-se pelo conhecimento de transporte e pela entrega da carga; no transporte multimodal, um único operador é responsável por toda a cadeia de transporte, da origem até o destino. No Brasil, devido a falta de integração entre os modais e deficiências diversas na

²⁹² O Operador de Transporte Multimodal (OTM) é uma pessoa jurídica que transporta cargas da origem até o destino por meios próprios ou por intermédio de terceiros. A ideia do OTM é a indução à “especialização” dos prestadores de serviço de transporte, um elo importante na cadeia de comercialização no mundo, que no Brasil é considerado um dos elos fracos do circuito da circulação de mercadorias, principalmente pela falta de infraestrutura dos modais de transporte brasileiros. A legislação citada pode ser encontrada em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm.

²⁹³ A legislação citada pode ser encontrada em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/leis-ordinarias/legislacao/legislacao-1/leis-ordinarias/1980-a-1960#content>.

infraestrutura de transbordo de cargas entre modais, normalmente o que se vê, na prática, é a utilização da intermodalidade, onde cada prestador de serviço responsabiliza-se pela carga no trecho em que a movimentada.

Para clarificar o assunto, Rodrigues (2004) define o transporte intermodal como o sistema em que dois ou mais modos de transporte intervêm no movimento de mercadorias de uma forma integrada, permitindo coordenar os meios de transporte por estradas, ferrovias, rios, mar e, recentemente, aéreo. Para o autor, na intermodalidade, os diferentes modos de transporte devem funcionar como peças de *puzzle* – os popularmente conhecidos quebra cabeça – que se encaixam harmoniosamente (figura 65). No transporte intermodal, destaca que a principal vantagem está na possibilidade de combinar as potencialidades dos diferentes tipos de transporte, o que pode resultar em importantes reduções de custos, aumento da segurança, redução dos níveis de poluição, aumento da eficiência energética, além da redução do tempo na movimentação de cargas. Todavia, para que a intermodalidade seja eficiente, faz-se necessário uma complexa “rede” de infraestruturas e tecnologias, a fim de simplificar os processos.

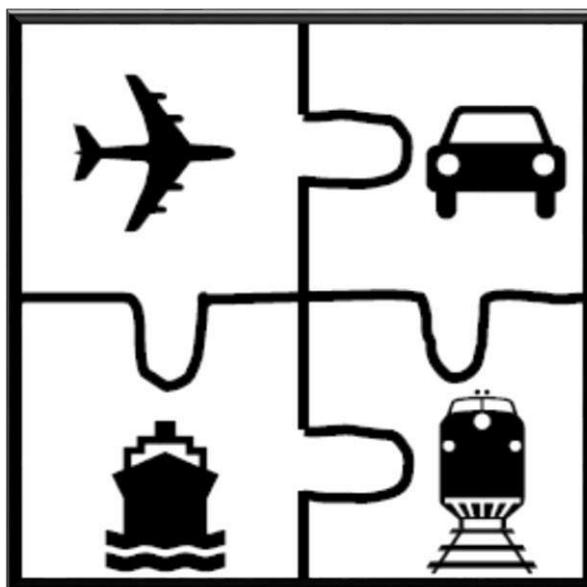


Figura 65 – Representação do *puzzle* do transporte intermodal.
Fonte: Rodrigues (2004).

Para pensar estratégias de futuro, essa racionalidade relacional entre os modais – hidroviário e rodoviário – não pode deixar de ser considerada em prol da conservação e da preservação dos maiores patrimônios que a Amazônia possui, os rios e as florestas, patrimônios que são dos amazônidas, mas estão a serviço da humanidade por impactarem positivamente a qualidade de vida em outros lugares do planeta, a partir dos serviços ambientais que prestam. Seja qual for o tipo de transporte, importa ressaltar que, historicamente, a arte de levar e trazer pessoas

e cargas, de um lugar a outro, foi fator determinante para o desenvolvimento das sociedades organizadas. No estado do Amazonas, os rios como elo importante do sistema de transporte local têm a sua essencialidade provada tanto para os setores urbanos da sociedade, quanto para o meio rural. A via aquática, na Amazônia Ocidental principalmente, é uma das mais importantes variáveis para se pensar racionalmente a mobilidade humana e de cargas na planície amazônica.

O transporte gera fluxos físicos de bens, serviços e de pessoas por meio de vários modais de transporte: ferroviário, aeroviário, rodoviário e aquaviário.²⁹⁴ Reunir todos esses modais num único plano logístico não é tarefa fácil e não existe um sistema de transporte que seja capaz de atender sozinho, em condições satisfatórias, à todas as demandas humanas. Para dirimir essa questão, uma boa solução é a exploração integrada das potencialidades dos modais de transporte disponíveis. No caso amazonense, resta apenas dois: o rodoviário e o hidroviário, pois no estado não existem trilhos e o modal aeroviário é oneroso para transportar, tanto cargas, quanto passageiros, sendo utilizado comumente em situações emergenciais ou quando não há como chegar a determinados pontos com o auxílio do automóvel ou do barco.

Num mundo onde as informações trafegam a velocidades nunca antes vistas, por meio de um sistema integrado de comunicação, os transportes, como parte desse sistema, obedecem à mesma regra. Acontece, nesse caso o que Morin (2005) elucidou: a vida e tudo o que existe obedece à princípios sistêmico, como os princípios da natureza, onde não é o todo que mais importa ou o que menos interessa, mas as partes que compõem esse todo, interagindo entre si, revelam uma completude. Em suas palavras:

“[...] um tipo superior de inteligibilidade baseada na circularidade construtiva da explicação do todo pelas partes e das partes pelo todo, isto é, na qual essas duas explicações, sem poderem anular todos os seus caracteres concorrentes e antagônicos, se tornam complementares, no mesmo movimento que as associa [...] As relações todo-partes devem ser necessariamente mediadas pelo termo interações. Esse termo é tão importante quanto a maioria dos sistemas é constituída não de "partes" ou "constituintes", mas de ações entre unidades complexas, constituídas, por sua vez, de interações (259; 264).

Em meio à miríade de interações, o planejamento das estruturas de transportes – os vários modais – deixou-se vencer pela ordem sistêmica da vida, interconectando-se para um melhor provimento dos serviços. No estado do Amazonas a construção de uma rodovia não encontra sua lógica de existência sem considerar os vários rios do caminho, pois independentemente do planejamento, sempre a estrada haverá de encontrar um curso d'água, simplesmente por conta da natureza da ecorregião amazônica. Nesse caso, para convergirem,

²⁹⁴ Com exceção ao modal dutoviário, utilizado para transportar principalmente produtos em estado gasoso e líquido, todos os demais modais de transporte transportam pessoas.

os dois modais – o rodoviário e o hidroviário – devem possuir seus pontos de conexão, os chamados *nós*, onde os modais se comunicam e tornam o sistema de transporte mais eficiente²⁹⁵.

O *ro-ro caboclo* é um sistema de transporte que integra uma rede sistêmica e demonstra a intermodalidade do transporte na Amazônia, integrando as poucas rodovias existentes às hidrovias. O transporte sobre balsas – de fundo chato, baixo calado e proa lançada –, utilizado de forma pioneira nos rios amazônicos, recebe o nome usual de *ro-ro caboclo* em analogia ao sistema *Roll on – Roll off*, uma modalidade de transporte onde veículos entram e saem, por seus próprios meios, em cargueiros gigantes, não necessitando de infraestrutura fixa – guindastes e demais equipamentos – para o deslocamento para o interior da embarcação (figura 66).



Figura 66 – Sistema de Transporte: 1) Roll on – Roll of. 2) Ro-ro caboclo.

Fonte: 1) http://pt.wikipedia.org/wiki/Supercargueiro_Ro-Ro; 2) Acervo empresa Bertolini.

O estilo praticado pela modalidade *ro-ro caboclo* reflete o grau de adaptabilidade das atividades humanas, o conhecimento do caboclo que desenvolve tecnologias, em meio ao ambiente aquático amazônico, para atender as diversas necessidades. Entre as vantagens desse sistema de transportes, podemos destacar: a) não precisa de portos com superestruturas para o transbordo das cargas, precisando apenas de uma rampa para que a balsa atraque e os veículos saiam para continuar a viagem; b) devido ao baixo calado das embarcações, o transporte pode ser realizado, inclusive, em vias navegáveis com baixa profundidade, vias sazonais ou em regiões que sofrem efeitos de maré; c) o veículo – a balsa – não precisa de muito espaço para operar por conta de sua atração acontecer frontalmente, acoplando a balsa a uma rampa, diferente dos barcos e navios que ocupam muito espaço nos portos pela necessidade de atracar lateralmente; d) se adapta a qualquer tipo de

²⁹⁵ Por analogia, podemos também utilizar a discussão realizada, de forma apropriada, por Capra (1996), que valorizando o papel das redes na análise sistêmica da vida, afirma que as variadas redes vivas da natureza interagem entre si. Em suas palavras: “A concepção de sistemas vivos como redes fornece uma nova perspectiva sobre as chamadas hierarquias da natureza. Desde que os sistemas vivos, em todos os níveis, são redes, devemos visualizar a teia da vida como sistemas vivos (redes) interagindo à maneira de rede com outros sistemas (redes)” (p. 35).

Equador, Venezuela e Guiana. Segundo Cavalcante (2007), as balsas do ro-ro caboclo podem ser adaptadas às mais diversas necessidades logísticas, podendo funcionar como: heliporto; flotel; hospital; plataforma de armazenamento; depósito de combustível; e acampamento fluvial. Se as carretas transportadas forem associadas à balsa, pode-se afirmar que novas utilidades a plataforma do ro-ro caboclo pode atender ao adaptar-se a (o): abastecimento frigorificado, se associado à carretas frigorificadas; abastecimento de água potável, se associado à carretas tanque; oficinas móveis; cozinhas; dormitórios; etc.

Outra característica a ser considerada sobre o ro-ro caboclo repousa sobre o menor impacto causado às populações ribeirinhas, pois devido às características dos cascos chatos desse tipo de veículo e a baixa velocidade empregada no transporte, a embarcação submerge pouco e empurra uma menor massa d'água contra as margens do rio. Em nossas viagens, ouvimos diversas reclamações dos sujeitos da pesquisa em relação às embarcações que faltam com o respeito às condições dos varzeanos no período da cheia e/ou afundam canoas carregadas com produção por conta da velocidade empregada, contudo nenhuma reclamação foi feita em relação às balsas do ro-ro caboclo.

Aliando a cultura local, as características sazonais dos rios regionais, a indisponibilidade de vias terrestres para a comunicação entre os mercados consumidores e produtores e a falta de recursos para construção de infraestruturas portuárias, podemos afirmar, sem dúvidas, que o ro-ro caboclo é uma invenção genuinamente amazônica que se adapta às diferentes situações de demanda e integra-se aos vários espaços regionais.

Uma rede integrada de transporte é condição necessária para o desenvolvimento socioeconômico e ambiental, visto que contribui para que: os setores produtivos sejam abastecidos com as matérias primas necessárias ao processo de produção e os espaços povoados se interliguem aos centros produtivos e de consumo, gerando oportunidades econômicas para distintos agentes sociais.

Ao tratarmos do deslocamento de pessoas e cargas na maior unidade da federação brasileira, que é o Amazonas, detentora de uma magnífica infraestrutura natural de transporte fluvial, a tradição fluvial e a logística de transportes não poderiam ser descartadas desta discussão. O fato é que as duas primeiras variáveis (infraestrutura natural e tradição fluvial) acenam para um cenário positivo no Amazonas, mas a terceira (logística de transporte) carece de uma gestão mais eficiente, de forma a dar às populações as condições necessárias ao desenvolvimento de atividades que possam sustentar, ao menos, suas necessidades materiais sem terem que se deslocar dos municípios para a capital.

4.3.2 O arranjo produtivo local naval – Polo Naval

Afirmamos durante nossas reflexões que o estado do Amazonas, pelas características de sua geografia das águas, é um polo de desenvolvimento fluvial. Mas, agora para tratar a questão de forma mais técnica, podemos afirmar que o estado do Amazonas têm, entre suas várias potencialidades, um Arranjo Produtivo Local (APL) voltado à construção naval. Um APL, segundo o MDIC (2006), “caracteriza-se por um aglomerado significativo de empreendimentos em determinado território e indivíduos que atuam em torno de uma atividade produtiva predominante, que compartilham formas percebidas de cooperação e algum mecanismo de governança, e pode incluir pequenas, médias e grandes empresas”. O lugar é uma unidade de referência significativa para caracterizar o APL, no caso do APL Naval amazonense, e este se dá principalmente por conta da proximidade das cidades e comunidades com o rio, que pese o fato de cerca de 90% da população amazonense morar às margens dos cursos d’água (Quadro 21), além do saber intra e intergeracional que os caboclos amazonenses trazem consigo herdado do povo das águas (capítulo 1).

Na orla das cidades amazonenses existem diversos estaleiros voltados à fabricação doméstica de embarcações, reparos e construção e até empresas capacitadas à construir grandes embarcações. No arranjo que denominamos de Polo Naval, encontramos 3 tipos de empreendimentos: artesanal, náutico e offshore.

O *segmento artesanal* é caracterizado pelos estaleiros que constroem embarcações de madeira (patrimônio imaterial)²⁹⁶ e/ou em ferro ou alumínio. O segmento tem uma relação de propriedade com a cultura local e emprega mão de obra, quase sempre familiar, mas não exclusivamente. O processo produtivo é artesanal e não exige altos níveis de qualificação ou escolaridade, pois o conhecimento na construção dos exemplares é algo transmitido de geração para geração. Constroem embarcações de pequeno porte voltadas a atender, principalmente, à demanda local.

O *segmento náutico* trabalha com a construção de embarcações em fibra de vidro, voltadas à atender necessidades recreativas. Nesse tipo de empreendimento a mão de obra é altamente qualificada e o processo produtivo envolve alto nível tecnológico. O segmento não tem uma relação de propriedade com a cultura local, mas tem relação direta com o Polo Industrial de Manaus (PIM) por ser um empreendimento exógeno que é atraído para a cidade de Manaus por meio de incentivos fiscais. As empresas desse segmento devem atender ao

²⁹⁶ Maiores detalhes sobre o Patrimônio Imaterial na construção de embarcações consultar: SOUZA, Ana Maria Oliveira. O patrimônio cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus. Manaus: Cultura, 2012.

Processo Produtivo Básico (PPB) aprovado pelo Ministério da Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Atualmente existe apenas 6 empresas registradas junto à Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) com autorização para a produção de embarcações e ocupam cerca de 1% da mão de obra direta empregada no PIM, o equivalente a apenas 1.027 postos²⁹⁷.

O *segmento Offshore* trabalha a partir da demanda do mercado interno e externo por embarcações, normalmente veículos voltados à demanda da navegação comercial – barcas, rebocadores, balsas, etc. –, seu diferencial é o fato de não necessariamente precisar de uma mão de obra altamente qualificada para executar seus trabalhos, servindo-se dos trabalhadores locais com conhecimento em construção naval – que obtêm conhecimentos por meio de cursos de especializações ou mesmo contratam os construtores artesanais de embarcação. Aliando o conhecimento tradicional e o técnico, as empresas de offshore naval conseguem desenvolver diversas tecnologias, conforme necessidade e demandas, voltadas a atender as características do transporte local.

No ano de 2014, as 6 empresas registradas junto à Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), realizaram um faturamento da ordem de R\$ 250 milhões, e até o mês de maio de 2015 o faturamento já se aproxima de R\$ 60 milhões (Figura 68). Tamanha é a magnitude do PIM, que o valor apresentado pelo Polo Naval no ano de 2014 representou apenas 0,29% do faturamento total do polo industrial, mas mesmo assim demonstra alto grau de investimento do segmento.

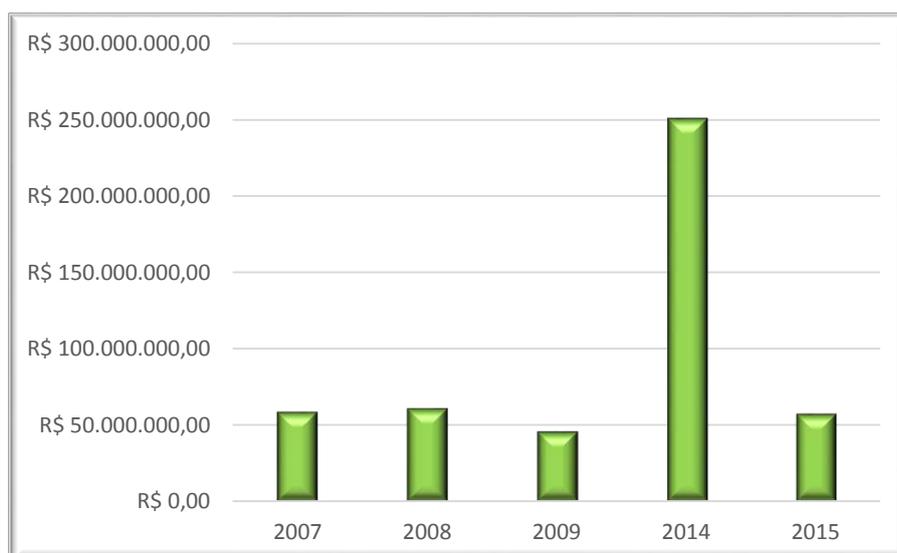


Figura 68 – Faturamento das empresas vinculadas à SUFRAMA – Polo Naval.
Fonte: SUFRAMA, 2015.

²⁹⁷ As empresas instaladas no PIM são: Alegria Ind. e Com. Ltda, Amazônia Boat Ltda, Bertolini Construção Naval da Amazônia Ltda, ERAM - Estaleiro Rio Amazonas Ltda, ERIN - Estaleiro Rio Negro Ltda e Ventura Mar Ind. e Com. de Embarcações Ltda. (SUFRAMA, 2010).

Segundo o Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais – NEALP, existem mais de 400 estaleiros espalhados pelos municípios do estado do Amazonas, somente na orla da cidade de Manaus existem quase 60 (figura 69), e o Sindnaval indica que tem filiado mais de 26 empresas do segmento naval. Os empreendimentos ligados ao polo naval empregam uma mão de obra de cerca de 9 mil postos diretos e indiretamente aproximadamente 25 mil empregos (SUFRAMA, 2011).



Figura 69 – Estaleiros da orla de Manaus.
Fonte: SUFRAMA, 2010.

Há pelo menos uma década se discute a criação efetiva de um Polo Naval no estado do Amazonas, numa iniciativa entre o Governo do estado, SUFRAMA, empresas e instituições ligadas ao setor naval, cuja proposta é vincular o segmento às políticas de incentivos fiscais do Modelo Zona Franca de Manaus (ZFM), mas o projeto têm esbarrado em questões de ordens diversas. O empecilho mais conhecido repousa sobre a jurisdição do alcance dos incentivos, cujo decreto 288/67 impede que estes sejam estendidos aos empreendimentos, em Manaus, das margens esquerda dos rios Negro e Amazonas, o que impede que empresas localizadas em Iranduba, há menos de 5 km de Manaus, recebam isenções tributárias. Outra questão que vem impedindo sua efetiva implantação é a suspensão determinada pelo Ministério Público Federal (MPF) por conta da não realização de consultas prévias às comunidades ribeirinhas do entorno da área de abrangência do empreendimento, conforme determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).²⁹⁸ Por conta da demora na implantação do Polo

²⁹⁸ Maiores detalhes, consultar: <http://www.pram.mpf.mp.br/news/mpf-am-justica-federal-mantem-suspensao-de-implantacao-de-polo-naval-em-manau-por-nao-realizacao-de-consulta-previa>.

Naval, segundo o SINDNAVAL (2015), muitas empresas estão migrando para a outra margem do rio Negro ou para algum município da região metropolitana de Manaus, mesmo sem incentivos fiscais, pois os custos de operação dos estaleiros é elevado na capital por conta da ausência de terrenos disponíveis aos empreendimentos e os que existem os proprietários cobram aluguéis que tornam o empreendimento inviável.

As empresas do Polo Naval, mesmo sem a magnitude que se espera num futuro próximo caso o projeto seja efetivamente implantado, atrai para seu entorno muitas empresas fornecedoras de materiais para a construção naval. Em Manaus já existe 70 fornecedores de madeira licenciada, 88 fornecedores de aço naval e 101 fornecedores de itens diversos, segundo levantamento realizado pelo projeto Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia (THECNA, 2008).

Por conta dos empreendimentos ligados à construção naval, e a vocação local para esse segmento, os institutos de ensino públicos e privados já dispõem de cursos de graduação e pós-graduação – engenharia naval e logística de transportes – voltados ao atendimento das demandas internas, tais como: Uninorte, UEA, UFAM, IFAM e ULBRA. As ações das instituições de ensino fortalecem nossa proposta de que é necessário pensar novas tecnologias voltadas à atender as particularidades regionais para o transporte e, quiçá, encontrem soluções voltadas a reduzir os impactos negativos da navegação ao ambiente natural e social, a exemplo da emissão de gases de efeito estufa.

A proposta do Polo Naval se alicerçada em investimento, pesquisa e inovação tecnológica que aproprie os conhecimentos milenares dos caboclos – o saber imaterial –, resultará em tecnologias alternativas para um transporte fluvial sustentável, a exemplo do projeto “Voadeira solar: alternativa energética para a movimentação de pequenas embarcações na Amazônia”, desenvolvido com apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM), que utiliza a energia do sol como combustível para locomover uma embarcação de pequeno porte. Por meio de painéis fotovoltaicos instalados na cobertura da embarcação, que convertem a luz solar em energia elétrica, baterias são carregadas e dão autonomia de até 12 horas para o navegante (Figura 70). O projeto foi inspirado nas necessidades dos caboclos que navegam os rios amazônicos e nas dificuldades enfrentadas pelos pesquisadores em suas pesquisas de campo, quando necessitavam navegar grandes distâncias sem a autonomia necessária. Com os ganhos ambientais proporcionado pelo transporte propulsado por motores elétricos, a tecnologia funciona como uma ferramenta de Mecanismos de Desenvolvimento Limpo (MDL), de Estudos para Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) e Redução de Emissão de Poluentes por Desmatamento e Degradação Florestal (REDD).



Figura 70- Voadeira Solar.
Fonte: Idesam, 2012.

O projeto apresenta diversas vantagens para o meio ambiente e para os navegantes que irão utilizar esse tipo de propulsor no futuro: 1) é uma fonte alternativa de energia; 2) não gera resíduos, por não emitir gases de efeito estufa; 3) as placas solares funcionam como se fosse a cobertura da embarcação e protege os passageiros do sol; 4) livra os usuários de ter que andar com combustível dentro da canoa ou ir em busca de um pontão para abastecer, pois tem autonomia para navegar 12 horas ininterruptas; 5) o motor é silencioso e pode ser utilizado também em passeios turísticos que não dependem de altas velocidades, mesmo porque os turistas que vêm à Amazônia querem mesmo é apreciar a paisagem. Enfim, esta tecnologia – ou melhor, ecotecnologia – atende à nova racionalidade ambiental que Leff (2006) preceitua para que se alcance a sustentabilidade ambiental, gerando baixa entropia – neguentropia.

4.3.3 O transporte fluvial e a questão do combustível

A atividade de transporte é um componente-chave do processo econômico de apropriação da natureza. Com o crescimento das economias mundiais, a demanda por transporte seguiu a mesma trajetória de crescimento: a capacidade de carga e a velocidade dos veículos aumentaram e isso exigiu mais combustível. E combustível, quando se trata de transporte, entenda-se combustível fóssil.

Nós somos altamente poluidores! Essa foi a frase exclamada por um de nossos depoentes, proprietário de embarcação do transporte regional de recreio, durante a pesquisa de campo para se referir à emissão de gases com a queima do combustível, aos dejetos lançados

ao rio e em relação ao fato de os passageiros não respeitarem o meio aquático ao jogar seus lixos ao rio. Na questão dos dejetos existe um conflito de eficiência econômica, pois a caixa coletora de dejetos ocupa muito espaço e retira parte da capacidade de carga da embarcação – é como se o transporte voltasse ao período da navegação a vapor, onde parte do espaço destinado à cargas era reservado para armazenar a lenha. Conforme singram em direção ao destino, cada vez mais a caixa coletora irá receber dejetos, aumentando o peso e, conseqüentemente, exigirá mais do propulsor da embarcação, que irá aumentar seu nível de consumo de combustível, elevando os custos de operação do barco. Quanto aos resíduos sólidos (o lixo), este é um assunto de educação ambiental e de conscientização. Todavia, a questão do combustível, repousa em questões mais delicadas.

O transporte de passageiros nos rios amazonenses é um típico exemplo de serviço de uso coletivo que atende a uma parcela significativa da população e é de interesse público, pois como já mencionamos, ajuda no desenvolvimento e assistência aos municípios do interior. Muitas atividades-chave da economia recebem incentivos do Estado para continuar operando e oferecendo benefícios à uma coletividade maior a partir de subsídios. O transporte fluvial já recebeu no passado esse tipo de renúncia, mas, atualmente não recebe quaisquer ajudas financeiras para se manter nessas águas. Durante nossas entrevistas, com proprietários de embarcação, estes nos informaram que o Estado deveria, ao menos, reduzir a carga tributária que incide sobre o combustível, um dos componentes do custo do transporte que mais pesa na operacionalização de uma embarcação. Segundo eles, o tratamento fiscal a ser concedido às empresas de navegação deveria seguir os mesmos princípios adotados para com às empresas de transporte coletivo urbano, pois se assim acontecesse eles teriam condições de investir em tecnologias que reduzissem o consumo de combustível da embarcação – o que reduziria, conseqüentemente, a emissão de gases de efeito estufa – e passariam a oferecer passagens a preços mais acessíveis para a população.

As embarcações que operam o transporte de passageiros e cargas nos rios amazonenses utilizam óleo diesel metropolitano, o mesmo utilizado pelos veículos automotores, que é altamente poluidor. As embarcações, independentemente do tipo de combustível que utilizam, conseguem ser energeticamente mais eficientes que outros modais de transporte, emitindo menores índices de gases de efeito estufa por unidade de produto transportado. Todavia, pensamos que a intensificação da utilização de biodiesel seria uma alternativa viável enquanto não se consegue desenvolver tecnologias para substituir o combustível fóssil por uma energia renovável, a exemplo da energia solar. Mas, é bom que se deixe claro que a energia solar ainda esbarra em questões de mercado: o custo de implantação é elevado, e ela não permite desenvolver

maior potência aos propulsores, o que seria inviável para o transporte de passageiros e cargas levando-se em conta os interesses extremamente econômicos do setor, que buscam justamente o contrário: a redução do tempo de viagem a um menor custo. Ademais, o lixo tecnológico é outro problema prático para a adoção em larga escala, pois as placas fotovoltaicas contêm metais pesados e o seu descarte – quando desgastadas – devem receber tratamento adequado sob o risco de tornar esse tipo de geração de energia em um problema ambiental preocupante.

Para o transporte fluvial e marítimo, de uma forma geral, Segundo a Antaq (s/d) medidas para mitigar os impactos já vêm sendo adotadas, tais como pesquisas para: a construção de propulsores mais eficientes na queima de combustível, o uso de combustíveis alternativos, engenharias mais eficientes de cascos e até a redução da velocidade da embarcação. Enfim, já se compreendeu que é necessário explorar alternativas que proporcionem vantagens ambientais no presente e para o futuro, mas isso só será alcançado a partir de avanços biotecnológicos, buscando imitar a natureza em seu equilíbrio.

4.3.4 Questões a serem aprofundadas

Muitas são as questões que poderiam ser tratadas por este estudo, mas o tempo foi pouco para tratar de todas as questões desejadas. Mas, atentos à necessidade de se pensar um transporte fluvial eficiente, que dê à sociedade mais benefícios que ônus e ao ambiente uma trégua da apropriação econômica desenfreada dos homens, alertamos para alguns temas e/ou assuntos que não tratamos, embora tenhamos investigado de forma superficial.

A questão da pesca: há uma problemática envolvendo as relações de trabalho no interior dos barcos de pesca e as infraestruturas flutuantes disponíveis à realização da atividade. As embarcações são, na maioria dos casos, veículos em condições de conservação precárias, utilizam tecnologias inadequadas para a captura e armazenamento (quando existe infraestrutura de armazenamento), o que leva à perda de toneladas de pescado todos os anos, seja pela ausência de conhecimento técnico ou simplesmente pela ganância de lucrar mais. Deparamos, durante a pesquisa de campo, com relatos de chefes de família, de pescadores e de patrões de pesca que apontavam para ocasiões em que diante de um cardume mais valioso os donos da viagem – quem financiou os materiais necessários para a viagem – preferem descartar um cardume já pescado em favor de outro cardume com maior valor comercial nos centros de compra de pescado em Manaus-AM e em Santarém-PA – essa situação foi observada com constância ao navegarmos a calha do rio Solimões-Amazonas quando cruzamos com imensas

quantidades de peixes mortos que boiavam descendo o rio. Ademais, as relações sociais de trabalho no interior dessas embarcações e a cadeia de domínio existente nos rios (os patronatos disfarçados) acabam por comprometer a reprodução de um recurso importante, o peixe que alimenta as populações ribeirinhas e citadinas. Além disso, tais falhas acabam por deixar de gerar renda para uma infinidade de trabalhadores. Apenas com o exemplo da pesca podemos concluir que pensar ecotecnologias é um desafio grandioso que se apresenta sobre nossas águas, pois o estado do Amazonas com potencial para ser um dos maiores exportadores mundiais de pescado (proteína) de água doce, sequer alcança mercados mais promissores para esse produto e os pescadores artesanais não conseguem ir, por diversos motivos que não nos coube investigar, além dos atravessadores de pescado que levam os produtos para as praças comerciais próximas, como: Porto Velho-RO, Santarém-PA, Boa Vista-RR etc. Isso se deve, em grande parte, pelo fato de a cadeia produtiva do setor não ser eficiente e adotar métodos pré-históricos e irracionais, como o aviamento.

O conflito existente entre as grandes empresas de navegação mercante e os práticos:
O serviço de praticagem nas vias interiores brasileiras é uma atividade secular, chegou no Brasil com a família real que necessitava de pessoas que pudessem reconhecer os caminhos fluviais do interior do continente, de modo a evitar problemas na navegação. A principal característica dos rios amazônicos é a sua mobilidade, pois a cada enchente, cheia, vazante e seca o canal de navegação muda e os riscos de encalhe são iminentes. Os práticos são sujeitos conhecedores dos rios, que prestam concurso ao Estado brasileiro para se habilitarem ao serviço de auxílio à navegação dos navios de grande porte que adentram o litoral brasileiro em direção ao continente. Vivendo o cotidiano da vida nos rios amazônicos, com a responsabilidade de manter uma infraestrutura moderna de suporte de socorro, de sondagem e de assessoria às empresas que demandam seus serviços, esses profissionais assumem o compromisso de se apresentar no dia e hora marcados para embarcar, pois na navegação mercante *o tempo é dinheiro*. Contudo, há o entendimento das empresas de transporte marítimo que o preço do serviço prestado é elevado, além de muitas vezes ser desnecessário por conta de os veículos contarem com modernas tecnologias de navegação, o que dispensaria a presença do prático, pois a embarcação praticamente navega sozinha. Entretanto, se navegar é a arte de levar e trazer pessoas e mercadorias, de um destino a outro, em segurança, não faz sentido retirar um profissional com o gabarito dos práticos do interior dos navios e correr o risco de encalhar ou causar algum transtorno ambiental com consequências maiores, pelo menos na Amazônia que: é uma ecorregião sensível, onde as regras de navegação muitas vezes não funcionam diante da

diversidade de sujeitos que cruzam essas águas sem conhecer quaisquer regras de tráfego fluvial, além do fato de o canal de navegação se mover constantemente.

O desafio dos outros 50 anos do modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) em relação à eficiência dos transportes para sua manutenção: A prorrogação da Zona Franca de Manaus até o ano de 2073 pautou-se na defesa das vantagens ambientais que o modelo proporcionou nos últimos 47 anos de vigência, quando contribuiu para a redução do desmatamento da Amazônia na medida em que evitou que parcela significativa da população explorasse os recursos madeireiros da floresta de forma predatória, contudo, criou uma cidade que representa a estética “terceiro mundista”. Será a ZFM o curupira pós-moderno? Essa defesa garantiu, inclusive, que as reclamações contra a ZFM fossem retiradas da pauta de restrições a ser discutida pela Organização Mundial do Comércio em 2014. Então, se essa foi a defesa, pensar formas alternativas para melhorar a eficiência ambiental do transporte é um desafio que se apresenta para os próximos 50 anos, pois com uma cadeia de transporte deficitária em uma ecorregião com potencial navegável ocioso, onde está instalada a segunda maior planta industrial do país que é ancorada em incentivos fiscais e condicionada à redução de custos de transporte para ser eficiente, justamente o transporte pode representar uma barreira para a reprodução do modelo de desenvolvimento regional.

A regulamentação do transporte e a segurança institucional: O estado do Amazonas tem mais de 1,5 milhões de quilômetros quadrados de extensão, ocupa mais de 18% do território brasileiro e sozinho tem uma área maior que a de muitos países: França (3 vezes), Alemanha (4 vezes), Portugal (17 vezes), Suíça (38 vezes) e Bélgica (51 vezes). Se considerarmos as distâncias que uma embarcação percorre entre os municípios amazonenses, em outras partes do mundo estaríamos falando de viagens internacionais ou mesmo no território brasileiro estaríamos tratando de viagens interestaduais. Devido a essa magnitude territorial, algumas viagens fluviais percorrem mais de 1 mil quilômetros, é o caso das viagens entre Manaus e Tabatinga, e a grande reclamação dos prestadores de serviços é a falta de regulamentação do transporte *intermunicipal*. A resolução nº 912 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que outorga a autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior, regulamenta apenas o transporte interestadual e internacional e isso cria alguns conflitos entre os prestadores de serviços, pois, sem rotas regulamentadas, algumas empresas migram para a calha de rio que quiserem, gerando uma concorrência desleal entre os prestadores e uma insegurança institucional. Por conta da insegurança, revelam alguns proprietários entrevistados, evitam se envolver em financiamentos para melhorar o processo de transporte de seus veículos, visto que no mundo das águas

amazônicas a concorrência desleal pode até levar à falência famílias inteiras que vivem exclusivamente do transporte e estão estabelecidos em calhas definidas de rios.

Muitas questões restaram por ser exploradas, mas não foram nosso objeto de investigação, tais como: a necessidade de policiamento nos rios diante do tráfico de drogas que migrou dos ares para as águas após a criação do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM); a necessidade de desburocratizar a Capitania dos Portos e dar a eles material humano capaz de cobrir com fiscalização a imensa área da Amazônia dos rios; a retomada dos investimentos em infraestrutura fluvial na região mais promissora para o transporte fluvial; etc.

Jamais podemos perder de vista que o transporte é uma atividade que deve atender, primeiramente, à sociedade, e como consequência do atendimento das necessidades sociais funciona como indutor do desenvolvimento regional. Esses projetos, se organizados, podem restabelecer a função integradora dos rios do estado do Amazonas, considerando o aproveitamento da própria geografia da região para a redução dos custos logísticos. Inicialmente, não precisamos criar nada novo, mas aplicar as soluções já existentes, pensando sempre em novas formas de abordagens da problemática que se desenvolve a partir das relações humanas de apropriação da natureza fluvial amazônica. Assim, efetivamente, estaríamos indo de encontro à alternativas para o desenvolvimento com sustentabilidade, um desenvolvimento completo que não precisa ser adjetivado para afirmá-lo como útil (SACHS, 2008).

Na Amazônia, quando a questão da circulação – pessoas e mercadorias – entra na pauta de discussão, provavelmente reconhecemos as mazelas deixadas por políticas mal elaboradas e/ou mal executadas no passado. Quanto ao presente, a certeza é que muito das ações não promovidas em outrora, resultaram no abandono das infraestruturas fluviais existentes. Assim, a partir dessa breve análise, não se torna difícil afirmar que urge reformar o modelo do transporte fluvial amazonense, não deixando-o secundarizado nos planos estratégicos para o futuro. Caso contrário, a sociodiversidade amazônica pagará as dívidas pelo não aproveitamento do potencial milenar que a natureza promoveu nesse espaço da Terra.

CONCLUSÃO

O ser humano tem o destino da água que corre. (BACHELARD, p. 6).

A provisão da vida humana a partir da apropriação dos recursos limitados do planeta é tão antiga quanto a consciência dos homens sobre sua própria existência. Utilizar a natureza para suprir necessidades é a condição máxima da vida. A reconstrução da história humana, a partir da arqueologia, indica que todas as civilizações que habitaram este planeta se valeram da combinação de suas habilidades para o trabalho e da disponibilidade de recursos naturais onde se estabeleciam. Na Amazônia, entre os primeiros recursos naturais apropriados está o rio, a via que se abriu para que o homem pudesse conhecer o espaço, se apropriar dos abundantes recursos naturais e fixar morada. A navegação possibilitou o deslocamento entre os diversos lugares e promoveu o intercâmbio cultural e comercial, os rios tornaram-se a principal via de comunicação com a vantagem de não terem sido construídos pelas mãos dos homens, como afirma Bittencourt (1957): “Na Amazônia, sobretudo na planície, a natureza quis poupar ao homem o trabalho de fazer caminhos” (p. 14).

Após quase cinco séculos de ocupação e diversos planos de integração, o Amazonas continua a contar com a particularidade da navegação e dos rios para a comunicação física²⁹⁹: os rios são caminhos e a vida está estabelecida em suas margens. A rede hidrográfica condiciona práticas sociais e os desafios neste emaranhado de rios e florestas são diversos e vão desde a provisão de equipamentos sociais adaptados à vida sobre as águas – saúde, educação, segurança, assistências sociais diversas, etc. – até os casos mais sofisticados da logística integrada de transporte. A complexidade diante da magnitude ambiental, territorial e a difícil comunicação por terra transforma o conjunto de recursos hídricos em alternativas para aqueles que das águas retiram o sustento e pelas águas se locomovem, resistindo às adversidades para se manter em seus lugares. O rio, então, não é apenas uma infraestrutura natural que abriga vidas, é, acima de tudo, um elemento que atende às necessidades humanas criadas na vida em sociedade e de onde significativa parcela da população retira o sustento. O rio é, por assim dizer, um componente vivo da rede de comunicação que auxiliou (e continua a auxiliar) a formação socioeconômica, ambiental, cultural e política amazonense.

²⁹⁹ O transporte rodoviário se mostrou irracional para esta porção do planeta, pois resultou em perda de biodiversidade pelo descontrole na extração madeireira que se processou a partir das estradas, e o transporte aéreo não se mostrou viável para manter as atividades produtivas amazonenses à níveis vantajosos de retorno financeiro.

O estado do Amazonas, a unidade da federação brasileira mais entrecortada por rios, é um dos principais polos naturais de desenvolvimento fluvial do país. E qual a vantagem nisso? Dentre todos os modais de transportes, o hidroviário é o que menos contribui para a degradação do ambiente e a bacia amazônica compõe mais de 51% de toda a malha hidroviária navegável do Brasil. Logo, o Amazonas têm vantagens ambientais a serem aproveitadas a partir do transporte fluvial e, talvez, por isso o transporte rodoviário não se proliferou como em outras regiões do país. Mas, não é pelo fato de o rio ser uma infraestrutura natural de transporte que não existam riscos ambientais e/ou sociais relacionados à sua utilização, pelo contrário, esses números não colocam necessariamente o transporte fluvial na condição de ambientalmente sustentável, mesmo porque a ação antrópica fomentada pelas vias fluviais também já trouxeram grandes prejuízos tanto para os rios, quanto para as florestas e, conseqüentemente, para as populações que utilizam o rio no cotidiano de suas vidas. Barreto et. al. (2005) apontam que foram identificados focos de pressão humana sobre a floresta amazônica ao longo dos principais rios amazonenses, Amazonas e Negro, na última década, o que comprova que os rios também podem servir de rota de entrada para o desmatamento se as políticas de utilização dos recursos naturais não forem restritivas a determinados grupos de atividades potencialmente degradadoras ou se não houver fiscalizações adequadas que imponham barreiras à entrada. Entretanto, o transporte hidroviário ainda é o modal de transporte, dentre os demais, que mais pode nos aproximar de uma proposta logística voltada às novas racionalidades ambientais no estado do Amazonas.

Refletir sobre os espaços amazônicos, quaisquer que sejam, não é tarefa simples, pois envolve questões complexas que se complementam no planejamento político, social, econômico e ambiental da ecorregião amazônica. Na construção deste estudo singramos ao lado de homens simples que vivem no rio – morando e/ou trabalhando –, e a partir de seus conhecimentos compreendemos as suas identidades com as vias fluviais e com a navegação, revelando assim a singularidade das dinâmicas socioeconômicas e socioambientais que envolvem as relações das pessoas no ambiente fluvial amazonense.

A tese reuniu informações sobre a vida que se processa nos rios e nas margens dos rios, apresentando a lógica e os sentidos (o simbólico) da apropriação do rio pelo homem, a partir da navegação, utilizando todas as suas capacidades para produzir vida material e simbólica, mantendo um canal de comunicação constante entre o campo e a cidade, além de garantir a produção e reprodução de seus modos de vida – uma prática cultural geracional que perdura até os dias de hoje e tornou-se um elemento de organização social amazonense.

Esses sujeitos, diretamente envolvidos com a navegação, passam a maior parte de suas vidas sobre as águas, por isso são os primeiros a sentir os reflexos negativos de políticas públicas de transporte na Amazônia – ou a falta de políticas. Não foram raras as vezes em que fomos indagados por eles: Porque nunca somos ouvidos pelo governo para tentar melhorar o transporte? Este estudo indiretamente conseguiu justamente isso: dar voz aos sujeitos que empenhados na circulação de pessoas e mercadorias fomentam o desenvolvimento do estado do Amazonas.

Os resultados que ora apresentamos reflete o esforço em compreender os sujeitos em sua própria condição humana a partir do diálogo que mantivemos nos lugares da vida cotidiana no rio. Nossas assertivas revelaram, primeiramente, que a navegação é uma atividade intimamente ligada aos diversos tipos de trabalhos, no campo e na cidade, além de atender inúmeras necessidades: trabalhar, estudar, lazer, comércio, emergências (a maioria das emergências são médicas), viajar e até para fiscalizar as fronteiras brasileiras do Norte, ocupadas por amazônidas que demarcam e defendem seus lugares, a terra que o sujeito mantém fortes sentimentos – a topofilia (TUAN, 1993)³⁰⁰. Como atividade de trabalho, a navegação ainda guarda sua divisão por gênero, mas não tão intensa quanto no passado, onde não é tão comum ver mulheres comandando embarcações, exceto canoas propulsadas por rabeta. Entretanto, já se observa mulheres participando da pesca na região amazônica. Enfim, a navegação é uma atividade de suporte à vida amazônica, seja durante a enchente/cheia, seja durante a vazante/seca.

As técnicas de navegação, para os camponeses amazônicos, é um capital cultural intra e intergeracional, normalmente transmitido entre os grupos familiares ou entre comunitários, valorizando as experiências adquiridas no curso da vida, no contato existencial com a natureza que os circunda, trazendo-as até os dias atuais e, quiçá, transmitindo-as infinitamente. Os caboclos amazonenses são construtores de saberes e a navegação é parte intrínseca da formação cognitiva desses sujeitos, sem a navegação não há como promover outras atividades cotidianas. Seus instrumentos de navegação são o vento, a chuva e o sol, variáveis naturais que indicam se será seguro desatracar a sua canoa para ir em direção à cidade, à terra firme ou ao lago para as pescarias. Navegar é uma necessidade biológica, assim como andar, e a canoa é a extensão das capacidades motoras do camponês das várzeas.

³⁰⁰ Durante nossa estada em campo, uma das comunidades investigadas fora invadida por traficantes peruanos que desciam o rio Solimões em direção a Coari-AM, buscavam abrigo durante uma disputa pelo espaço fluvial com traficantes brasileiros. Nesta ocasião, foram os líderes comunitários os responsáveis por comunicar as autoridades brasileiras sobre o episódio e indicar onde os indivíduos estavam escondidos. A partir desse acontecimento, passamos a indagá-los sobre o ocorrido e este disseram que eles sempre ficam atentos a este tipo de episódio para auxiliar a autoridade policial no combate ao tráfico de drogas na região.

A intimidade com a navegação se processa a partir da geografia dos transportes que se apresenta no cotidiano, pois a estrada líquida e os veículos sempre passam na frente de suas residências: balsas lanchas “ajato”, navios mercantes e cargueiros, transatlânticos com turistas a bordo, barcos de recreio (o recreio das comunidades e o recreio que faz o transporte intermunicipal e estadual), os botes, as canoas, etc. Tamanha a sensibilidade desses sujeitos, quando se trata da navegação, que foram justamente as mudanças no ambiente do rio (a natureza natural) e do transporte (a natureza artificial) as principais mudanças percebidas ao longo das últimas décadas: os barcos ficaram maiores e mais velozes, mas a velocidade empregada passou a derrubar prematuramente as margens; existem mais barcos no rio, mas a poluição das águas por dejetos e lixo também aumentou; o rio ficou raso ou ficou largo; seca ou enche demais; etc. Problemas como esses são percebidos porque o equilíbrio da vida às margens dos rios repousa sobre uma natureza sadia, variável indispensável para a reprodução do modo de vida dessas comunidades. O desmoronamento dos barrancos, por exemplo, acontece devido a força da energia empregada pelos propulsores, que empurra grande massa de água que vai se chocar com violência contra as instáveis margens do rio Solimões-Amazonas, causando transtornos irreversíveis aos camponeses amazônicos – perda prematura de terras cultivadas ou propícias ao cultivo, danos às construções (casas, marombas, canteiros, galinheiros, porto etc.), naufrágios de canoas e a perda de produção em trânsito para a cidade, etc. Em Coari-AM, algo muito grave vem acontecendo há tempos, trata-se do desequilíbrio na relação da Petrobras com as comunidades do entorno da plataforma petrolífera do rio Solimões, pois os navios e lanchas que prestam serviços elevaram sobremaneira o tráfego naquelas águas, causando transtornos às comunidades.

Contudo, nem todo saber tradicional relacionado a arte de navegar está isento de riscos. Em nossas viagens, algumas perdas que consideramos irreversíveis podem estar se processando nessas águas. A identidade do navegante com o rio é revelada a partir da experiência do lugar, condição que permite ao navegante traduzir os mínimos sinais emitidos pelo rio para a realização de uma navegação segura. Algo que nos parece muito grave, e está acontecendo, é a perda deste saber tradicional dos velhos comandantes de embarcação, sujeitos que na maioria das vezes não são letrados mas trazem consigo um saber que vem da experiência, que encontram nas barreiras tecnológicas um empecilho para a perpetuação do conhecimento geracional que traz consigo. Segundo os comandantes mais experientes, seus conhecimentos vêm se perdendo nas últimas décadas devido ao fato de os jovens comandantes concentrarem seus esforços cognitivos apenas nas tecnologias de navegação que têm surgido com a modernidade. E esta falha na transmissão do saber-navegar está relacionada às exigências da autoridade marítima no que se refere às exigências de equipamentos mínimos para a navegação, nas novas

habilidades exigidas dos jovens comandantes e na profissionalização da função de comandante, ou seja, mais vale uma carteira para estar apto à armar³⁰¹ uma embarcação que o conhecimento da navegação. Os comandantes experientes, que no ambiente fluvial são chamados de comandantes-práticos, conseguem identificar *o novo caminho* numa paisagem que para os leigos não passa de superfície d'água, algo apenas visual, mas para eles o que está submerso é o que realmente importa: os canais de navegação se movimentam na mesma calha de rio e não são detectados facilmente por qualquer pessoa, mas a prática e a experiência permite aos navegantes experientes identificar onde o canal de navegação fechou na última subida das águas e onde ele irá abrir no próximo período de descida das águas. O comandante-prático, aquele que alia os conhecimentos tradicionais e os oficialmente institucionalizados, são figuras cada vez mais raras dentro das embarcações.

O estudo mostrou que a navegação é uma atividade tão social quanto econômica, pelo menos entre os sujeitos entrevistados, pois os barcos regionais de recreio e as canoas comunitárias prestam serviços que podemos considerar de utilidade pública para a sociedade amazonense, funções essas que deveriam ser assumidas pelo Estado: muitas vezes a assistência emergencial dos municípios do interior ou das comunidades de várzea do caminho é feita exclusivamente nas caronas do recreio. É bem verdade que o setor de transporte fluvial amazonense enfrenta muito problemas, mas essas questões poderiam ser sanadas, ou pelo menos minimizada, se os investimentos públicos no setor atendessem à necessidades úteis: transporte entre as comunidades da várzea amazonense e as sedes municipais, portos adequados ao transporte público, financiamento aos prestadores de serviço do transporte regional, regulamentação do transporte regional de passageiros, fiscalização de embarcações, educação ambiental nas embarcações para evitar o descarte indevido de lixo no rio, etc.

Em nossas viagens nos deparamos com realidades inimagináveis para quem vive “isolado nas cidades”, aqui realmente é a sociedade citadina quem vive no isolamento apesar da moderna rede de comunicação disponível – a sociodiversidade amazônica que habita as margens dos rios desmistificou a ideia do isolamento. O mito do vazio demográfico deixou de existir há tempos nas diversas Amazônias, existe nesse espaço do globo uma densidade de relações socioeconômicas e culturais. O Amazonas acontece nos rios e nas florestas, o saber emana das populações que vivem nesses ambientes, sujeitos responsáveis pela verdadeira preservação/conservação da biodiversidade por utilizar os recursos naturais de forma racional

³⁰¹ Armar uma embarcação é o termo utilizado pelos proprietários de embarcação – os armadores – para se referir à tripulação legalizada apta a trabalhar, por exigência da autoridade marítima, durante uma viagem.

visando o benefício de uma coletividade maior (a comunidade). O conhecimento destes sujeitos não vem de livros e nem precisam de teorias para justificar suas ações, vivem sempre que possível em meio à fartura simplesmente porque aceitam o que a natureza lhes permite, vivendo o tempo hidrológico que lhes é comum.

O rio é apropriado economicamente pelo transporte e nessa questão não há dúvidas, é o que de mais óbvio poderíamos constatar. Mas o desafio que se apresenta para o transporte fluvial amazense repousa justamente na necessidade de vencer essa forma de compreensão para podermos ampliar os benefícios sociais do transporte em favor de uma coletividade maior, reduzindo os danos à natureza por meio da adoção de outra racionalidade, que não veja o recurso natural apenas como um bem comum a ser apropriado em benefício de poucos. Quando discutimos sobre a questão rodoviária no estado do Amazonas, nos posicionamos de forma clara: não se pode pensar a Amazônia, na atualidade, apenas sobre a ótica do transporte fluvial, mas também não podemos promover quaisquer ações em favor de um modal extremamente invasivo às florestas e rios, como foram os investimentos em rodovias, se essa ação não for acompanhada de investimentos para fortalecer o modal hidroviário, caso contrário estaríamos promovendo mais uma *tiranía das pequenas decisões*, pois gradativamente o modal hidroviário seria secundarizado, mais uma vez, por conta dos grupos de interesses existentes nas rodovias – madeireiros, transportadoras, grileiros, políticas fundiárias populistas, etc. Se de um lado o modal rodoviário é altamente entrópico, por outro lado o modal hidroviário é gerador de neguentropia, isto é, gera menor impacto ao ambiente com a utilização de energia e geração de calor.³⁰²

Analisando o que acabamos de afirmar, um leitor desavisado poderia até pensar que estaríamos tratando de cenários futuros, mas essa não foi uma previsão, trata-se de uma lembrança do passado recente, pois na segunda metade do último século, no Brasil, a política de transporte voltada à implantação de rodovias em todo o território nacional, incluindo na Amazônia, levou ao “esquecimento” todos os investimentos hidroviários no estado do Amazonas, resultando em desmobilização das infraestruturas disponíveis desde os áureos tempos da borracha.

Os projetos rodoviários buscaram atender, principalmente, à indústria automobilística que se instalara no país, além de se constituir uma oportunidade única, aos olhos do governo central, para a integração espacial do território brasileiro e fomentar o escoamento dos diversos tipos de produção. Ocorre que da forma como o rodoviarismo brasileiro foi planejado ele não

³⁰² Leff (2009) define a entropia, a partir da termodinâmica, como a quantidade de energia livre que se pode transformar em trabalho mecânico e diminui de forma irreversível com o tempo. Contrapondo este princípio, defende que é necessário desenvolver uma outra racionalidade que leve à transição de uma economia entrópica para uma neguentrópica, ou seja, uma economia baseada no princípio da vida, isto é, em formas alternativas de gerar baixa entropia nos processos produtivos.

passou de um projeto alienígena, implantado de fora para dentro sem levar em consideração as dimensões continentais do país e as particularidades regionais. Essa mentalidade colonial e mimética do desenvolvimento dependente levou ao desmonte também a malha ferroviária do Brasil que até então apresentava-se como um das principais alternativas para o deslocamento sustentável de cargas em longo curso – pelo baixo custo de manutenção em relação às rodovias, por transportar maiores volumes de carga e por impactar menos o ambiente natural e social. Com a migração dos meios de transporte brasileiro, dos trilhos e da água, para o asfalto, o país deixou para trás a oportunidade de promover, no futuro de outrora que é o presente de agora, uma matriz de transporte equilibrada que pudesse levar ao verdadeiro desenvolvimento sustentável – o Ecodesenvolvimento. Desta forma, o transporte de cargas passou a se desenvolver na *carroceria do caminhão* e, definitivamente, o Brasil acenou para a escolha da rodovia como modal estruturante em seu macro planejamento logístico de transportes, para onde vultosas quantias de recursos financeiros continuam sendo alocados há mais de meio século. Mas, na Amazônia, exceto em seu extremo Sul, o transporte fluvial permaneceu como a forma estruturante de circulação de pessoas e mercadorias, ou seja, o rio e a navegação continuaram com o papel de promotores da vida socioeconômica. Se considerarmos os interesses econômicos pela navegação acima das questões socioambientais, o resultado sempre será a negação da tradição amazonense para o transporte. Então, para o estado do Amazonas, melhorar os serviços e as infraestruturas fluviais é uma alternativa mais racional que construir rodovias.

No estado do Amazonas, pensar estratégias para a navegação torna-se um grande desafio para o futuro e uma via possível para a sustentabilidade. Estruturar novas formas de desenvolvimento para a atividade, conforme assevera Loureiro (2009), ou argumenta Leff (2009), princípios que valorizem a *outridade* das vidas que habitam os rios e vão além da mercantilização da natureza seria uma alternativa de futuro. Queremos outra Amazônia – a Amazônia do transporte fluvial – ou precisamos conservar a que existe, descapitalizando os interesses em torno do transporte que atende à massa populacional?

Os avanços tecnológicos existem e muitas alternativas viáveis estão em fases experimentais, não seria necessário criar nada novo num primeiro momento, basta aplicar as biotecnologias e/ou tecnologias já disponíveis: se for pertinente, portos de biodiesel, por analogia aos portos de lenha, pois nós temos uma enorme disponibilidade de biomassa, recurso renovável; energia solar, já em teste por pesquisas apoiadas pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM); combustível com menor teor de enxofre para o transporte fluvial, já produzido pela PETROBRAS e disponível para o transporte marítimo;

melhoramento das tecnologias de construção de cascos de embarcações que resultem em menor atrito e gere uma menor massa de energia sobre as margens, como já existem protótipos em produção nos estaleiros do entorno de Manaus, etc.

Outro exemplo, que não é novo, mas vem sendo utilizado mesmo com as dificuldades inerentes ao setor é o transporte intermodal de cargas. Como na Amazônia nem todos os rios alcançam os destinos pretendidos e já existem estradas que são interrompidas por rios, aliar racionalmente os dois modais é uma alternativa viável, desde que as prerrogativas ambientais sejam observadas. Por vezes, será necessário pensar a questão considerando um viés puramente econômico, pois os incentivos aos quais a sociedade – os setores hegemônicos da sociedade – reage são “regulados” pela lógica do mercado. Contudo, as ações não podem atender somente aos interesses hegemônicos da vida socioeconômica, mas a sociedade como um todo. Essa iniciativa vem sendo adotada pelo transporte sobre balsas propulsadas por empurradores, o *ro-ro caboclo*.

Essa tarefa cognitiva de pensar novas alternativas para o transporte é urgente, principalmente para o Amazonas que acaba de prorrogar os incentivos do modelo Zona Franca de Manaus por 50 anos, até o ano de 2073, caso contrário, o mesmo transporte tido como eficiente, que dele se pode extrair eficiência ambiental, poderá se tornar altamente degradador. Da mesma forma, a pujança econômica do Polo Industrial de Manaus (PIM), que de certa forma se deve em grande parte às vantagens comparativas e competitivas do transporte fluvial, poderá não ser mais a mesma se o assoreamento do rio pela ação antrópica continuar, resultando em perda de eficiência por conta da redução das cargas para se adaptar ao calado necessário ao tráfego, como já vem acontecendo durante as secas prolongadas.

A pesquisa, apesar de extensa, cobriu parte da problemática do transporte fluvial no estado do Amazonas, questões importantíssimas para a compreensão do universo investigado e para o desenvolvimento de novas formas sustentáveis de apropriação do rio pela navegação ainda devem ser abordadas: a importância da navegação para a soberania nacional, a partir da Amazônia; a criação de pontos fixos de apoio às comunidades de várzea para o suporte emergencial; a construção de portos que atendam à engenharia das águas que sazonalmente sobem e descem, o que não foi utilizado na construção dos últimos complexos portuários construídos na Amazônia, etc. Os resultados apresentados aqui certamente ajudarão a refletir avanços para estas questões, que só poderão ser alcançadas com novas pesquisas acerca do transporte, mas os resultados aqui apresentados poderão nortear ou, pelo menos, instigar novas propostas de discussão no campo acadêmico.

Diante de uma malha hidroviária de mais de 63 mil quilômetros na Amazônia, conseguimos navegar apenas 890 quilômetros, na calha central, um pequeno fragmento diante da imensidão. Ao vivermos a realidade do transporte *in loco*, buscamos não fazer inferências generalistas a respeito do tema que se mostra tão abrangente diante da grande parcela da Amazônia dos rios que ainda está por ser descortinada. Embora o trabalho se aproxime de uma etnografia do transporte fluvial, compreendemos que para torná-lo mais abrangente, nos múltiplos sentidos que possui, necessitaríamos investigar uma maior diversidade de sujeitos envolvidos com o transporte fluvial, o que com certeza será processado no futuro, por nós ou por outros pesquisadores.

O rio e a navegação continuam como responsáveis pelo escoamento da produção, bem como pela dinâmica socioeconômica de cidades, vilas e comunidades do interior amazônico. Se levarmos em conta que a maior parte do território amazonense é coberto por densa floresta e até meados do século XX teve sua comunicação realizada exclusivamente pelos rios, não se justifica pensar outra forma de desenvolvimento logístico para este espaço da Terra.

Embora com atenção secundária pelas políticas de governo – que deveria ser uma política de Estado –, o rio e a navegação são elementos estruturantes para a socioeconomia e socioambiente amazônico. Se o destino existe, o destino dos amazonenses é viver em função dos rios; Se navegar é preciso, no estado do Amazonas é mais que indispensável.

REFERÊNCIAS

A CRÍTICA. **Ordem de serviço para dragagem do rio Madeira é assinada.** Amazônia, 22 mar. 2013. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/amazonia/Manaus-Amazonas-Amazonia-Ordem-servico-dragagem-Madeira-assinada_0_887311320.html. Acesso em 20 nov. 2014.

_____. **Rio Madeira deve ser privatizado por causa do aumento no custo de dragagem da hidrovia.** Amazônia, 19 mai. 2015. Disponível em: http://acritica.uol.com.br/amazonia/Rio-Madeira-privatizado-dragagem-hidrovia_0_1360063987.html. Acesso em: 31 mai. 2015.

AB'SÁBER, Aziz. **A Amazônia: do discurso à práxis.** 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

ACUÑA, Cristhobal. **Nuevo descubrimiento del gran rio de las amazonas.** Madrid: Imprenta del Reyno, 1641.

AGASSIZ, Jean Louis Rodolph; AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866.** Tradução de Edgar Süsskind de Mendonça. Brasília: Senado Federal, 2000. Disponível em: http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/sf000071.pdf. Acesso em: 05 nov. 2012.

AIMBERE, Luiz; CAMPOS, Márcio Peixoto Siqueira. **Identificação de riscos em transporte fluvial na Amazônia brasileira.** In: FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (org.). Amazônia série de pesquisa: transporte e logística. Manaus: EDUA, 2011.

ALENCAR, Edna Ferreira. **Gênero e Trabalho nas sociedades pesqueiras.** In: Lourdes G. Furtado, Wilma Leitão, Alex Fiuza de Mello. (Org.). Povos das Aguas: realidade e perspectivas a Amazônia. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1993. Disponível em: <http://repositorio.museu-goeldi.br/jspui/bitstream/123456789/777/1/POVOS%20DAS%20AGUAS%201993%20ALENCAR.pdf>. Acesso em: 10 out. 2014.

ALMEIDA, Luciana Togeiro de. **Economia Verde: a reiteração de ideias à espera de ações.** Revista Estudos Avançados, Vol. 26, nº 74. São Paulo: 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142012000100007&script=sci_arttext Acesso em 29 mai. 2012.

ÁLVARES JR, Olímpio de Melo. LINKE, Renato Ricardo Antonio. Metodologia Simplificada de Cálculos das Emissões de Gases do Efeito Estufa de Frotas de Veículos no Brasil, CETESB, 2002.

AMAZONAS. **APL de construção naval:** cidade polo Manaus. Manaus: Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais (NEALP), 2008.

_____. **Constituição do Estado do Amazonas.** Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_amazonas.pdf. Acesso em: 30 novembro 2015.

_____. **Porto de Manaus.** Disponível em: <http://www.portodemanaus.com.br/?pagina=nivel-do-rio-negro-hoje>. Acesso em 10 set. 2014.

AMAZÔNIA NEWS. **Aparências, nada mais**. Publicado em: 30 ago. 2010. Disponível em: http://amazonnewsbr.blogspot.com.br/2010_08_01_archive.html. Acesso em: 01 um. 2015.

ANDRADE, Moacir. **Tipos e utilidades dos veículos de transportes fluviais no Amazonas**: sociologia. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1983.

ANDRADE, Rômulo de Paula. "**Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta**": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, n. 2, v.5, mai/ago. Belém: 2010.

ANTAQ. **Os transportes e a emissão de CO₂**: o efeito estufa. (s/d). Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/meioambiente/emissao2efeitoestufa.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2015.

ANTONACCIO, Gaitano. **Amazonas**: a outra parte da história. Manaus: Imprensa Oficial do Amazonas, 2001.

_____. **Um homem que viveu além do seu tempo**. Jornal do Comércio 13/01/2013. Disponível em: http://www.jcam.com.br/noticias_livre_detalhe.asp?n=35928&tit=Um%20homem%20que%20viveu%20al%E9m%20do%20seu%20tempo. Acesso em: 26 ago. 2014.

ARAÚJO, Ariadne. **A Saga dos Arigós**: A história dos Soldados da Borracha. Ceará: Suplemento especial do jornal O POVO, dia 21 de junho de 1998. Disponível em: http://www.udv.org.br/A+Saga+dos+Arigos+_+A+Historia+dos+Soldados+da+Borracha/De+staque/14/. Acesso em: 27 ago. 2012.

ARAÚJO, Valdete Santos de. **Fatores que interferem no transporte de carga em hidrovias**. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **No rio Amazonas (1859)**. Tradução de Eduardo de Lima Castro. Belo horizonte: Editora Itatiaia; Belo horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos**: ensaio sobre a imaginação da matéria. Tradução Antônio de Pádua Danesi. 2 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2013. (Biblioteca do Pensamento Moderno).

BAILEY, R. G. **Identifying ecoregions boundaries**. Environmental management, v. 34, supl. 1, p. S14-S26, 2005.

BARBOSA, Waldir de Albuquerque. **O regatão e suas relações de comunicação na Amazônia**. São Paulo: USP, 1980.

BARRETO, P.; SOUZA JR., Carlos; NOGUERÓN, Ruth; ANDERSON, Anthony; SALOMÃO, Rodney.. **Pressão Humana na Floresta Amazônica Brasileira**. Tradução de Gláucia Barreto e Tatiana Veríssimo. Belém: WRI; Imazon, 2005.

BARTHOLOMEU, D. B.; CAIXETA FILHO, J. V. **Avaliação dos impactos da conservação das rodovias na emissão de gás carbônico pelo transporte de cargas**. In: II Simpósio Internacional "O Transporte e sua importância na cadeia produtiva global: políticas e ações para exportação". Piracicaba: UNIMEP, 2002.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O valle do Amazonas**: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commercio, questões fiscaes do valle do Amazonas. 2. Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

BATES, Henry Walter. **Um naturalista no rio Amazonas**. Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia**: análise do processo de desenvolvimento. 2ª Ed. Série Memórias da Amazônia. Manaus: Valer, INPA, 2007.

BELLE, Edgard. **Um olhar intertextual em**: navegar é preciso, viver não é preciso. In: Cadernos de pós-graduação em letras. São Paulo: Mackenzie, 2004. Disponível em: http://www.mackenzie.com.br/fileadmin/Pos_Graduacao/Doutorado/Letras/Cadernos/Volume_4/010.pdf. Acesso em: 21 mar. 2012.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia**: formação social e cultural. Manaus: Valer, 1999

_____. **Manãos-do-Amazonas**: memória empresarial. Manaus: Governo do Estado do Amazonas; Edua; ACA, 1994.

_____. **Navegação e transporte na Amazônia**. Manaus: Edição Reprográfica, 1995.

_____. **Romanceiro da batalha da borracha**. Manaus: Imprensa Oficial, 1992.

_____. **Amazônia: A guerra na floresta**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira S.A., 1992.

BITTENCOURT, Agnello. **Bacia amazônica**: vias de comunicação e meios de transporte. Rio de Janeiro: Inpa, 1957.

BOFF, Leonardo. **A nova utopia da Terra como Gaia**. In: STARLING, Heloisa Maria Murgel; RODRIGUES, Henrique Estrada; TELLES, Marcela (Orgs.). Utopias agrárias. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

BOFF, Leonardo. **Saber cuidar**: ética do humano-compaixão pela terra. Petrópolis: Vozes, 1999.

BORGES, Barsanufio Gomides. **A rodovia Belém-Brasília**. In: Revista Educação e Mudança. n. 9/10, Jan/Dez, 2002. Disponível em: <http://revistas.unievangelica.edu.br/index.php/revistaeducacaoemudanca/article/viewFile/478/476>. Acesso em: 9 jun. 2015

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 3. ed. São Paulo: Companhia das letras, 1994.

_____. **O tempo vivo da memória**: ensaios de psicologia social. 2. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BRANCO, Samuel Murgel. **O desafio amazônico**. 14. ed. São Paulo: Editora Moderna, 1995.

BRASIL. **A posse da terra no ambiente de várzea**: debates para uma possível solução. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2005. (Coleção cartilha estudos estratégicos)

_____. **Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC)**. Disponível em: <http://www.ahimoc.com.br/>. Acesso em: 02 nov. 2014.

_____. Agência Nacional de Águas. **Região hidrográfica amazônica**. Disponível em: <http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/amazonica.aspx>. Acesso em: 03 jan. 2015.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. **Resolução nº 912-Antaq, de 23 de novembro de 2007**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/0000004033.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2015.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Empresas autorizadas:** hidrovias. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acesso em: 05 abr. 2015.

_____. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Hidrovias brasileiras:** indicadores do transporte de cargas – tonelada útil transportada (t) e tonelada quilômetro útil (TKU). Brasília: abril, 2013. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Transporte_de_Cargas_Hidrovias_Brasileiras_2012TKU.pdf. Acesso em: 02 jun. 2015.

_____. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarEmpresaInteriorAutorizada.aspx>. Acesso em: 20 abr. 2015

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Idade média dos veículos**. Disponível em: http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_IdadeVeiculoMedia.asp. Acesso em: 05 jun. 2015.

_____. **Censo Demográfico 2010:** Amazonas. IBGE. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em: 08 abr. 2011.

_____. **Código de águas:** decreto nº 24.643, de 10 de Julho de 1934. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24643-10-julho-1934-498122-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 set. 2014.

_____. **Colleção das leis do Império do Brasil de 1850**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, s/d. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-36.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2012.

_____. Comissão Nacional da Verdade (CNV): relatório da CNV. **Violações aos Direitos dos Povos Indígenas**. v. 2. Texto temático 5. Disponível em: <http://www.cnv.gov.br/images/pdf/relatorio/Volume%202%20-%20Texto%205.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2014.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1946**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 10 fev. 2013.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 10 set. 2013.

_____. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 18 de setembro de 1946.** Dispõe sobre Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del8463.htm. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho).** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452compilado.htm. Acesso em: 05 abr. 2015.

_____. **Decreto nº 1.037, de 30 de Agosto de 1852.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=66922&norma=82858>. Acesso em: 05 nov. 2012.

_____. **Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934 – Código de águas.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d24643.htm. Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. **Decreto nº 3.216, de 31 de dezembro de 1863.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=64193&norma=80097>. Acesso em: 02 jan. 2013.

_____. **Decreto nº 74.607, de 25 de setembro de 1974.** Dispõe sobre a criação do Programa de Polos Agropecuárias e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA). Disponível: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996>. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto nº 85.387, de 24 de dezembro de 1980.** Dispõe sobre a composição, competência e funcionamento do Conselho Interministerial do Programa Grande Carajás. Disponível: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=126335>. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto nº 85.898, de 13 de abril de 1981.** Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terra com benfeitorias, necessárias à formação do Reservatório da Usina Hidrelétrica de Balbina, da Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A. ELETRONORTE. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-85898-13-abril-1981-435913-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 2 jun. 2015.

_____. **Decreto-Lei 852/38.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del0852.htm. Acesso em 28 jan 2012.

_____. **Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970.** Cria o Programa de Integração Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm. Acesso em: 10 abr. 2015.

_____. **Decreto-Lei nº 1.179, de 6 de julho de 1971.** Institui o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1179.htm. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto-Lei nº 1.813, de 24 de dezembro de 1980.** Institui regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás. Disponível: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=126336>. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto-Lei nº 155, de 10 de fevereiro de 1967.** Dispõe sobre a extinção do Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP) e constituição da Empresa de Navegação da Amazônia S.A (ENASA). Disponível http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0155.htm. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.** Regulamenta a Zona Franca de Manaus. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0288.htm. Acesso em: 02 jan. 2015.

_____. **Decreto-Lei nº 5.044, de 4 de dezembro de 1942.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=13891>. Acesso em: 10 jan. 2013.

_____. **Decreto-Lei nº 5.225, de 1º de fevereiro de 1943.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=5452>. Acesso em: 10 fev. 2012.

_____. **Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945.** Dispõe sobre Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Disponível http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del8463.htm. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico do Rodoviarismo.** Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/historico/>. Acesso em: 10 fev. 2014.

_____. **Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário.** Brasília: Ministério dos Transportes, 2010. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1296243213.pdf>. Acesso em 01 set. 2011.

_____. **Estatuto da Terra. Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964.** http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4504.htm. Acesso em: 12 out. 2014.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **PIB do Amazonas por municípios 2003-2007.** Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2003_2007/tab01.pdf. Acesso em 29 ago 2011.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010.** Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em 26 ago 2011.

_____. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Rodovias brasileiras: gargalos, investimentos, concessões e preocupações com o futuro. Série eixos do desenvolvimento brasileiro. n. 52.** Brasília: IPEA, 2010. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/content/download/1739/9455/file/Ipea%20Com%2052%20rodovias.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2015.

_____. **Instrução Especial INCRA nº 20, de 28 de maio de 1980.** http://www.incra.gov.br/media/institucional/legislacao/atos_internos/instrucoes/instrucao_especial/IE20_280580.pdf. Acesso em: 14 nov. 2014

_____. **Lei 10.406/02.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 28 jan. 2012.

_____. **Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975.** Dispõe sobre o transporte intermodal de cargas. Disponível: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/leis-ordinarias/legislacao/legislacao-1/leis-ordinarias/1980-a-1960#content>. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.** Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas. Disponível: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9611.htm. Acesso em: 01 mar. 2015.

_____. **Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953.** Dispõe sobre Plano de Valorização Econômica da Amazônia e cria a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 04 abr. 2014.

_____. **Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm. Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. **Lei nº 11.786, de 25 de setembro de 2008.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Lei/L11786.htm. Acesso em: 28 abr. 2015.

_____. **Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm. Acesso em: 20 out. 2014.

_____. **Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm.

_____. **Lei nº 582, de 5 de setembro de 1850.** Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=63337&norma=79232>. Acesso em: 03 jan. 2013.

_____. **Lei nº 586, de 6 de setembro de 1850.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-586-6-setembro-1850-559826-publicacaooriginal-82237-pl.html>. Acesso em: 03 jan. 2013.

BRASIL. **Lei nº 6.093, de 29 de agosto de 1974.** Cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6093.htm. Acesso em: 02 jan. 2015.

_____. **Lei nº 6.746, de 10 de dezembro de 1979:** Módulo Fiscal. Disponível em: <http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/128322/lei-6746-79>. Acesso em: 02 jul. 2014.

_____. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Acesso em 13/09/2011.

_____. **Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm. Acesso em: 10 jan. 2013.

_____. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm. Acesso em: 05 abr. 2015.

_____. **Lei nº 3.173, de 6 de junho de 1957.** Cria uma Zona Franca na cidade de Manaus. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3173.htm. Acesso em: 02 jun. 2015.

_____. **Manual de regularização fundiária em terras da União.** Brasília: Secretaria do Patrimônio da União (SPU), 2006. Disponível em: http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/%20081021_PUB_Manual_regularizacao.pdf. Acesso em 28 jul. 2014.

_____. Marinha do Brasil. **NORMAM-02/DPC:** normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação interior. Disponível em: https://www3.dpc.mar.mil.br/normam/N_02/normam02.pdf. Acesso em: 20 jan. 2015.

_____. Marinha do Brasil. **NORMAM-25/DHN:** normas da autoridade marítima para levantamentos hidrográficos. Disponível em: https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/downloads/normam/normam_25.pdf. Acesso em: 20 jan. 2015.

_____. Marinha do Brasil. **NORMAN nº 09/DPC:** “recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo”. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>.

_____. Ministério dos Transportes do Brasil. **Transporte Aquaviário.** Atualização: jan. 2015. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>. Acesso em 10 fev. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Amazonas-Solimões:** Perspectivas na bacia hidrográfica. Secretaria de Fomento para as Ações de Transportes – SFAT. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/SeminarioAmazonasSolimoes/PerspectivasLuizEduardo.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Diretrizes da política nacional de transporte hidroviário.** Brasília, 2010. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/Modal/Hidroviario/PNHidroviario.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Regiões hidrográficas brasileiras (2010).** Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/770>. Acesso em: 23 abr. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Trabalho Duro**: Ministério dos Transportes quer atingir a meta de recuperar sete mil quilômetros de rodovias até o final do ano. Entrevista com o ministro dos transportes Alfredo Nascimento (2007).

_____. Plano Nacional de Logística e Transporte. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/3254>. Acesso em: 20 mar. 2012.

_____. **Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA)**: Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Acesso em: 15 set. 2014.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios Amazonenses do ano de 2003-2007**. IBGE. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2003_2007/tab01.pdf. Acesso em: 15 dez. 2010.

_____. **Projeto Radam**: levantamento de recursos naturais. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Produção Mineral, 1974. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/portal/EVTEAs/CDP_VilaConde/Proj_Radam_Vol_5_FolhaAS_22_Belem.pdf. Acesso em: 10 jun. 2014.

_____. **Resolução Conama nº 004, de 18 de setembro de 1985**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=21>. Acesso em: 20 out. 2014.

_____. **Resolução nº 001/1986 - CONAMA**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/conama/>. Acesso em: 13 set. 2011.

_____. **Resolução nº 004/1985 - CONAMA**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 1985. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/conama/>. Acesso em 13 jan. 2012.

_____. **Resolução nº 237/1997 - CONAMA**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/conama/>. Acesso em: 13 set. 2011.

_____. Secretaria de Políticas Nacionais de Transporte. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2011. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/vetor.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2015.

BRITO, Eliane Gomes de. **Transporte hidroviário interior de passageiros na região amazônica**: metodologias aplicáveis ao cálculo do valor da tarifa. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2008. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB0QFjAAahUKEwjH8fyzx4bGAhWJjQ0KHSiTtAJQ&url=http%3A%2F%2Fwww.pet.coppe.ufrj.br%2Findex.php%2Fproducao%2Fteses-de-dsc%2Fdoc_download%2F101-transporte-rodoviario-interior-de-passageiros-na-regiao-amazonica-metodologias-aplicaveis-ao-calcul&ei=iO14VceNO4mbNqimgqAJ&usg=AFQjCNHEfJddBIR2iaayFN0j0mj7SKtg0g&sig=2=BU9578ozQMU2409jm_5tjw&bvm=bv.95277229,d.eXY. Acesso em: 10 jan. 2015.

BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. 22 ed. Ijuí; Petrópolis: Editora Unijuí; Vozes, 1999.

BUENO, Lucas. **A Amazônia brasileira no holoceno inicial**: tecnologia lítica, cronologia e processos de ocupação. In: PEREIRA, Edithe; GUAPINDAIA, Vera (Orgs.). Arqueologia amazônica. 2 v. 2/2. Belém: MPEG; IPHAN; SECULT, 2010.

BURSZTYN, Marcel; PERSEGONA, Marcelo. **A grande transformação ambiental**: uma cronologia da dialética homem-natureza. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

CAETANO, Márcia. **Fordlândia**: a cidade-fantasma de Henry Ford na Amazônia. In: Blog Na Linha, Jul. 2013. Disponível em: http://marciacl.typepad.com/na_linha/2013/09/fordl%C3%A2ndia-a-cidade-fantasma-de-henry-ford-na-amaz%C3%B4nia.html. Acesso em: 15 jan. 2015.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do império. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

CAPRA, Fritjof. **A teia da vida**: uma nova compreensão científica dos sistemas vivos. Tradução Newton Roberval Eichenberg. São Paulo: Editora Cultrix, 1996. Disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CCkQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.fdvdigital.org%2Frede%2F%3Ftask%3Dcallelement%26format%3Draw%26item_id%3D7%26element%3Df8cc2b8a-3065-4028-9a9b-fb49b5cfffbe%26method%3Ddownload&ei=i1h0VdCTNoumgwSd6IH0Bw&usg=AFQjCNFSd-5pOl-BdfeSKPjedrAbuVwQMw. Acesso em: 03 jun. 2015.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do Desenvolvimento**: Brasil – JK/JQ. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

CARMO, Manoel Martins; BALASSIANO, Ronaldo. **Avaliação da Acessibilidade e Mobilidade nos Polos Produtivos do Interior do Amazonas**. In: FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (org.). Amazônia série de pesquisa: transporte e logística. Manaus: EDUA, 2011.

CARVAJAL, Gaspar de. **Relatório do novo descobrimento do famoso rio grande descoberto pelo capitão Francisco de Orellana**. In: GIUCCI, Guillermo. Frei Gaspar de Carvajal. Ed. bilíngue. Traduzido por Adja Balbino Barbieri Durão e Maria Salete Bento Cicaroni. São Paulo: Scritta; Brasília: Consejería de Educacción de la Embajada de España, 1992.

CARVALHO, Isabel Cristina de Moura. **A invenção ecológica**: narrativas e trajetórias da educação ambiental no Brasil. 3 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

CARVALHO, José Alberto Lima. **Erosão nas margens do rio Amazonas**: o fenômeno das terras caídas e suas implicações na vida dos moradores. Tese (Doutorado do Programa Ordenamento Territorial). Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2012.

CARVALHO, José Alberto Lima. **Terras caídas e consequências sociais**: Costa do Miracauera, Paraná da Trindade, Município de Itacoatiara-AM. Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras). Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2006.

CASSALES, Luíza Dias. **Direito de ir e vir**. In: Revista Jurídica. v. 13, n. 294, 2009. Disponível em: <http://www.amdjus.com.br/doutrina/constitucional/18.htm>. Acesso em 03 jan. 2015.

CASTRO, Anna Raquel de Matos; SANJAD, Nelson; ROMEIRO, Doralice dos Santos. **Da pátria da seringueira à borracha de plantação**: Jacques Huber e seus estudos sobre a cultura das heveas no oriente (1911-1912). In: Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. v. 4. n. 3. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009.

CAVALCANTE, Alcy Hagge. **Transporte de cargas no rio Amazonas**: a modalidade RO-RO caboclo. In: Seminário Internacional: hidrovias (Brasil-Flandres (Bélgica). Brasília: Antaq, 2007.

CAVALCANTE, Thiago Leandro Vieira. **Colonialismo, território e territorialidade**: a luta pela terra dos Guarani e Kaiowa em Mato Grosso do Sul. Assis: UNESP, 2013. (tese de doutorado). Disponível em: http://base.repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/106620/cavalcante_tlv_dr_assis.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 03 jun. 2015.

CERQUINHO, Kleomara. **Hidrovia**: investimento em infraestrutura no estado do Amazonas. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

CHAMBOULEYRON, Rafael; BONIFÁCIO, Monique da Silva; MELO, Vanice Siqueira de. **Pelos sertões estão todas as utilidades**: trocas e conflitos no sertão amazônico (século XVII). Revista de História. n. 162. São Paulo: USP, 2010. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/rh/n162/a02n162.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2013.

CHAVES, Maria do Perpétuo Socorro Rodrigues. **De “Cativo” a “Liberto”**: o processo de constituição sócio-histórica do seringueiro no Amazonas. Manaus: Valer, 2011.

CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais**. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2003.

CHOCANO, Daniel Morales. **Reconstuyendo algunos aspectos socioculturales de artefactos excavados em el bajo Ucayali-Perú**. In: PEREIRA, Edithe; GUAPINDAIA, Vera (orgs.). v.1. Belém: MPEG; IPHAN; SECULT, 2010. (p. 365-402).

CIPOLLA, Fábio. **Vantagem Competitiva**: Revisitando as ideias de Michael Porter. 2009. Disponível em: <http://www.administradores.com.br/artigos/marketing/vantagem-competitiva-revisitando-as-ideias-de-michael-porter/36860/> Acesso em: 10 fev. 2015.

CLEMENTE, Ademir. **Economia e Desenvolvimento Regional**. São Paulo: Atlas, 2000

CNT. **Boletim estatístico CNT**. Fevereiro/2015. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/BOLETIM%20ECONOMICO/2015/201503%20-%20Boletim%20Estatistico%20CNT%20-%20Fevereiro.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2015.

CNT; COPPEAD. **Transporte de cargas no Brasil**: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país (diagnóstico e plano de ação). Rio de Janeiro: Centro de estudos em logística, 2003. Disponível em: <http://portal3.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>. Acesso em 05 mai. 2014.

COSTA, Francisco Luiz Baptista da. **Plano Nacional de Logística e Transporte – PNL**: metodologia, estágio atual e continuidade. 29º Encontro Nacional de Comércio Exterior. Rio

de Janeiro, ENAEX, Novembro de 2009. Disponível em: <http://www.enaex.com.br/arquivos/Francisco_Costa_PNLT.pdf> Acesso em: 30 ago. 2011.

COSTA, Mariete Pinheiro da. **O parlamento e os soldados da borracha no limiar da 2ª Guerra Mundial**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2007. Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/543/parlamento_borracha_mariete.pdf?sequence=1. Acesso em: 10 fev. 2012. (Monografia de especialização).

CROUZEILLES, Renato; COBRA, Priscilla de Paula Andrade; BERNARDO, Luis Renato. **Rodovia para todos?** In: Revista Ciência Hoje. Opinião. Jul. 2010, p. 65-67. Disponível em: http://cienciahoje.uol.com.br/revista-ch/2010/272/pdf_aberto/opiniaio272.pdf. Acesso em: 02 jun. 2015.

CRUZ, Manuel de Jesus Masulo. **Territorialização camponesa na várzea da Amazônia**. São Paulo: USP, 2007.

CUNHA, Euclides. **À margem da história**. 3. ed. Lisboa: Livraria Chandon, 1922. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ub000011.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2013.

DA MATA, Roberto. **O ofício de etnólogo, ou como ter “Anthropological Blues”**. In: NUNES, Edson de Oliveira. *A aventura sociológica: objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

DARWIN, Charles. *A origem das espécies*. E-book. Tradução de Joaquim da Mesquita Paul. Porto: Lello e Imão Editores, 2003. Disponível em: http://www.ufsm.br/ppgppc/images/PDF/darwin_a_origem_das_especies%20livro.pdf. Acesso em: 10 jan. 2013.

DEAN, Waren. **A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica**. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Nobel, 1989.

DEL PRIORE, Mary; GOMES, Fávio dos Santos. **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

DIAS, Ednea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus 1890-1920**. 2. ed. Manaus: Valer, 2007.

DINNERSTEIN, E., OLSON, D.M., GRAHAM, D.J., WEBSTER, A.L., PRIMM, S.A., BOOK BINDER, M.P. **Conservation assessment of the terrestrial ecoregions of Latin America and the Caribbean**. Washington: World Bank. 1995.

DOMINGUES, Mariana Soares; BERMANN, Célio. **O arco de desflorestamento na Amazônia: da pecuária à soja**. In: *Ambiente e Sociedade*. v.15, n.º. 2. São Paulo: Mai/Ago, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-753X2012000200002&script=sci_arttext. Acesso em: 10 jun. 2015.

DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela de Araújo. **O Amapá nos tempos do manganês: o estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico - 1943-2000**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

DUARTE, Jucélio. Pescador de 84 anos mostra como calafetar barco de madeira. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eGaPtNipVec>. Acesso em: 10 mar. 2015.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Tradução Vera Ribeiro e Pedro Sússekind. Rio de Janeiro: Zahar, 2000

ERNANI, Chaves. **Na estrada da vida**: a Transa-amazônica de Paula Sampaio. In: Revista Cinética. v 1. Belém: UFPA, 2007. Universidade Federal do Pará. Disponível em: http://www.revistacinetica.com.br/cep/ernani_chaves.htm./2008. Acesso em: 05 jun. 2015.

ESPÍRITO SANTO. O que são APLs?. Disponível em: <http://www.sedes.es.gov.br/index.php/arranjos-produtivos-locais/o-que-sao-apls>. Acesso em: 10 jan. 2015.

ESTADÃO. **Comissão da verdade investiga falência da Panair**. Disponível em: <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,comissao-da-verdade-investiga-falencia-da-panair,1011195>. Acesso em: 10 fev. 2015.

ESTADÃO. **Conversor de valores**. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/>. Acesso em: 05 set. 2014.

EVANS-PRITCHARD, E. **Os Nuer**. São Paulo: Perspectiva, 1978.

FANTÁSTICO. **Brasil**: quem paga é você. Rede Globo de Televisão. G1, 11 nov. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2013/11/erro-de-projeto-para-transporte-fluvial-gera-gastos-bilionarios-no-tocantins.html>. Acesso em 20 nov. 2014.

FARIAS, Cláudia. **Matriz de transportes no Brasil e a Multimodalidade**. Disponível em: <http://claudiovsfarias.blogspot.com.br/>. Acesso em: 02 jun. 2015.

FEARNSIDE, Philip Martin. **Migração, colonização e meio-ambiente**: O potencial dos ecossistemas Amazônicos. Cadernos de Saúde Pública. v. 9, n. 4. Rio de Janeiro: 1993 (p.448-457).

FERRAZ, Érica; JOHN, Vanderley; BESSA, Vanessa. **Transporte**: CO₂ no Transporte. In: 3º Simpósio Brasileiro de Construção Sustentável: sustentabilidade nos negócios e instrumentos de mudança. São Paulo: SBCS, 2010. Disponível em: http://www.cbcs.org.br/sbcs10/website/userFiles/palestras_sbcs_10/emissao_co2_transporte.pdf. Acesso em 02 jun. 2015.

FERREIRA FILHO, Cosme. **Porque perdemos a batalha da borracha**. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1965.

FERREIRA PENA, Herculano. **Discurso à Assembleia Legislativa da Província do Amazonas**. In: Jornal Treze de Maio. n. 290. Belém: Typographia de Santos e Filhos, 1854. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/hotpage/hotpageBN.aspx?bib=700002&pagfis=1333&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader>. Acesso em: 03 fev. 2013.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem filosófica ao rio Negro**. Belém: Museu Paranse Emílio Goeldi, 1971.

FIGUEIREDO, Marina Morena Alves. **Trabalho e participação político-social das pescadoras da RESEX Canavieiras-BA**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2013.

FILHO, Alcides Goularti. **A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento**. In: Pesquisa e Debate. v. 21, n. 2 (38). São Paulo: 2010 (pp. 247-278). Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/viewFile/7397/5370>. Acesso em: 03 jan. 2013.

FILHO, Manoel Martins do Carmo. **Qualidade da infraestrutura de transporte fluvial de carga e sua importância para os polos de desenvolvimento**. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

FONSECA, João Aires da. **As estatuetas líticas**. In: PEREIRA, Edithe; GUAPINDAIA, Vera (orgs.). Arqueologia Amazônica.v. 1/2. Belém: MPEG; IPHAN; SECULT, 2010.

FONSECA, Maurílio Magalhães. **Arte Naval**. 5 ed. v. 1 e v2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989. Disponível em: https://www.mar.mil.br/dhn/camr/sin_download.html. Acesso em: 27 abr. 2015.

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. **Cultura Cabocla-ribeirinha: mitos, lendas e transculturalidade**. 1ª Ed. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Homens Anfíbios: etnografia de um campesinato das águas**. 1ª Ed. São Paulo: Annablume, 2000.

FREITAS, Aimberê. **Caracterização da demanda atual e acessibilidade da região amazônica**. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

FRITZ, Samuel. **Diário**. In: MARONI, Pablo (org.). Noticias autenticas del famoso Rio Marañon. Iquitos: Peru; Centro de Estudios Teológico de la Amazonia (Ceta), 1988.

FROTA, Cláudia Dantas. **Segurança no transporte aquaviário de passageiros no estado do Amazonas**. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

_____. **O planejamento estratégico de transportes e sua importância no desenvolvimento dos municípios do interior do Amazonas**. In: SIMÕES, Raul Bonis de Almeida; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (Orgs.). Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira. Manaus: Edua, 2011.

FURTADO, Cristina R. G. (Coord.); COSTA, Helson M. da; VISCONTE, Leila L. Y.; NUNES, Regina C. R.; **Aspectos Históricos da Vulcanização**. Polímeros: Ciência e Tecnologia, vol. 13, nº. 2, p. 125-129, 2003. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-14282003000200011>. Acesso em: 28 ago. 2012.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. **Pescadores do rio Amazonas: um estudo antropológico da pesca ribeirinha numa área Amazônica**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1993.

GALVÃO, Olímpio J. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – Uma Perspectiva Histórica**. In: Revista de Planejamento e Políticas Públicas, nº 13, Brasília: IPEA, JUN/1996.

GARCIA, E. L. **Processo de Licenciamento Ambiental das Obras do PAC – HIDROVIAS**. Audiência Pública na Comissão de serviços de infraestrutura do senado federal. Brasília: Senado Federal, 2009. Disponível em: http://www.senado.gov.br/sf/comissoes/ci/ap/AP20090430_LuizEd.Garcia-FNIT-Min.Transp.pdf. Acesso em 30 ago. 2011.

GARCIA, Itelvina. **Modelo de Desenvolvimento: Zona Franca de Manaus – história, conquistas e desafios**. 2. Ed. Manaus: Norma Ed., 2004.

GARFIELD, Seth. **A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra**. v. 29. n. 57. São Paulo: Revista Brasileira de História, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v29n57/a02v2957.pdf>. Acesso em: 15 set. 2011.

GEERTZ, Clifford. **Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura**. In: GEERTZ, Clifford. *A interpretativa das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

GERALDES, Mauro Cesar. **A paleogeografia da Amazônia e as reconstruções dos supercontinentes**. In: ROSA-COSTA, Lúcia Travassos da; KLEIN, Evandro Luiz; VIGLIO, Eduardo Paim (orgs.). *Contribuições à geologia da Amazônia*. v. 5. Belém: SBGeo-Núcleo Norte, 2007.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: UNESP, 1991.

GIUCCI, Guilherme. **Frei Gaspar de Carvajal**. Edição Bilíngue. Traduzido por Adja Balbino Barbieri Durão. São Paulo: Scritta, 1992. (Coleção Orellana). Tradução de: Descubrimiento del Río de las Amazonas.

GOLDENBERG, Mirían. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. 8. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GOMES, Ana Lúcia de Abreu. **Brasília: de espaço a lugar, de sertão a capital (1956-1960)**. Brasília: UnB, PPGHIS, 2008. (Tese de doutorado). Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasil/trabalhos/OCR_GOMES.pdf. Acesso em: 10 jun. 2015.

GOMES, Hugo Miguel Oliveira. **Avaliação de planejamento logístico dos arranjos produtivos locais na Amazônia**. In: SIMÕES, Raul Bonis de Almeida; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (Orgs.). *Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira*. Manaus: Edua, 2011.

GONÇALVES, José Manoel Ferreira; MARTINS, Gilberto. **Consumo de energia e emissão de gases do efeito estufa no transporte de cargas o Brasil**. Revista Engenharia. 586 ed. 586. P. 70-77. Disponível em: http://www.brasilengenharia.com/portal/images/stories/revistas/edicao586/Art.Transportes_1.pdf. Acesso em: 10 jan. 2015.

GONDIM, Linda Maria de Pontes (org.). **O projeto de pesquisa no contexto do processo de construção do conhecimento**. In: Pesquisa em Ciências Sociais. Fortaleza: UFC edições, 1999.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transporte no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca D'Água, 2003.

GORZ, André. **O Imaterial: Conhecimento, Valor e Capital**. São Paulo: Annablume, 2005.

GREENPEACE. **Eficiência Energética e Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE)**: estimativa de redução das emissões de GEE até 2030, a partir de cenários de eficiência energética para veículos leves no Brasil. Abr. 2014. Disponível em: http://www.greenpeace.org/brasil/Global/brasil/report/2014/Estudo%20Coppe_Eficiencia%20e%20Emissoes.pdf. Acesso em: 02 jun. 2015.

GREGÓRIO, V. M. **O progresso a vapor**: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. *Nova econ.* [online]. 2009, vol.19, n.1, pp. 185-212. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512009000100008. Acesso em: 10 set. 2013.

GUIDON, Niéde. **Resenha de publicações sobre o povoamento das Américas**. In: FUMDHAMENTOS: publicação da Fundação Museu do Homem Americano. n. 7. São Raimundo Nonato: FMHA, 2008. Disponível em: <http://www.fumdam.org.br/fumdhamentos7/artigos/Resenha.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2012.

HADDAD, Paulo Roberto; FERREIRA, Carlos Mauricio de Carvalho; ALMEIDA, Thompson Andrade; **Economia Regional**: teorias e métodos de análise. Fortaleza: Banco do Nordeste publishing, 1989.

HARDIN, Garrett. **The Tragedy of the Commons**. Science 13. 12. 1968. Vol. 162, nº 3859, pp. 1243-1248.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. 6. ed. Tradução de Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HEMMING, John. **Árvore de rios**: a história da Amazônia. Tradução de André Luiz Alvarenga. São Paulo: Editora Senac, 2011.

HUNT, E. K. **História do Pensamento Econômico**: uma perspectiva crítica. Tradução José Ricardo Brandão Azevedo – 7ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

IANNI, Octávio. **Teorias da Globalização**. 4 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

IBAMA. **A posse da terra no ambiente de várzea**: debates para uma possível solução. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2005.

IBGE. **PIB do Amazonas por municípios 2003-2007**. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2003_2007/tab01.pdf. Acesso em 29/08/2011.

IDESAM – Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas. **A voadeira solar e o transporte na Amazônia**. Disponível em: <http://www.idesam.org.br/a-voadeira-solar-e-o-transporte-na-amazonia/#.VYkXWvIViko>. Acesso em: 12 jun. 2015.

Instituto Homem e Meio Ambiente da Amazônia – IMAZON. **Linha do tempo**: entenda como ocorreu a ocupação da Amazônia. Belém: Imazon, 2013. Disponível em: <http://imazon.org.br/imprensa/linha-do-tempo-entenda-como-ocorreu-a-ocupacao-da-amazonia/>. Acesso em: 17 mai. 2015.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL - ISA. **Povos Indígenas no Brasil**: Kambeba. Disponível em: <http://pib.socioambiental.org/pt/povo/kambeba/320>. Acesso em: 20 dez. 2012.

ISQUERDO, Aparecida Negri. **O léxico “soldado da borracha”**: uma deriva de valores. n. 38. São Paulo: Alfa, 1994. Disponível em: <http://seer.fclar.unesp.br/alfa/article/view/3963/3638>>. Acesso em: 15 set. 2011.

JODELET, Denise. **As representações sociais**. Tradução de Lílian Ulup. Rio de Janeiro: UERJ, 2001.

JUNIOR, Silveira. **Panair do Brasil**. Disponível em: <http://j.silveirajunior.blog.uol.com.br/>. Acesso em: 10 fev. 2015.

KAHN, Alfred E. **The tyranny of small decisions**: market failures, imperfections, and the limits of economics. *Kylos*, 1966, pp. 23–47

KOIFMAN, Fábio. **Presidentes do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2001.

KUBITSCHECK, Juscelino. **Por Que Construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 1975.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: um conceito antropológico**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

LE MOND DIPLOMATIQUE. Biblioteca diplô. **Cronologia da OPEP**. Disponível em: <http://diplo.org.br/2006-05,a1304>

LEFF, Enrique. **Epistemologia Ambiental**. Tradução de Sandra Valenzuela. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. **Racionalidade Ambiental**. Luiz Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LEONEL, Mauro. **A morte social dos rios**: conflito, natureza e cultura na Amazônia. São Paulo: Perspectiva/Instituto de Antropologia e Meio Ambiente/Fapesp, 1998 (coleção Estudos; 157).

LEVERATTO, Yuri. **O enigma da Pedra Furada**: entrevista com a arqueóloga Niède Guidon. Traduzido por Victor Kawakami. Disponível em: <http://www.yurileveratto.com/po/articulo.php?Id=154>. Acesso em: 11 nov. 2012.

LIMA, Arlindo Prestes de; BASSO, Nilvo; NEUMANN, Pedro Selvino; SANTOS, Alvorí Cristo dos; MÜLLER, Artur Gustavo. **Administração da unidade de produção familiar**: modalidades de trabalho com agricultores. 2 ed.. Ijuí: Unijuí, 2001.

LINS, Nadjá Vanessa Miranda; RODRIGUES, Luzia Raquel Queiroz; BARREIROS, Nilson Rodrigues; MACHADO, Waltair Vieira. **Construção Naval no Amazonas**: proposições para o mercado. Disponível em: www.portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2307474.PDF. Acesso em: 10 jan. 2015. (s/d).

LOUREIRO, Antônio. **A grande Crise**. 2. ed. Manaus: Valer, 2008.

_____. **O Amazonas na época imperial**. 2. ed. Manaus: Valer, 2007.

LOUREIRO, Violeta RefKalefsky. **A Amazônia no século XXI**: novas formas de desenvolvimento. São Paulo: ed. Empório do Livro, 2009.

_____. **Amazônia**: uma história de perdas e danos, um futuro a (re) construir. In: Estudos Avançados. n. 45, v.16. mai/ago. São Paulo, 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142002000200008&script=sci_arttext&tlng=es. Acesso em: 10 jun. 2015.

MACIEL, Jussara Socorro Cury. **Planejamento de Transportes**: estradas vicinais em áreas de várzea na Amazônia. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

MANDEL, Ernest. **Introdução ao Marxismo**. Tradução de A. Castro. 2. ed. Lisboa: Antídoto, 1978.

MANESCHY, Maria Cristina; SIQUEIRA, Deis; ÁLVARES, Maria Luzia Miranda. Pescadoras: subordinação de gênero e empoderamento. In: Revista Estudos Feministas. v.20, n. 3. Florianópolis: UFSC, 2012. (p. 713-737). Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/S0104-026X2012000300007/23825>. Acesso em: 11 fev. 2015.

MANKIW, N. G. **Introdução à Economia**: Princípios de Micro e Macroeconomia. Rio de Janeiro: Campus, 2009.

MARCOVITCH, Jacques. **Pioneiros e empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil**. V3. São Paulo: Edusp; Saraiva, 2009.

MARINHA DO BRASIL. Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAN 12). Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_12/normam12.pdf. Acesso em: 05 dez. 2012.

MARTINS, Marco Aurélio de Carvalho. **O caminho das águas na Amazônia**: itinerário da tecnologia naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial. Manaus: UEA, 2007. Disponível em: <http://www.pos.uea.edu.br/data/area/titulado/download/8-11.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2014.

Marx, Karl. **O capital**: crítica da economia política. livro 2, v. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

_____. **O capital**: crítica da economia política. livro 2, v. 3. São Paulo: Nova Cultural, 1983.

_____. **O capital**: crítica da economia política. Tradução de Reginaldo Sant'Ana. 30 ed. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

_____. **O Capital:** crítica da economia política. Traduzido por Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. 3ª Ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988. (Coleção Os economistas). Tradução de: Das Kapital.

MEGGERS, Betty J. **Amazônia:** a ilusão de um paraíso. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos Transportes por José Carlos Mello.** São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1975.

_____. **Transporte e desenvolvimento econômico.** São Paulo: EBTU, 1984.

MELLO, Sebastião Luiz de; SILVA, Almir Liberato da (Orgs). **Plano Brasil de Infraestrutura Logística – PBLLog:** uma abordagem sistêmica. Brasília: Conselho Federal de Administração, 2013.

MENDONÇA, Roberto. **A tragédia do barco Dominique.** Manaus: Jornal A Notícia, Fev, 1980. Disponível em: <http://catadordepapeis.blogspot.com.br/2011/04/tragedia-do-barco-dominique.html>. Acesso em: 02 fev 2015.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Justiça federal mantém suspensão de implantação do polo naval em Manaus, por não realização da consulta prévia.** Disponível em: <http://www.pram.mpf.mp.br/news/mpf-am-justica-federal-mantem-suspensao-de-implantacao-de-polo-naval-em-manaus-por-nao-realizacao-de-consulta-previa>. Acesso em: 10 jun. 2015.

MIRANDA, Evaristo Eduardo de. **Quando o Amazonas corria para o Pacífico:** uma história desconhecida da Amazônia. Petrópolis: Vozes, 2007

MIRANDA, Gabriela Alves; HOCHMAN, Gilberto. **Doutores da batalha da borracha e o Serviço Especial de Mobilização dos Trabalhadores da Amazônia – SEMTA (1942-1945).** Anais Eletrônicos da 1ª Jornada de Pós-Graduação em História das Ciências da Saúde, 17 a 21 de outubro. Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz. Disponível em: http://www.coc.fiocruz.br/jornada/images/Anais_Eletronico/gabriela_miranda.pdf. Acesso em 28 ago. 2012.

MOITA, Márcia Helena Veleda; MACHADO, Waltair Vieira; SIQUEIRA, Antônio Marcos de Oliveira. **Transporte fluvial de passageiros:** um estudo na região amazônica. In: SIMÕES, Raul Bonis de Almeida; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (Orgs.). Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira. Manaus: Edua, 2011.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **O regatão:** notícias históricas. Manaus: Sérgio Cardoso e Cia Ltda. Editores, 1958. (Edições Planície; Coleção Muiraquitã).

MOOG, Vianna. **O ciclo do ouro negro:** impressões da Amazônia. Belém: Gráfica Falangola, 1975.

MORAIS, Raymundo. **Na planície amazônica.** Rio de Janeiro: Conquista, 1938.

MORÁN, Emílio F. **Adaptabilidade humana:** uma introdução à antropologia ecológica. Tradução de Carlos E. A. Coimbra Jr. E Marcelo Soares Brandão. São Paulo: Edusp, 1994.

MORIN, Edgar. **Ciência com consciência**. Tradução de Maria D. Alexandre e Maria Alice Sampaio Dória. 82 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

NARDOTO, G. G.; MURRIETA, R. S.; PRATES, L. E.; ADAMS, C.; GARAVELLO, M. E.; SCHOR, T.; MORAES, A. O.; RINALDI, F. D.; GRAGNANI, J. G.; MOURA, E. A. F.; DUARTE-NETO, P. J.; MARTINELLI, L.A. **Frozen, chicken for wild fish**: nutritional transition in the Brazilian Amazon Region determined by carbon and nitrogen stable isotope ratios in fingernails. *American Journal of Human Biology*, 31 march 2011. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ajhb.21192/abstract;jsessionid=C88946179279498532DE3B318635D66C.d01t01>. Acesso em: 10 fev. 2015.

NETO, José Neiva Mesquita; PAULA, Maria Helena de. **Considerações sobre a cultura da reima em comunidades rurais de catalão**: relação entre ambiente e a cultura local. In: Espaço em revista. Edição especial: II simpósio de educação ambiental. v. 12, n. 1 jan./jun. Catalão: UFG, 2010 (67-75). Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/espaco/issue/view/1116>. Acesso em: 28 nov. 2014.

NEVES, Auricléia Oliveira das. *A Amazônia na visão dos viajantes dos séculos XVI e XVII: percurso e discurso*. Manaus: Editora Valer, 2011.

NEVES, Eduardo Goés. **Dois interpretações para explicar a ocupação pré-histórica na Amazônia**. In: TENÓRIO, Maria Cristina (org.). *Pré-história da terra brasilis*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1999.

NEVES, Walter A.; BERNARDO, Danilo V. **A origem do homem americano vista a partir da América do Sul**: uma ou duas migrações? In: *Revista de Antropologia*. v. 50. n. 1. São Paulo: Jan/Jun, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ra/v50n1/a01v50n1.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2012.

NODA, Sandra do Nascimento et al. **Contexto socioeconômico da agricultura familiar nas várzeas da Amazônia**. In: NODA, Sandra do Nascimento (org.). *Agricultura familiar na Amazônia das águas*. Manaus: Edua, 2007 (p. 23-89).

NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. **Percepção e representação gráfica**: a “geograficidade” nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas. Manaus: Edua, 2014.

NOGUEIRA, Ana Cláudia Fernandes et al. **A expansão urbana e demográfica da cidade de Manaus e seus impactos ambientais**. Anais da XIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto. Florianópolis: INPE, 21-26 abril 2007.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas**: um estado ribeirinho. Manaus: Edua, 1999.

_____. **Caminhos que marcham**: o transporte fluvial na Amazônia. In: *Terra das águas*. v. 1, n. 2. Brasília: UnB, 2000.

NOVO MILÊNIO. **Nas asas da Panair**. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0058a.htm>. Acesso em: 10 fev. 2015.

ODUM, Eugene. 1983. **Ecologia**. Rio de Janeiro: Guanabara.

OLIVA, José Alex Botelho. **Hidrovias brasileiras**. In: 7º seminário estadual de recursos hídricos do Mato Grosso. Cuiabá: ANTAQ, Nov./2007. Disponível em:

<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/nov0706palestraalexolivacuiaba.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2015.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na selva**. Manaus: Editora Valer, 2000.

OLIVEIRA, Paulo de S. **Caminhos de construção da pesquisa em ciências humanas**. In: Metodologia das Ciências Humanas. São Paulo: Hucitec; Unep, 1998.

OLIVEIRA, Priscila Santos de. **Dificuldades apontadas na logística operacional de transportes na região amazônica pela utilização de cabotagem**. In: BARBOSA, Evandro Brandão. Logística: gestão e operacionalidade na Amazônia. Manaus: BK, 2010.

OLIVEIRA, Roberson de; GENNARI, Adilson Marques. **História do Pensamento Econômico**. São Paulo: Saraiva, 2009.

PALM, Paulo Roberto. **A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1984.

PASCAL, Blaise. **Pensamentos: Artigo XXV: pensamentos diversos (LIX)**. EbooksLibriks, 2002. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/pascal.html> . Acesso em: 27 nov 2014.

PAULA, Mônica Silva de. **O programa zona franca verde e o planejamento de transportes para o escoamento da produção**. In: SIMÕES, Raul Bonis de Almeida; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (Orgs.). Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira. Manaus: Edua, 2011

PAULA, Mônica Silva de; BALASSIANO, Ronaldo; MACHADO, Waltair Vieira. **Cenários para o transporte de produtos florestais não-madeireiros no estado do Amazonas**. In: FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (org.). Amazônia série de pesquisa: transporte e logística. Manaus: EDUA, 2011.

PELLEGRINI, Marcelo. **Redemocratização incompleta perpetua desigualdades no Brasil, diz relatório**. In: Carta Capital, 2015. Publicado em 12 mar. 2015. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/redemocratizacao-incompleta-perpetua-desigualdades-no-brasil-diz-relatorio-573.html/violacoes-aos-povos-indigenas.pdf-7733.html>. Acesso em: 05 jun. 2015.

PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool: Uma ponte marítima centenária – Anos finais do Império/Meados do século XX**. Manaus: Edua/Uninorte, 2009.

PEREIRA, Henrique dos Santos et al. **Comunidades ribeirinhas amazônicas: modos de vida e uso dos recursos naturais**. Manaus: Rego Edições, 2011.

PEREIRA, José Raimundo. **A Exploração do Potencial Hidrelétrico da Amazônia: possibilidades e limitações**. Dissertação de Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Manaus: Centro de Ciências do Ambiente (CCA), Universidade Federal do Amazonas (UFAM), 2003.

PEREIRA, Marcelo Souza. **Hidrovia Tapajós-Teles Pires irá facilitar a chegada de cargas em mar aberto**. In: Revista Fundações e Obras Geotécnicas. São Paulo: Rudder Editora, 2012. (p. 16-20).

_____. **Governança do Amazonas**: infraestrutura de transporte e integração socioeconômica. In: BARBOSA, Evandro Brandão. Governança da Amazônia: socioeconomia, meio ambiente, segurança e defesa. Manaus: BK, 2011.

PEREIRA, Marcelo Souza; NASCIMENTO, Luiz Roberto Coelho. **O escoamento da produção agrícola**: A Microrregião de Manaus e as estratégias dos produtores para superar entraves. Manaus: Valer, 2012.

PETRI, Setembrino; FÚLFARO, Vicente José. **Geologia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1983.

PINTO, Luís Flodoardo Silva. **O autoctonismo**: teoria e cenário. Porto Alegre: Editora Age, 2003.

PONTES FILHO; Raimundo P. **Estudos de história do Amazonas**. Manaus: Valer, 2000.

PORRO, Antônio. **O povo das águas**: ensaios da etno-história amazônica. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

_____. **As crônicas do rio Amazonas**: notas etno-história sobre as antigas populações indígenas da Amazônia. Petrópolis: Vozes, 1992.

PORTER, Michael E. **Vantagem Competitiva**: criando e sustentando um desempenho superior. São Paulo: Campus, 1985.

PORTO DE MANAUS. **Nível do rio negro**. Disponível em: <http://www.portodemanaus.com.br/?pagina=nivel-do-rio-negro-hoje>. Acesso em: 10 jan. 2015.

PORTUGAL, Licínio da Silva. **O conhecimento e o planejamento dos transportes para uma Amazônia Sustentável**. In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva. Estudos de transporte e logística na Amazônia (orgs.). Manaus: Edua, 2006.

PORTUGAL. Encontro Iberoamericano de Ministro dos Transportes e Infra-Estruturas. Málaga: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Set. 2005.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1976

PRANDI, Jadir. **O maior navio cargueiro do mundo**. Disponível em: <http://gigantesdomundo.blogspot.com.br/2011/05/o-maior-navio-cargueiro-do-mundo.html>. Acesso em 23 nov. 2014.

PROJETO PÉ-DE-PINCHA. Disponível em: <http://www.pedepincha.com.br/o-projeto>. Acesso em: 05 abr. 2015.

PROUS, André. **Arqueologia, pré-história e história**. In: TENÓRIO, Maria Cristina (org.). Pré-história da terra brasilis. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1999.

QUIVY, Raymond; Campenhoudt, LucVan. **Manual de investigação em ciências sociais**. Tradução de João Minhoto Marques, Maria Amália Mendes e Maria Carvalho. 4. ed. Lisboa: Gradiva, 2005.

RAIMUNDO, José. **Viagem dos alimentos de São Paulo até Manaus pode levar 15 dias.** Reportagem 11/09/2009. Disponível em: <http://g1.globo.com/globoreporter/0,,MUL1301802-16619,00->

VIAGEM+DOS+ALIMENTOS+DE+SAO+PAULO+ATE+MANAUS+PODE+LEVAR+DIAS.html. Acesso em: 02 jun. 2015.

RAPOZO, Pedro Henrique Coelho; WITKOSKI, Antônio Carlos; FRAXE, Terezinha de Jesus Pinto. **A renda da água:** trabalhadores da pesca e as redes de comercialização na Amazônia brasileira. In: REDD – Revista Espaço de Diálogo e Desconexão, v. 4, p. 1-22, 2011.

REIS, Arthur César Ferreira. **História do Amazonas.** 2. Ed. Belo Horizonte: Itatiaias; Manaus: Superintendência Cultural do Amazonas, 1989.

_____. **O seringal e o seringueiro.** 2. ed. Manaus: EDUA; Governo do Estado do Amazonas, 1997.

REZENDE, Waldir Martins de; BRITO, Custódio Gonçalves de. **Avaliação geológica da bacia paleozoica do Amazonas.** In: Sociedade Brasileira de Geologia. Anais do XVII Congresso. v. 3. Aracaju: Sociedade Brasileira de Geologia, 1973. p. 227-245.

RIBEIRO, Aurení Moraes; SCHENEIDER, Luciane Schulz; ANDRADE, Luana Cardoso de. **Amazônia:** Políticas de Desenvolvimento e Destruição. In: História e e-história. Campinas: Unicamp, 2013. Disponível em: <http://historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=479>. Acesso em: 29 mar. 2015.

RICHARDSON, Harry W. **Economia Regional:** teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Zahar, 1969.

RIVAS, Alexandre; KAHN, James R.; MOURÃO, Renata. **Princípios teóricos sobre instrumentos econômicos e a gestão ambiental.** In: RIVAS, Alexandre; FREITAS, Carlos Edwar de Carvalho; MOURÃO, Renata (Orgs). Valoração e instrumentos econômicos aplicados ao meio ambiente: alternativas para proteger a Amazônia. Manaus: Instituto I-Piatam, 2008. Disponível em: <http://www.suframa.gov.br/riomais20/documentos/valoracao-e-instrumentos-economicos.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2013.

_____. **A economia dos serviços ambientais.** Manaus: no prelo, 2013.

ROCHA, Augusto César Barreto. **Gerência Logística no Amazonas:** um desafio necessário ao desenvolvimento. In: SIMÕES, Raul Bonis de Almeida; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (Orgs.). Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira. Manaus: Edua, 2011.

ROCHA, Augusto Cesar Barreto; FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira. **Análise da competitividade logística:** Um estudo na Amazônia com as indústrias brasileiras do distrito industrial de Manaus. In: FERNANDES, Elton; MACHADO, Waltair Vieira (org.). Amazônia série de pesquisa: transporte e logística. Manaus: EDUA, 2011.

RODRIGUES, Rui. **Transporte Intermodal.** Disponível em: http://maquinistas.org/pdfs_ruirodrigues/TRANSINT.pdf. Acesso em: 10 mar 2012.

ROOSEVELT, Anna. **O povoamento das Américas:** o panorama brasileiro. In: TENÓRIO, Maria Cristina (org.). Pré-história da terra brasilis. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1999.

ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. **Geografia do Brasil**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2006.

ROSSONI, Cláudio F. **Intermodalidade e Multimodalidade**. Apostila de treinamento da Tecpase. Disponível em: <http://tecspace.com.br/paginas/aula/inter/Intermodal-aula02.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2012.

RUS, Guines de; CAMPOS, Javier; NOMBELA, Gustavo et al. **Economia del Transportes**. Barcelona: Antoni Bosch Editor, 2003.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008. (Coleção Idéias Sustentáveis).

SALLES, Carolina. **BR-319, a rodovia fantasma da Amazônia**. Disponível em: <http://carollinasalle.jusbrasil.com.br/noticias/111912824/br-319-a-rodovia-fantasma-da-amazonia>. Acesso em: 30 mai. 2015.

SALORTE, Luciane Maria Legeman. **Carpinteiros dos rios: o saber da construção naval do município de Novo Airão/AM**. Manaus: Edua, 2015.

SAMPAIO, Ângelo Vaz; NORTHFLEET, Airton. **Estratigrafia e correlação das bacias sedimentares brasileiras**. In: Sociedade Brasileira de Geologia. Anais do XVII Congresso. v. 3. Aracaju: Sociedade Brasileira de Geologia, 1973.

SANTIN, Janaina Rigo. As novas fontes de poder no mundo globalizado e a crise de efetividade do direito. In: Revista da SJRJ, Direito Civil e Internacional, n. 25. Rio de Janeiro: SJRJ, 2009. Disponível em: http://www4.jfrj.jus.br/seer/index.php/revista_sjrj/article/viewFile/3/2. Acesso em: 10 jun. 2015.

SANTOS, Ândrea Kely Campos Ribeiro dos; LEITE, Daniela Soares; SANTOS, Sidney Emanuel Batista dos. **DNA mitocondrial de populações humanas pré-colombianas da Amazônia e as interações do passado (paleogenética)**. In: PEREIRA, Edithe; GUAPINDAIA, Vera (orgs.). **Arqueologia amazônica**. 2 v. 1/2. Belém: MPEG; IPHAN; SECULT, 2010.

SANTOS, Elimar Pinheiro do; DRUMMOND, José Augusto. **Cenários da Amazônia: o descortinar das incertezas no início do terceiro milênio**. In: SAYAGO, Doris; TOURRAND, Jean-François; BURSZTYN, Marcel. (Orgs.) **Amazônia: cenas e cenários**. (p. 343-362). Brasília: Unb, 2004.

SANTOS, Marcos. **Empresário Nathan Xavier de Albuquerque, que morreu de infarto no Rio, teve a dimensão de IB Sabbá e JG Araújo**. Blog do Marcos Santos. Disponível em: <http://www.blogmarcossantos.com.br/2013/01/08/empresario-nathan-xavier-de-albuquerque-que-morreu-de-infarto-no-rio-teve-a-dimensao-de-ib-sabba-e-jg-de-araujo/>. Acesso em: 26 ago 2014

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SCHERER, E. F. **Trabalho Ocultado**: carregadores e transportadores de bagagens no porto do Roadway e da Estação Hidroviária de Manaus. 50. ed. Sao Paulo: Editora AnnaBlume, 2013.

SCHMITZ, Pedro Ignácio. **A questão do paleoíndio**. In: TENÓRIO, Maria Cristina (org.). Pré-história da terra brasilis. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1999.

SCHOBENHAUS, Carlos; NEVES, Benjamim Bley de Brito. **A Geologia do Brasil no Contexto da Plataforma Sul-Americana**. In: BIZZI, L. A.; SCHOBENHAUS, C.; VIDOTTI, R. M.; GONÇALVES, J. H. Geologia, Tectônica e Recursos Minerais do Brasil. Brasília: CPRM, 2003.

SERÁFICO, José. **Os SNAAPP e as estradas líquidas da Amazônia**. Biblioteca Virtual do Amazonas: 2007. Disponível em: http://www.bv.am.gov.br/portal/download.php?arquivo=conteudo/serie_memoria/pdfs/81fbf2f31e4c1d88a84c90345611ecc5.pdf. Acesso em: 03 jan. 2014.

SHAKESPEARE, William. **O mercador de Veneza**. EBooks: Ago. 2000. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/mercador.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2013.

SILVA, Carlos Eduardo Pereira de; MENDONÇA, Jefferson Ricardo de. **Dique seco, dique flutuante e navio dique**: funcionalidades. In: NEVES, Carlos Augusto Gomes. IV Prêmio Crea-RJ Oscar Niemeyer de trabalhos científicos e tecnológicos. Rio de Janeiro: CREA, 2013. Disponível em: <http://www.crea-rj.org.br/premiocrearjniemeyer/files/2014/10/ETSS-Constru%C3%A7%C3%A3o-Naval.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2015.

SILVA, Clauzionor Lima da; ROSSETTI, Dilce de Fátima. **História geológica dos rios na Amazônia**. In: Revista Ciência e Cultura. v.61. n.3. São Paulo: Unicamp, 2009. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252009000300010. Acesso em: 21 nov. 2012.

SILVA, Maria de Andrade. **A borracha passada na história**: os soldados da borracha durante a Segunda Guerra. Florianópolis: Universidade do Estado de Santa Catarina, 2005. Monografia. Disponível em: <http://www.pergamum.udesc.br/dados-bu/000000/000000000000/00000083.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2012.

SILVA, Marilene Corrêa da. **As metamorfoses da Amazônia**. Manaus: Edua, 2000.

SINDNAVAL. **Sem polo naval estaleiros migram para região metropolitana de Manaus**. Disponível em: <http://sinaval.org.br/2015/05/sem-polo-naval-estaleiros-migram-para-regiao-metropolitana-de-manaus/>. Acesso em: 15 jun. 2015.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1998.

SIQUEIRA, Gilmar Wanzeller; LIMA, Waterloo Napoleão de; MENDES, Afonso Silva; APRILE, Fábio Marques; BRAGA, Elisabete de Santis; LIMA, Edgar Alexandre Reis de. **Estudo geoquímico da ocorrência de metais pesados selecionados em sedimentos de fundo da plataforma continental do rio Amazonas-norte do Brasil** In: HORBE, Adriana Maria Coimbra; SOUZA, Valmir da Silva (orgs.). Contribuições à geologia da Amazônia. v. 4. Manaus: Gráfica e Editora Silva, 2005.

SOARES, Lúcio de Castro. **Amazônia**. In: UNIÃO GEOGRÁFICA INTERNACIONAL. Guia da excursão n. 8 do XVIII Congresso Internacional de Geografia. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1963.

SOUZA, Ana Maria Oliveira. **O patrimônio cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus**. Manaus: Cultura, 2012.

SOUZA, José Camilo Ramos. **A geografia nas escolas das comunidades ribeirinhas de Parintins: entre o currículo, o cotidiano e os saberes tradicionais**. São Paulo: USP, 2013.

SOUZA, Márcio. **A expressão Amazonense: do colonialismo ao neocolonialismo**. São Paulo: Alfa-ômega, 1977.

_____. **História da Amazônia**. Manaus: Valer, 2009.

SOUZA, Marly Honda de; PORTUGAL, Licínio da Silva. **Transporte Hidroviário Urbano em Manaus: localização de terminal de integração**. Anais da II Mostra de Trabalhos Técnico-Científicos Apoiados pela SUFRAMA. Manaus: SUFRAMA, 2008.

SOUZA, Sheila M. F. Mendonça de. **O silêncio bioarqueológico da Amazônia: entre o mito da diluição demográfica e o da diluição biológica na floresta tropical**. In: PEREIRA, Edith; GUAPINDAIA, Vera (orgs.). Arqueologia amazônica. 2 v. 1/2. Belém: MPEG; IPHAN; SECULT, 2010.

STERNBERG, Hilgard O'Reilly. **A água e o homem na várzea do careiro**. 2. ed. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1998.

_____. **Vales tectônicos na Planície Amazônica?**. Separata da Revista Brasileira de Geografia, n.4, 1950.

STEVENSON, Roland. **Uma luz nos mistérios amazônicos**. Tradução de James R. Fish. Rio de Janeiro: MINC; SPHAN; Fundação Nacional Pró-Memória; Biblioteca Nacional, 1994.

SUFRAMA. **Indicadores de desempenho do Polo Industrial de Manaus: 2010-2015**. Disponível em: http://www.suframa.gov.br/downloads/download/indicadores/RelIndDes_5_2015_mai.pdf. Acesso em: 02 jun. 2015.

_____. **Instalação de empresa de fabricação de acabamento de interiores de embarcações: análise comparativa do estado do Amazonas com o cenário nacional**. Manaus: SUFRAMA, 2011.

_____. **O polo naval de Manaus: conceitos, mercados, impactos e expectativas**. In: Nota Técnica 8. Manaus: COGEC, 2010.

_____. **Relatório modelo polo por empresas: polo naval**. Manaus: CGPRO, 2015.

SURGIK, Ana Carolina. Estudo jurídico para a várzea amazônica. In: BENATTI, José Helder et al. **A questão fundiária e o manejo dos recursos naturais da várzea: análise para a elaboração de novos modelos jurídicos**. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2005.

TAKEUCHI, Hitoshi; UYEDA, S., KANAMORI, Hiroo. **A Terra, um planeta em debate: introdução à geofísica pela análise da deriva continental**. 4. ed. revisada. Tradução de Keyko Kanamori e Nabor Ricardo Ruegg. São Paulo: Edusp; Edart, 1974.

TCU. **Avaliação do Programa Manutenção de Hidrovias**. Relator Ministro Augusto Nardes. Sumários Executivos, Nova Série. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização e Avaliação de Programas de Governo, 2006. Disponível em: http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/programas_governo/areas_atuacao/transporte/hidrovias.pdf. Acesso em: 01 set. 2013.

TEIXEIRA, Carlos Corrêa. **Servidão humana na selva: o aviamento e o barracão dos seringais da Amazônia**. Manaus: Valer; Edua, 2009.

THECNA. **Transporte hidroviário e construção naval na Amazônia (THECNA): diagnóstico e proposições para o desenvolvimento sustentável**. In: Seminário Polo Naval na Amazônia. Manaus: SUFRAMA, 2011. Disponível em: http://www.suframa.gov.br/download/publicacoes/encontros/encontro_polo_naval/thecna_polonaval.pdf. Acesso em: 02 fev 2014

THIOLLENT, Michel. **Crítica metodológica, investigação social e enquete operária**. São Paulo: Polis, 1980.

TOCANTINS, Leandro. **Amazônia: natureza, homem e tempo, uma planificação ecológica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

_____. **O Rio Comanda a Vida: Uma interpretação da Amazônia**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

VARIAN, H. R. **Microeconomia: Princípios básicos**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2006.; e VASCONCELLOS, M. A. S.; OLIVEIRA, R. G. **Manual de Microeconomia**. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2000.

VÁSQUEZ, Adolfo Sanches. **Filosofia da praxis**. Tradução de Luiz Fernando Cardoso. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

VELHO, Otávio Guilherme. **Capitalismo autoritário e campesinato: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009

VIECELI, Dayane. **Planejamento estratégico e financeiro para micro, pequenas e médias empresas**. Videira: UNOESC, 2010. Disponível em: <http://www.uniedu.sed.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/01/Dayane-Vieceli.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2015.

VILLELA, Swami Marcondes; MATTOS, Arthur. **Hidrologia Aplicada**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1975.

VONADA, Rebecca; BORGES, Beto. **Aprendendo sobre serviços ambientais: manual de orientação para o desenvolvimento de sub-programas do Sistema de Incentivos a Serviços Ambientais (SISA) do Acre**. Acre: Forest Trend; Governo do Acre, 2011. Disponível em: http://www.forest-trends.org/documents/files/doc_2542.pdf. Acesso em: 10 dez. 2012.

WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. Tradução de Eugênio Amado. Belo horizonte: Editora Itatiaia; Belo horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

WEBER, Marx. **Ciência e política**: duas vocações. 16 ed. Tradução de Leônidas Hegenberg e Octany Silveira da Mota. São Paulo: Cultrix, 2000.

WEINSTEIN, Bárbara. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência**. São Paulo: Edusp, 1993.

WITKOSKI, Antônio Carlos. **Terras, florestas e águas de trabalho**: os camponeses amazônicos e as formas de uso de seus recursos naturais. São Paulo: Annablume, 2010

WOLF, Eric R. **Sociedades camponesas**: curso de antropologia moderna. Tradução de Oswaldo Caldeira C. da Silva. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.

WOORTMAN, Ellen F. **Família, mulher e meio ambiente no seringal**. In: GODOI, E. P.; NIEMEYER, A. M. de (orgs.). **Além dos territórios: para um diálogo entre a etnologia indígena, os estudos rurais e os estudos urbanos**, Campinas: Mercado das Letras, 1998. Disponível em: http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=5373&Itemid=361. Acesso em: 04 jan. 2012.

WOORTMANN, Ellen F. **Herdeiros, parentes e compadres**: colonos do sul e sitiantes do nordeste. São Paulo; Brasília: Hucitec; Ednub, 1995.

WOORTMANN, Ellen F.; WOORTMANN, Klaas. **O trabalho da terra**: a lógica e a simbólica da lavoura camponesa. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1997.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA
AMAZÔNIA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE) (Em conformidade com a Resolução nº 196/96 – Conselho Nacional de Saúde)

Convidamos o (a) senhor (a) a participar do projeto de pesquisa **Navegar é preciso: os usos sociais do rio**, do pesquisador **Marcelo Souza Pereira**, doutorando do Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. O objetivo deste estudo é investigar os usos sociais dos rios revelando a dinâmica econômica e socioambiental amazônica. Além disso, evidenciar a importância dos rios na dinâmica econômica e sociocultural da economia da borracha; Analisar o rio como espaço de trabalho e circulação – pessoas/mercadorias – da economia camponesa; Evidenciar os rios como lugar de trabalho dos agentes da comercialização; e Demonstrar a relevância das grandes empresas de navegação para a produção e reprodução socioeconômica do Polo Industrial de Manaus. Os dados coletados serão veiculados em uma tese de doutorado, que será elaborada por Marcelo Souza Pereira, sob orientação do professor Doutor Antonio Carlos Witkoski, bem como em revistas e congressos científicos, sempre respeitando a integridade dos sujeitos da pesquisa. Você foi escolhido por ser um dos sujeitos que se utilizam dos rios em suas atividades laborais cotidianas. A sua participação na pesquisa é voluntária e não trará benefício direto ou qualquer compensação financeira. Mas, você estará contribuindo para que a comunidade acadêmica e a sociedade, de um modo geral, conheçam as particularidades das formas de usos sociais deste recurso natural que é o rio. A pesquisa será realizada por meio de entrevistas realizadas a partir de um roteiro pré-estabelecido, gravação de falas e fotografias das ações desenvolvidas pelos trabalhadores. Você é livre para permitir ou não que a entrevista seja gravada ou que sua imagem seja fotografada e tem pleno direito de não responder a qualquer uma das perguntas se não se sentir à vontade. Todas as informações que fornecer, bem como seu nome, permanecerão em sigilo, caso não autorize sua divulgação. Informo ainda que você tem o direito de esclarecer qualquer dúvida em qualquer etapa do estudo. Também lhe é assegurado o direito de desistir de participar da pesquisa em qualquer momento sem prejuízos ou punições. Caso, o senhor concorde em participar, deverá assinar este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, o qual será impresso e assinado em duas vias, ficando uma com o pesquisador e outra com o sujeito. Para manter contato com o pesquisador, segue as seguintes informações: Av. Rodrigo Otávio Jordão Ramos, no. 3000, Campus Universitário – Bairro Coroado, telefone: (92) 3305-4068 (Secretaria do PPGCASA); ou Rua Taubaté, 724 – Bairro da Redenção (92) 9614-9775 (celular) e e-mail: cruisemarcelo@gmail.com. Qualquer observação sobre as condições éticas da pesquisa pode entrar em contato também com o Comitê de Ética em Pesquisa - CEP da UFAM, localizado na Rua Teresina, no. 495, Adrianópolis – Manaus – Amazonas, telefone (92) 3305-5130, e-mail: cep@ufam.edu.br.

CONSENTIMENTO PÓS-INFORMAÇÃO

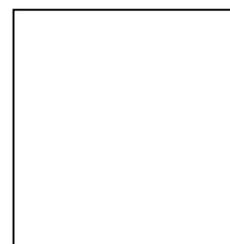
Eu, _____, fui informado(a) sobre o que o pesquisador quer fazer e porque precisa da minha contribuição, e entendi a explicação. Assim, concordo em participar da pesquisa, sabendo que não serei pago (a) e que tenho o direito de retirar meu consentimento a qualquer momento, sem sofrer qualquer penalidade ou constrangimento. Tenho ciência de que esta pesquisa pertence à área de Ciências do Ambiente, não constituindo qualquer risco previsível à minha vida, à minha saúde ou à saúde de outros participantes ou pessoas próximas. Porém, caso haja qualquer problema, o pesquisador responsável deve reparar o prejuízo.

_____, _____ de _____ de _____.

Assinatura do (a) Participante

ou

Assinatura do Pesquisador Responsável



Impressão do dedo polegar
Caso não saiba assinar

APÊNDICE 2 – PARECER CONSUBSTÂNCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – CEP/UFAM



FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE
DO AMAZONAS - FUA (UFAM)



Continuação do Parecer: 340.622

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- 1- Folha de rosto - Adequada, assinada pelo coordenador do Programa;
- 2- Termo de Concordância - adequados;
- 3- TCLE - adequado;
- 4- Instrumento de Coleta de dados - adequados;
- 5- Critérios de inclusão e exclusão - apresentados;
- 6- Riscos e benefícios - adequados;
- 7- Cronograma - prevê pesquisa de Campo de 15/07/2013 a 14/01/2014;
- 8- Orçamento - adequado;

Recomendações:

Atentar para o cronograma apresentado, prevê pesquisa de Campo com início no dia 15/07/2013 a 14/01/2014. Reiteramos que de acordo com a Resolução CNS 196 a pesquisa só poderá ser iniciada após aprovação do Protocolo de Pesquisa em um Comitê de Ética em Pesquisa.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

O projeto de pesquisa apresenta relevância social, atende as exigências da Resolução CNS 196/96 e Complementares.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

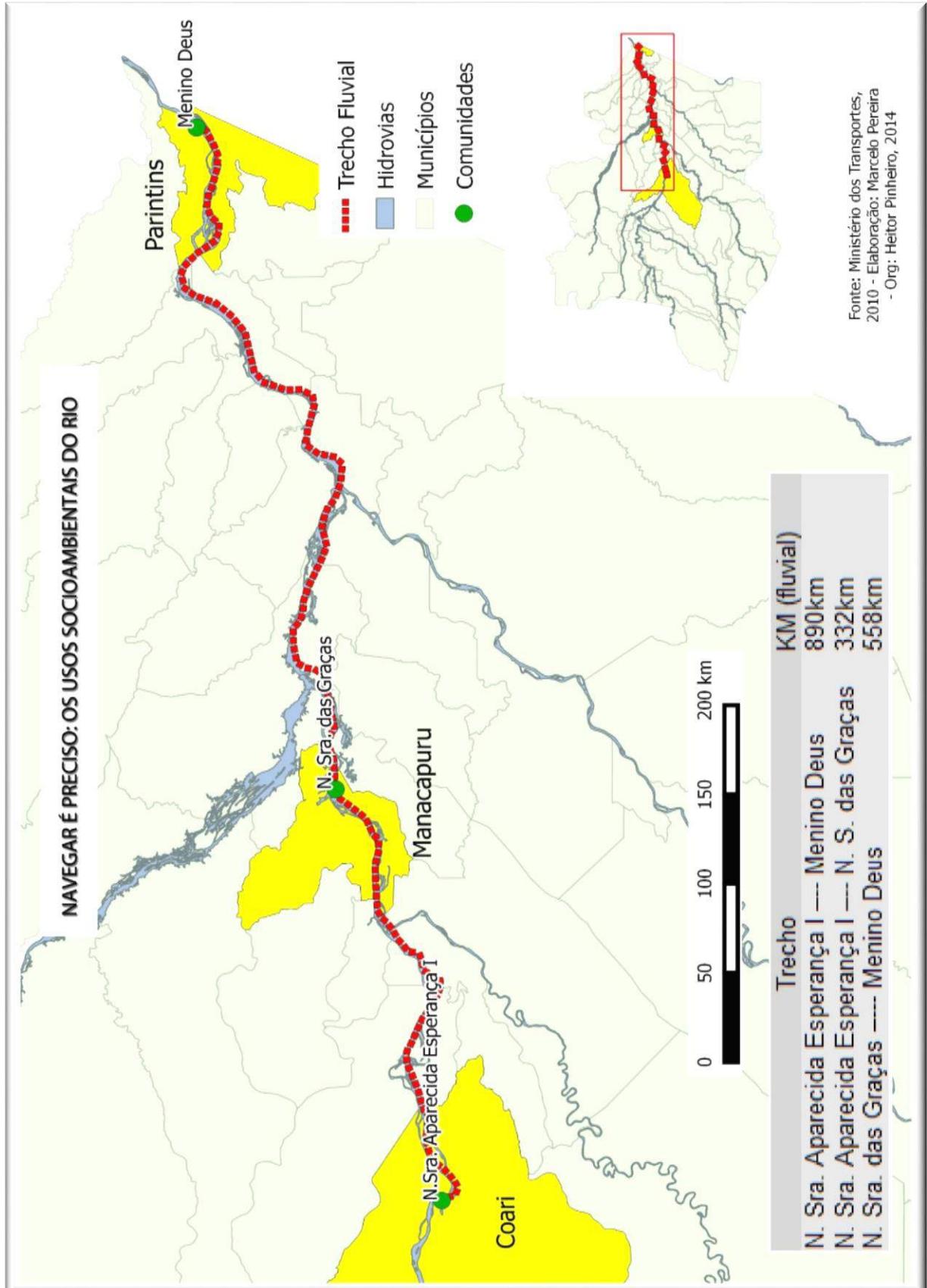
Não

Considerações Finais a critério do CEP:

MANAUS, 25 de Julho de 2013

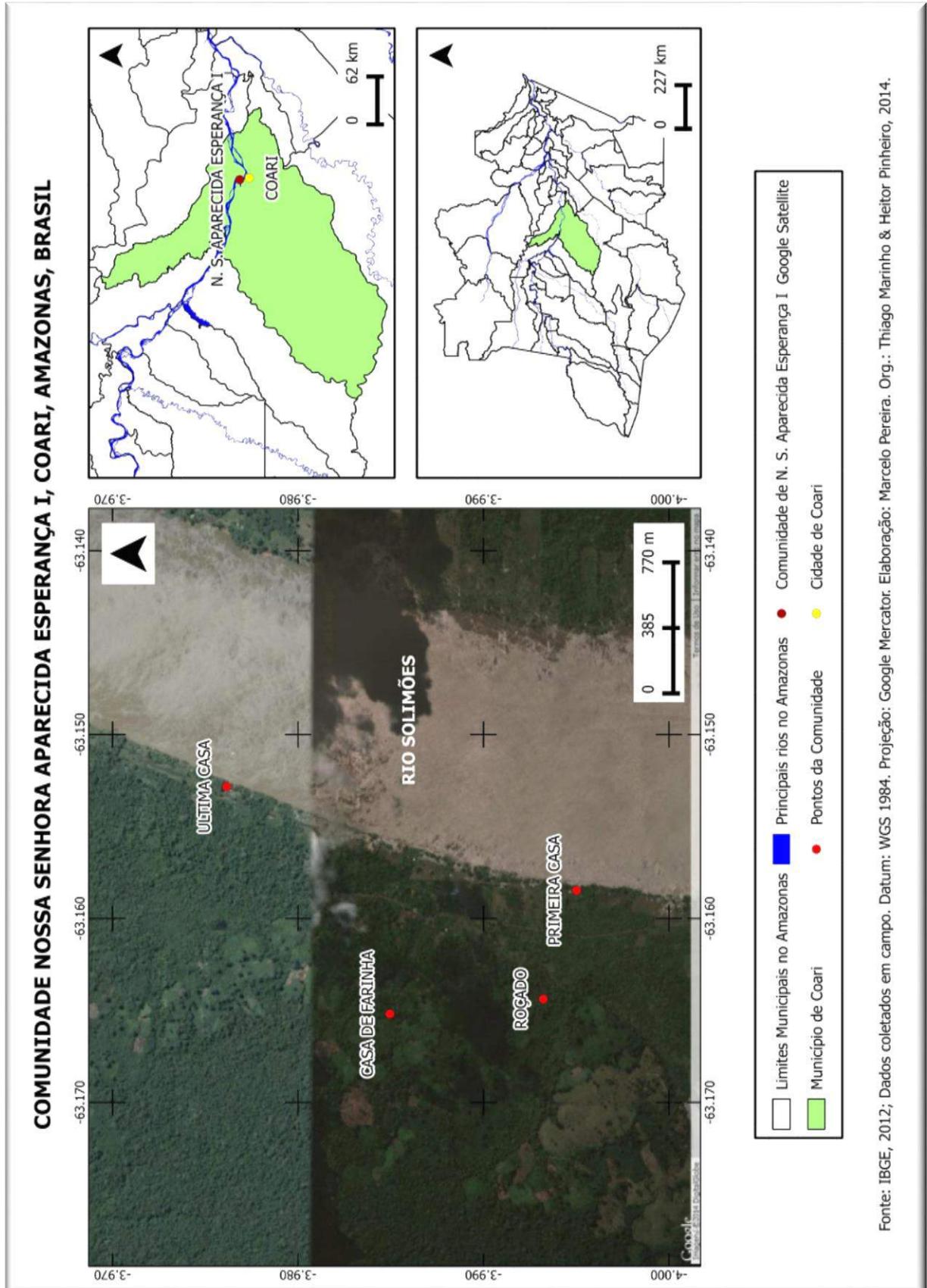
ANEXOS

Anexo A – Área da pesquisa de campo (distância linear fluvial)



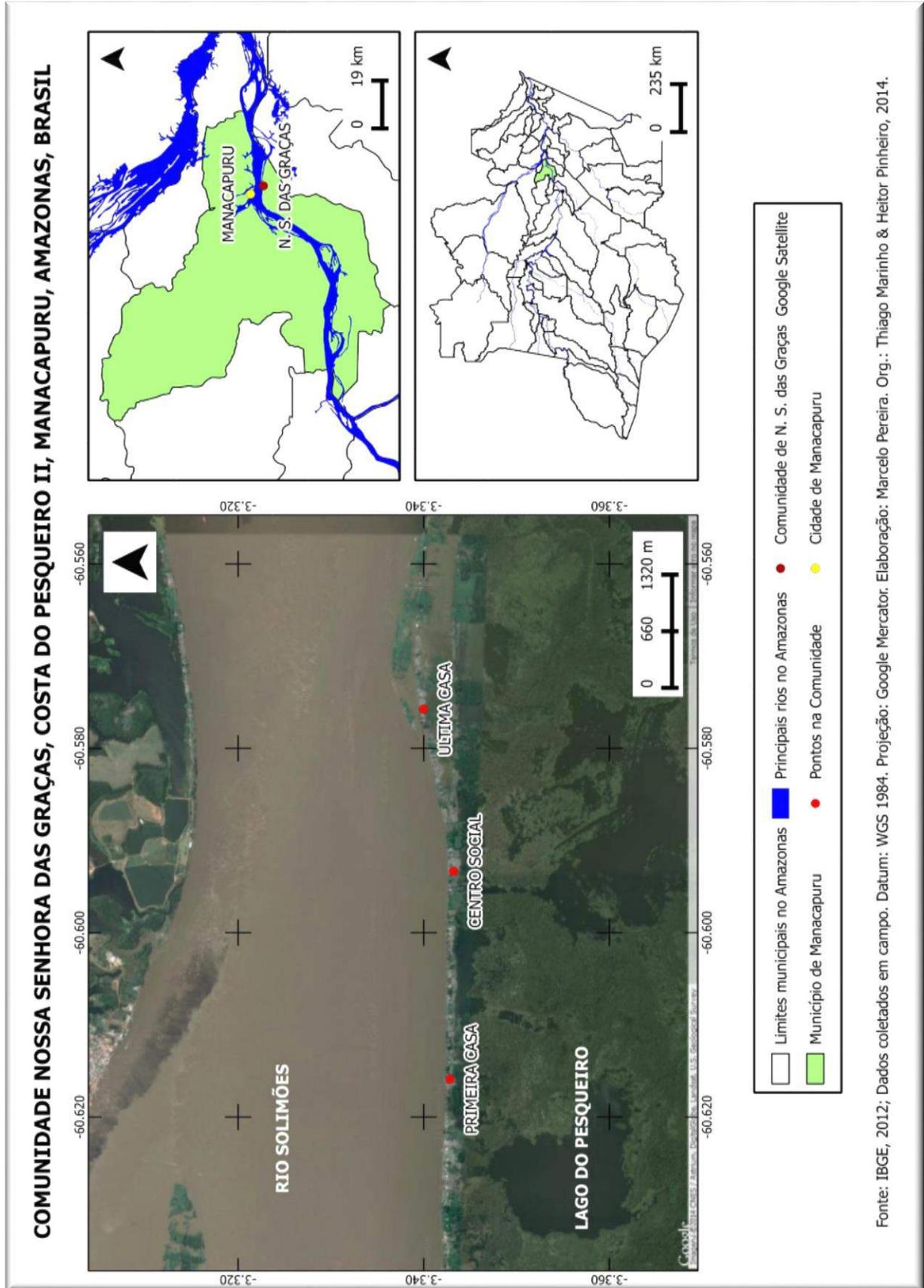
Fonte: Ministério dos Transportes, 2010. Elaboração: Marcelo Pereira. Org.: Heitor Pinheiro, 2014.

Anexo B – Comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM)



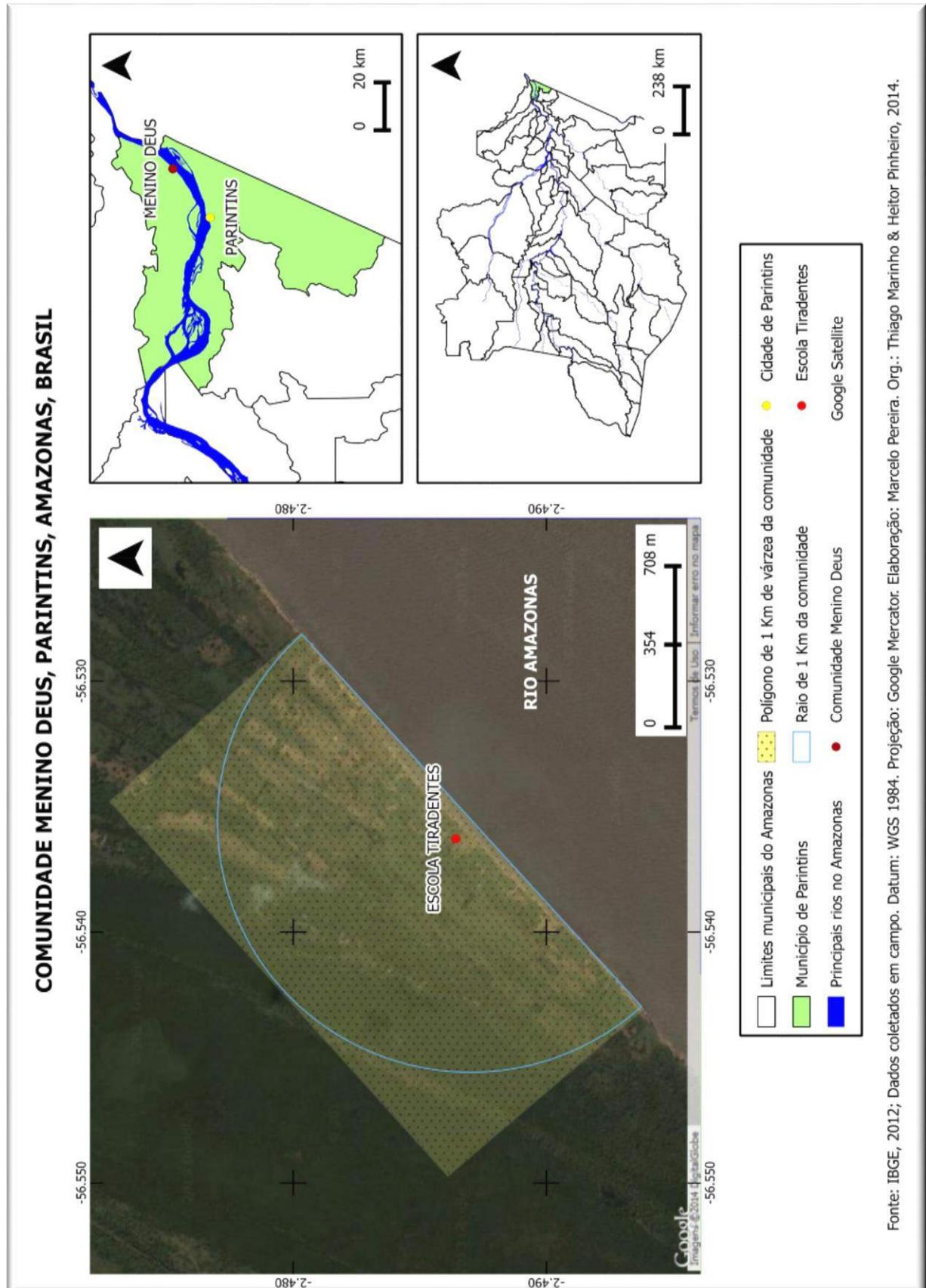
Fonte: Ministério dos Transportes, 2010. Elaboração: Marcelo Pereira. Org.: Heitor Pinheiro, 2014.

Anexo C – Comunidade N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM)



Fonte: Ministério dos Transportes, 2010. Elaboração: Marcelo Pereira. Org.: Heitor Pinheiro, 2014.

Anexo D – Comunidade Menino Deus (Parintins-AM)



Fonte: Ministério dos Transportes, 2010. Elaboração: Marcelo Pereira. Org.: Heitor Pinheiro, 2014.

Anexo E – Tempo geológico e a cronologia da Terra

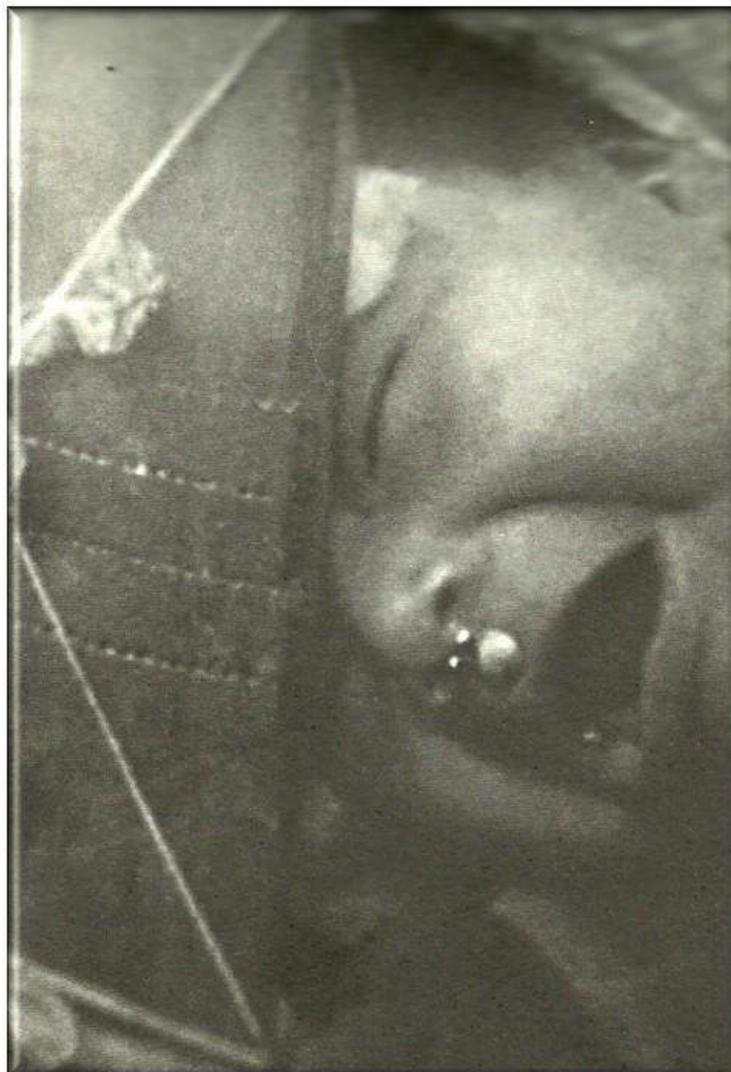
m.a.*	Eras (nomes** e duração em m.a)	Classificação do Período	Duração (m. a.)	Período (m. a.)
Hoje	<i>Cenozóico</i> . Era de "vida recente" remontando a 60 m.a.	Quaternário	1	de 0 a 1
		Terciário	60	de 1 a 60
	<i>Mesozóico</i> . Era de "vida intermediária" que se estende de 60 a 225 m. a.	Cretáceo	70	de 60 a 130
		Jurássico	45	de 130 a 175
		Triássico	50	de 175 a 225
	<i>Paleozóico</i> . Era de "vida antiga", de 225 a 590 m.a.	Permiano	50	de 225 a 275
		Carbonífero	65	de 275 a 340
		Devoniano	55	de 340 a 395
		Siluriano	20	de 395 a 415
		Ordoviciano	75	de 415 a 490
4.500	<i>Pré-cambriano</i> . "Era anterior ao paleozóico mais antigo" e que se estende de 590 a 4.500 m.a. Esta Era abrange mais que 85% da história da Terra. Suas rochas fornecem relativamente poucas evidências de vida orgânica. Começo de mundo.	Cambriano	100	de 490 a 590
		Para o Pré-cambriano não há um sistema de nomes ou períodos consagrados generalizadamente.	3.900	de 590 a 4.500

* m.a = milhões de anos

** Os nomes das Eras evoluíram ao longo de várias centenas de anos de trabalho, durante os quais a nomenclatura mudou à medida que cresciam os conhecimentos.

Fonte: Takeuchi et. al. (1974)

Anexo F – Omágua segurando caniço utilizado para a deformação craniana e criança Shipibo-conibo, do rio Ucayali, no Peru



Fonte: Ferreira (1971, p. 116)
Chocano (2010, p. 390)

Anexo G – Monumento em homenagem a liberdade de navegação do rio Amazonas



Fonte: Pereira (2013).

Anexo H – Principais gêneros de exportação do Amazonas em anos selecionados: 1853, 1855, 1857, 1859, 1861, 1863 e 1864.

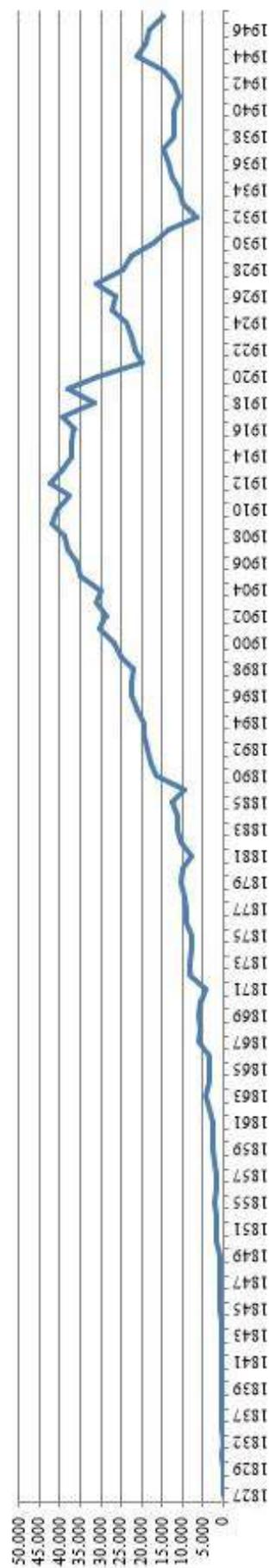
1853		1855	
Gênero	Valor (Réis)	Gênero	Valor (Réis)
Pirarucu	70:139\$000	Pirarucu	140:799\$000
Salsaparrilha	39:453\$000	Goma elástica	59:608\$000
Tabaco	27:713\$000	Castanha	56:838\$000
Óleo de Copaíba	25:815\$000	Manteiga de Tartaruga	34:446\$000
Castanha	20:273\$000	Tabaco	22:298\$000
Manteiga de Tartaruga	16:328\$000	Salsaparrilha	19:480\$000
Goma elástica	9:496\$000	Óleo de Copaíba	12:298\$000
1857		1859	
Gênero	Valor (Réis)	Gênero	Valor (Réis)
Goma elástica	133:989\$000	Pirarucu	152:493\$000
Pirarucu	114:857\$000	Goma elástica	107:738\$000
Castanha	89:809\$000	Castanha	38:012\$000
Manteiga de Tartaruga	31:552\$000	Salsaparrilha	37:934\$000
Salsaparrilha	21:104\$000	Óleo de Copaíba	31:785\$000
Óleo de Copaíba	15:107\$000	Tabaco	31:547\$000
-	-	Manteiga de Tartaruga	10:224\$000
1861		1863	
Gênero	Valor (Réis)	Gênero	Valor (Réis)
Goma elástica	222:622\$000	Goma elástica	511:980\$000
Pirarucu	209:027\$000	Pirarucu	221:220\$000
Óleo de Copaíba	50:773\$000	Cacau	67:691\$000
Castanha	34:216\$000	Óleo de Copaíba	44:622\$000
Manteiga de Tartaruga	30:480\$000	Castanha	36:851\$000
Salsaparrilha	26:902\$000	Salsaparrilha	25:791\$000
Tabaco	18:232\$000	Manteiga de Tartaruga	10:686\$000
-	-	Tabaco	10:314\$000
1864			
Gênero	Valor	%	
Seringa	512:575\$000	51,61%	
Peixe Seco ou Salmoura	221:220\$400	22,27%	
Demais Produtos	259:411\$349	26,12%	
Total	993:206\$749	100,00%	

Fonte: Bastos (1937, p. 228-229)

Anexo I – Produção de borracha na Amazônia (t) e tendência gráfica, 1827-1947.

Ano	Produção														
1827	69	1845	561	1861	2.295	1875	7.730	1892	18.609	1906	36.000	1920	30.790	1934	10.540
1828	51	1846	673	1862	3.555	1876	9.133	1893	19.430	1907	38.000	1921	19.837	1935	12.370
1829	91	1847	625	1863	4.034	1877	9.215	1894	19.470	1908	39.000	1922	21.735	1936	13.247
1830	156	1848	901	1864	3.466	1878	9.229	1895	20.975	1909	42.000	1923	22.580	1937	14.792
1832	122	1849	978	1865	3.546	1879	10.136	1896	22.320	1910	40.800	1924	23.514	1938	12.064
1836	189	1850	1.467	1866	3.558	1880	9.808	1897	22.260	1911	37.730	1925	27.386	1939	11.861
1837	284	1851	1.582	1867	5.827	1881	7.842	1898	21.900	1912	42.410	1926	26.433	1940	11.835
1838	244	1852	1.633	1868	5.651	1882	10.493	1899	25.100	1913	39.370	1927	30.952	1941	10.734
1839	392	1855	2.197	1869	5.876	1883	11.000	1900	26.750	1914	37.000	1928	24.556	1942	12.204
1840	388	1856	1.470	1870	5.602	1884	11.158	1901	30.300	1915	37.220	1929	22.598	1943	14.575
1841	339	1857	1.809	1871	4.274	1885	12.322	1902	28.700	1916	36.500	1930	17.137	1944	21.192
1842	270	1858	2.242	1872	8.218	1886	9.386	1903	31.100	1917	39.370	1931	13.320	1945	18.887
1843	340	1859	2.674	1873	8.291	1890	16.394	1904	33.090	1918	31.700	1932	6.550	1946	18.159
1844	451	1860	2.673	1874	7.716	1891	17.790	1905	30.000	1919	38.000	1933	9.790	1947	14.510

Produção (t)



Fonte: Reis (1965); Dean (1989); Benchimol (1992); Weinstein (1993); Loureiro (2008)

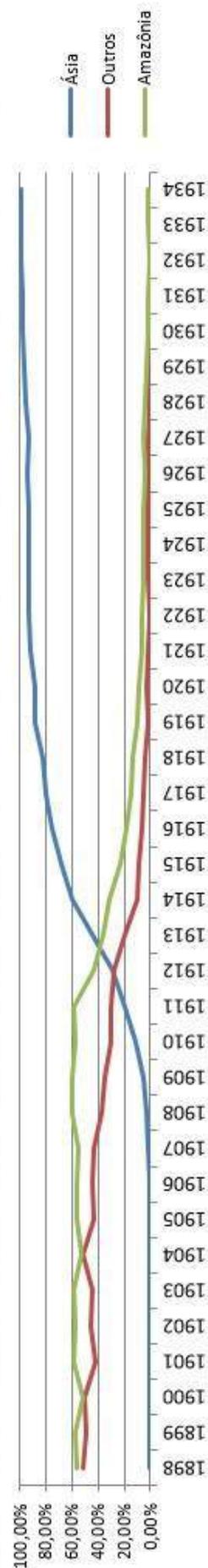
Anexo J – Produção e consumo mundial de borracha, 1898-1934

Ano	Produção				Consumo				% Amazônia
	Ásia	Outros	Amazônia	Total	EUA	Inglaterra	Outros	Total	
1898	1	23.559	21.900	45.460	18.773	9.634	14.404	42.811	51,16%
1899	4	24.686	25.100	49.790	22.674	7.177	18.400	48.251	52,02%
1900	4	27.177	27.650	53.931	19.532	10.983	18.660	49.175	56,23%
1901	5	21.547	30.300	51.852	22.327	8.634	9.529	40.490	74,83%
1902	8	23.638	28.700	52.346	22.480	6.371	21.447	50.298	57,06%
1903	21	24.827	31.100	55.948	24.345	7.797	22.053	54.195	57,39%
1904	43	32.080	30.000	62.123	27.300	9.884	22.015	59.199	50,68%
1905	145	27.000	35.000	62.145	28.046	12.946	24.735	65.727	53,25%
1906	510	29.700	36.000	66.210	28.483	13.838	29.350	71.671	50,23%
1907	1.000	30.000	38.000	69.000	28.634	15.913	19.981	64.528	58,89%
1908	1.800	24.600	39.000	65.400	28.050	10.828	28.203	67.081	58,14%
1909	3.600	24.000	42.000	69.600	30.699	15.207	24.168	70.074	59,94%
1910	8.200	21.500	40.800	70.500	32.385	20.455	17.160	70.000	58,29%
1911	14.419	23.000	37.730	75.149	34.152	16.736	24.261	75.149	50,21%
1912	28.518	28.000	42.410	98.928	49.652	18.724	29.957	98.333	43,13%
1913	47.618	21.452	39.370	108.440	49.851	25.276	33.313	108.440	36,31%
1914	71.380	12.000	37.000	120.380	61.251	18.549	40.600	120.400	30,73%
1915	107.867	13.615	37.220	158.702	98.976	15.072	44.754	158.802	23,44%
1916	152.650	12.448	36.500	201.598	116.475	27.760	46.505	190.740	19,14%
1917	213.070	13.258	39.370	265.698	177.078	25.983	62.627	265.688	14,82%
1918	200.950	9.929	31.700	242.579	142.872	30.104	66.900	239.876	13,22%
1919	340.250	7.350	38.000	385.600	236.977	42.520	68.900	348.397	10,91%
1920	304.816	8.125	30.790	343.731	248.791	56.972	68.300	374.063	8,23%
1921	271.233	2.890	19.837	293.960	179.647	42.116	80.583	302.346	6,56%
1922	352.660	3.205	21.735	377.600	290.970	11.164	89.180	391.314	5,55%
1923	384.771	5.420	22.580	412.771	300.364	12.536	101.310	414.210	5,45%
1924	391.607	6.096	23.514	421.217	318.258	11.110	100.439	429.807	5,47%
1925	481.826	6.735	27.386	515.947	381.770	4.061	134.432	520.263	5,26%
1926	576.955	11.390	26.433	614.778	395.668	84.867	135.905	616.440	4,29%
1927	567.504	6.740	30.952	605.196	397.402	60.428	166.766	624.596	4,96%
1928	620.168	4.950	24.556	649.674	442.227	47.800	177.000	667.027	3,68%
1929	835.797	5.015	22.598	863.410	467.475	72.000	246.000	785.475	2,88%
1930	800.808	3.770	17.137	821.715	371.119	75.050	238.824	684.993	2,50%
1931	781.546	2.575	13.320	797.441	346.685	76.365	245.610	668.660	1,99%
1932	701.360	1.930	6.550	709.840	314.618	78.561	277.071	670.250	0,98%
1933	833.491	2.010	9.790	845.291	416.062	79.424	322.884	818.370	1,20%
1934	999.852	3.050	10.540	1.013.442	454.155	108.900	363.945	927.000	1,14%

Fonte: Reis (1965); Loureiro (2008)

Anexo K – Produção mundial de borracha e tendência gráfica, 1898-1934.

Ano	Ásia		Outros		Amazônia		Total	Ásia		Outros		Amazônia		Total
	Produção (t)	Produção (%)	Produção (t)	Produção (%)	Produção (t)	Produção (%)		Produção (t)	Produção (%)	Produção (t)	Produção (%)	Produção (t)	Produção (%)	
1898	1	0,00%	23.559	51,82%	21.900	55,77%	45.460	213.070	80,19%	13.258	4,99%	39.370	14,82%	265.698
1899	4	0,01%	24.686	49,58%	25.100	57,63%	49.790	200.950	82,84%	9.929	4,09%	31.700	13,07%	242.579
1900	4	0,01%	27.177	50,39%	26.750	51,27%	53.931	340.250	88,24%	7.350	1,91%	38.000	9,85%	385.600
1901	5	0,01%	21.547	41,55%	30.300	58,44%	51.852	304.816	88,68%	8.125	2,36%	30.790	8,96%	343.731
1902	8	0,02%	23.638	45,16%	28.700	57,10%	52.346	271.233	92,27%	2.890	0,98%	19.837	6,75%	293.960
1903	21	0,04%	24.827	44,38%	31.100	58,25%	55.948	352.660	93,40%	3.205	0,83%	21.735	5,76%	377.600
1904	43	0,07%	32.080	51,64%	30.000	53,27%	62.123	384.771	93,22%	5.420	1,31%	22.580	5,47%	412.771
1905	145	0,23%	27.000	43,45%	35.000	56,32%	62.145	391.607	92,97%	6.096	1,45%	23.514	5,58%	421.217
1906	510	0,77%	29.700	44,86%	36.000	56,70%	66.210	481.826	93,39%	6.735	1,31%	27.386	5,31%	515.947
1907	1.000	1,45%	30.000	43,48%	38.000	55,07%	69.000	576.955	93,85%	11.390	1,85%	26.433	4,30%	614.778
1908	1.800	2,75%	24.600	37,61%	39.000	59,63%	65.400	567.504	93,77%	6.740	1,11%	30.952	5,11%	605.196
1909	3.600	5,17%	24.000	34,48%	42.000	60,34%	69.600	620.168	95,46%	4.950	0,76%	24.556	3,78%	649.674
1910	8.200	11,63%	21.500	30,50%	40.800	57,87%	70.500	835.797	96,80%	5.015	0,58%	22.598	2,62%	863.410
1911	14.419	19,19%	23.000	30,61%	37.730	58,94%	75.149	800.808	97,46%	3.770	0,46%	17.137	2,09%	821.715
1912	28.518	28,83%	28.000	28,30%	42.410	42,87%	98.928	781.546	98,01%	2.575	0,32%	13.320	1,67%	797.441
1913	47.618	43,91%	21.452	19,78%	39.370	36,31%	108.440	701.360	98,81%	1.930	0,27%	6.550	0,92%	709.840
1914	71.380	59,30%	12.000	9,97%	37.000	30,74%	120.380	833.491	98,60%	2.010	0,24%	9.790	1,16%	845.291
1915	107.867	67,97%	13.615	8,58%	37.220	23,45%	158.702	999.852	98,66%	3.050	0,30%	10.540	1,10%	1.013.442
1916	152.650	75,72%	12.448	6,17%	36.500	18,11%	201.598	-	-	-	-	-	-	-



Fonte: Reis (1965); Loureiro (2008).

Anexo L – Os (as) chefes de família na Unidade de Produção Familiar de Várzea (UPFV) – Coari (Am), Manacapuru (Am) e Parintins (Am).

● Comunidade Nossa Senhora Aparecida Esperança I, Costa do Santa Rosa, rio Solimões, Coari- Amazonas.
● Comunidade Nossa Senhora das Graças, Costa do Pesqueiro, rio Solimões, Manacapuru- Amazonas.
● Comunidade Menino Deus, Itaboraí do Meio, rio Amazonas, Parintins- Amazonas.

1) Josimar da Silva, 36 anos, Agricultor; 2) Raimundo Bezerra (Ivo), 57 anos, Agricultor; 3) Otavio Bezerra, 53 anos, Agricultor e Presidente da Comunidade; 4) Atacilio Corrêa, 52 anos, Agricultor; 5) Dalvanete Almeida, 44 anos, Agricultora; 6) Jaime Mendonça, 38 anos, Agricultor e Pescador; 7) Maria Madalena, 44 anos, Agricultora e Antônio Ailton, 46 anos, Agricultor e dono de barco; 8) Manoel Cardoso, 69 anos, Agricultor; 9) Roselma Lima, 34 anos, Agricultora; 10) Sebastião Mendonça, 57 anos, Agricultor; 11) José Vítor, 40 anos, Agricultor e Pescador; 12) Neuza Almeida (vó Neuza), 83 anos, Agricultora; 13) João Castro, 66 anos, Agricultor; 14) João Pedro Ven-ceslau, 67 anos, Agricultor; 15) Elizeth Cavalcante, 64 anos, Agricultora; 16) Vânia Matos, 58 anos, Professora; 17) Hozemir Santos, 48 anos, Agricultor; 18) Maria Terezinha Sá, 44 anos, Agricultora; 19) Raimundo Pantoja, 52 anos, Agricultor; 20) Vandernilson Queiroz, 36 anos, Agricultor; 21) Maria Devanir, 50 anos, Agricultora.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo M – A importância do rio na vida dos varzeanos

Importâncias relatadas	Comunidade			Média* **
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Às vezes, descansamos enquanto navegamos	16,7%	12,5%	16,7%	15,0%
Do rio retira o alimento	100,0%	100,0%	83,3%	95,0%
Estando seco ou cheio, todo transporte é pelo rio	100,0%	87,5%	100,0%	95,0%
Grande parte dos trabalhos na várzea depende do rio	100,0%	100,0%	83,3%	95,0%
No rio somos livres: transporte e utilização da água	100,0%	87,5%	83,3%	90,0%
O rio é abençoado e foi deixado por Deus	16,7%	12,5%	16,7%	15,0%
O rio é que permite a comunidade existir	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
O rio nos serve em todas as atividades domésticas	100,0%	75,0%	83,3%	85,0%
O rio permite ser apreciado	33,3%	12,5%	0,0%	15,0%
Quando temos tempo para o lazer ele é no rio	33,3%	50,0%	16,7%	35,0%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFVs.

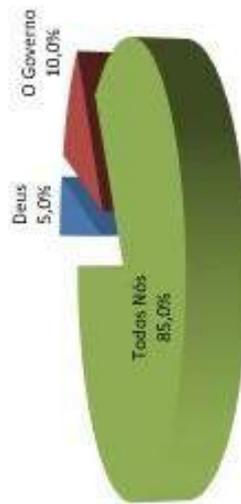
** Ao todo foram emitidas 109 opiniões pelos 20 chefes de família entrevistados: a) 36 opiniões entre os 8 entrevistados em N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM); b) 44 opiniões entre os 6 entrevistados em N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM); e c) 29 opiniões entre os 6 entrevistados em Menino Deus (Coari-AM).

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo N – O responsável por cuidar da natureza na concepção dos varzeanos

Responsáveis por cuidar da natureza	Comunidades			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Deus	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
O governo	0,0%	0,0%	33,3%	10,0%
Todos nós	100,0%	100,0%	50,0%	85,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Justificativas				
As pessoas têm que cuidar pelo menos da sua parte para dar o exemplo				
As pessoas têm que se conscientizar e seguir as orientações que já foram dadas				
As pessoas têm que ter a iniciativa e não tirar da natureza o que não vai consumir				
Cuidar da natureza serve pra saúde e ajuda o planeta em que vive				
A natureza é de onde sobrevivemos, a terra pode secar e não vai mais produzir				
O ambiente é muito grande, mas cada um pode cuidar do que é seu				
O ser humano vive em função da natureza e ela dá os seus alertas				
Porque foi Deus quem deixou e se preservarmos adoecemos menos				
Se as pessoas não se conscientizarem os gastos do governo na natureza não funcionam				
Se cuidarmos, continuaremos utilizando a natureza				
Se não cuidarmos a natureza vai se voltar contra nós				
Se não zelarmos da natureza ninguém zela por nós				
Senão com o tempo não vai ter mais nada				
Somos nós que utilizamos e precisamos da natureza				
O governo é mais forte e tem como cobrar				
É Deus que dá a natureza pra sustentar o povo				
O Governo				
Deus				

Responsável por cuidar da natureza (Coari, Manacapuru e Parintins/AM)



Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo O – As mudanças na comunidade e na vida dos grupos familiares na várzea do rio Solimões-Amazonas

Nº.	Mudanças Relatadas*	A mudança está relacionada a (ao):	Comunidades			Média
			N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
1	A agricultura está desorganizada	Trabalho	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
2	A cheia está maior	Natureza	16,7%	37,5%	16,7%	25,0%
3	A floresta diminuiu	Natureza	0,0%	25,0%	16,7%	15,0%
4	A grande cheia acontece porque tem muito barco no rio e muita terra caída	Natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
5	A terra está dando mais porque o rio alaga todo ano e traz terra nova	Natureza	50,0%	62,5%	50,0%	55,0%
6	Aviagens/baixas florestas/resingas/igapós viraram várzea	Natureza	16,7%	12,5%	16,7%	15,0%
7	Antes as pessoas guardavam semente, agora preferem comprar	Trabalho	50,0%	12,5%	16,7%	25,0%
8	Antes sem associação o agricultor produzia agora não produz	Trabalho	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
9	Antes tinha que desistir da escola pra trabalhar	Trabalho	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
10	As perseguições de gado, porco e cavalo não deixam a agricultura se desenvolver	Trabalho	0,0%	0,0%	33,3%	10,0%
11	As pessoas não plantam mais	Trabalho	33,3%	25,0%	33,3%	30,0%
12	As pragas acabaram com a produção agrícola	Natureza	66,7%	25,0%	16,7%	35,0%
13	As praias estão maiores	Natureza	0,0%	50,0%	33,3%	30,0%
14	Conseguem vender tudo que levam porque agora a cidade tem renda	Trabalho	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
15	Está mais quente	Natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
16	Hoje a agricultura dá mais dinheiro	Trabalho	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
17	Hoje a malhada tem que ser maior porque tem menos peixe	Natureza	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
18	Hoje não dá pra cultivar plantas de longo prazo porque enche todo ano	Natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
19	Hoje o agricultor tem crédito pra comprar o seu transporte	Transporte	0,0%	37,5%	16,7%	20,0%
20	Hoje o trabalho ficou melhor porque tem ferramentas para auxiliar (tecnologia)	Trabalho	33,3%	50,0%	0,0%	30,0%
21	Hoje o transporte é mais seguro por causa da fiscalização da marinha	Transporte	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
22	Hoje tem a condução dia de domingo e quinta-feira pra quem quer ir pra cidade	Transporte	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%

Nº.	Mudanças Relacionadas* (continuação)	A mudança está relacionada a (ao):	Comunidades			Média
			N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
23	Hoje tem mais barcos navegando	Transporte	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
24	Hoje tem mais tartaruga do que jáçá nas praias	Natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
25	Hoje todos têm transporte e não precisam mais do recreio, que está desaparecendo	Transporte	100,0%	87,5%	83,3%	90,0%
26	Hoje trabalha na terra firme o ano todo porque produz menos na várzea	Trabalho	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
27	Lagos e/ou paranás emendaram com o rio	Natureza	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
28	Madeiras boas pra construção está difícil de conseguir	Natureza	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
29	Na seca o canal de navegação já está estreito	Natureza	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
30	Não pode mais viajar de noite no rio por causa de assalto e/ou tráfico de drogas	Transporte	100,0%	87,5%	16,7%	70,0%
31	Não tem mais patrão e trabalha por conta própria	Trabalho	16,7%	37,5%	16,7%	25,0%
32	O agricultor é obrigado a ter outras ocupações pra sobreviver	Trabalho	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
33	O movimento causado pelo terminal da Petrobrás faz quebrar a terra	Transporte	66,7%	0,0%	0,0%	20,0%
34	O rio ficou largo	Natureza	16,7%	25,0%	66,7%	35,0%
35	O rio ficou raso	Natureza	16,7%	25,0%	33,3%	25,0%
36	O rio levou a terra onde plantavam	Natureza	50,0%	25,0%	0,0%	25,0%
37	O rio levou o lugar onde morava	Natureza	16,7%	12,5%	66,7%	30,0%
38	O trabalho antigamente era mais pesado	Trabalho	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
39	O trabalho da farinha está melhor porque usam o rabeta pra moer	Trabalho	16,7%	25,0%	0,0%	15,0%
40	O transporte está mais rápido porque o motor substituiu o remo e a vela	Transporte	50,0%	75,0%	83,3%	70,0%
41	Os animais sumiram	Natureza	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
42	Os barcos de madeira estão desaparecendo e sendo substituídos pelo ferro	Transporte	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
43	Os barcos de pesca do Pará estão invadindo a área amazense e levando o peixe	Transporte	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
44	Os barcos eram pequenos e de lama tolda, agora são grandes	Transporte	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
45	Os filhos não dão continuidade ao trabalho dos pais na agricultura	Trabalho	16,7%	37,5%	0,0%	20,0%
46	Pararam de produzir fibra porque o governo deixou de incentivar	Trabalho	0,0%	37,5%	16,7%	20,0%

Nº.	Mudanças Relatadas* (continuação)	A mudança está relacionada a (ao):	Comunidades			Média
			N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
47	Tem menos peixe (desapareceu, diminuiu o tamanho, mudou o caminho, se esconde)	Natureza	16,7%	50,0%	50,0%	40,0%
48	Tem muita terra caída	Natureza	0,0%	25,0%	33,3%	20,0%
49	Tem muito lixo no rio e no igapó	Natureza	16,7%	0,0%	16,7%	10,0%
50	Tem muitos benefícios do governo e o povo não quer mais trabalhar	Trabalho	33,3%	0,0%	33,3%	20,0%
51	Tem que contratar o frete porque suas canoas não comportam a produção	Transporte	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
52	Vende seu produto na feira e não mais pro marreiteiro	Trabalho	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%

* Como o instrumento de coleta utilizado na pesquisa foi o roteiro de entrevista, os 20 chefes de família, entrevistados nas 3 (três) UPFV's puderam emitir quantas opiniões achassem necessárias, o que resultou numa mescla de 198 opiniões, divididas em 52 itens e relacionadas à 3 categorias principais: natureza, trabalho e transporte.
Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo O.1 – Frequência das respostas derivadas das mudanças indicadas no Anexo J.

Nº.	Mudanças Relatadas	Comunidades						Total	
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
		Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%		
1	Natureza	19	33,9%	39	42,4%	25	50,0%	83	41,9%
2	Trabalho	18	32,1%	23	25,0%	9	18,0%	50	25,3%
3	Transporte	19	33,9%	30	32,6%	16	32,0%	65	32,8%
	Total	56	100,0%	92	100,0%	50	100,0%	198	100,0%
	Média		28,3%		46,5%		25,3%		100,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo O.2 – Frequência das respostas derivadas das mudanças indicadas no Anexo J, referente às linhas: 1, 4, 5, 6, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 47, 48, 49 e 51

Nº.	Mudanças Relatadas	Comunidades						Total	
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru- AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
		Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%		
1	Natureza	12	21,4%	27	29,3%	20	40,0%	59	29,8%
2	Trabalho	0	0,0%	1	1,1%	0	0,0%	1	0,5%
3	Transporte	19	33,9%	30	32,6%	16	32,0%	65	32,8%
	Total	31	55,4%	58	63,0%	36	72,0%	125	63,1%
	Média	24,8%		46,4%		28,8%		100,0%	

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo P – A questão ambiental na comunidade

1. A natureza na comunidade é bem cuidada? *				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Sim	50,0%	50,0%	83,7%	60,0%
Não	50,0%	50,0%	16,7%	40,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. A natureza é bem cuidada**				
Motivos para acreditar que a natureza na comunidade está bem cuidada	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A (o) presidente da comunidade orienta	0,0%	0,0%	20,0%	8,3%
A fiscalização do Ibama impede o desmatamento	0,0%	0,0%	20,0%	8,3%
A Petrobras orienta	33,3%	0,0%	0,0%	8,3%
Não matam os animais silvestres	0,0%	0,0%	20,0%	8,3%
Não pesca nos períodos de reprodução (defeso)	0,0%	25,0%	0,0%	8,3%
Os comunitários limpam seus terrenos	33,3%	75,0%	20,0%	41,7%
Planta árvores nas capoeiras	33,3%	25,0%	0,0%	16,7%
Por não criar gado não precisa desmatar para pasto	0,0%	25,0%	40,0%	25,0%
Só planta em terra de várzea e não precisa desmatar	0,0%	75,0%	60,0%	50,0%
Só derruba o necessário porque trabalha em área de capoeira, além de ter técnicas para salvar as árvores frutíferas	66,7%	50,0%	20,0%	41,7%
3. A natureza não é bem cuidada***				
Motivos para acreditar que a natureza na comunidade está maltratada	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Ainda fazem queimada e derrubam árvores para plantar	100,0%	25,0%	100,0%	62,5%
As casas que ainda não tem fossa poluem o rio	0,0%	25,0%	0,0%	12,5%
Aparece doenças e insetos por causa do desequilíbrio ambiental	0,0%	25,0%	0,0%	12,5%
Falta consciência das pessoas pra preservar	0,0%	0,0%	100,0%	12,5%
Jogam animais mortos no rio	0,0%	75,0%	100,0%	50,0%
Jogam lixo nos terrenos, e estes vão parar no rio e/ou no igarapé	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
O veneno que usam na terra vai pro rio c/ a chuva	0,0%	25,0%	0,0%	12,5%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFVs.				
** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que em sua comunidade a natureza é bem cuidada, isto é, 12 entrevistados nas três UPFVs.				
*** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que em sua comunidade a natureza não é bem cuidada, isto é, 8 entrevistados nas três UPFVs.				

Anexo P.1 – A questão ambiental no trabalho

1. A atividade de trabalho maltrata a natureza?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM)	N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM)	Menino Deus (Parintins-AM)	
Sim	66,7%	0,0%	50,0%	35,0%
Não	33,3%	100,0%	50,0%	65,0%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2. Porque maltrata a natureza**				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM)	N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM)	Menino Deus (Parintins-AM)	
Derruba árvores para plantar	100,0%	0,0%	33,3%	71,4%
A agricultura cansa a terra	0,0%	0,0%	33,3%	14,3%
Toca fogo pra limpar a terra	75,0%	0,0%	0,0%	42,9%
3. Porque não maltrata a natureza***				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM)	N. Sra. das Graças (Manacapuru-AM)	Menino Deus (Parintins-AM)	
Não cria gado	0,0%	0,0%	33,3%	7,7%
Não pesca no período do defeso	0,0%	12,5%	0,0%	7,7%
Quando usa fogo utiliza técnicas	50,0%	0,0%	0,0%	7,7%
Planta árvores na capoeira	50,0%	25,0%	0,0%	23,1%
Só derruba o que é preciso	0,0%	25,0%	0,0%	15,4%
Só planta na várzea	0,0%	87,5%	100,0%	76,9%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados na Unidade de Produção Familiar de Várzea em questão. Cada entrevistado pôde apresentar quantas respostas achou conveniente por se tratar de um roteiro de entrevista.				
** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que sua atividade de trabalho maltrata a natureza, isto é, 7 entrevistados nas três UPFV.				
*** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que sua atividade de trabalho não maltrata a natureza, isto é, 13 entrevistados nas três UPFV.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo Q – A destinação do lixo nas UPFVs

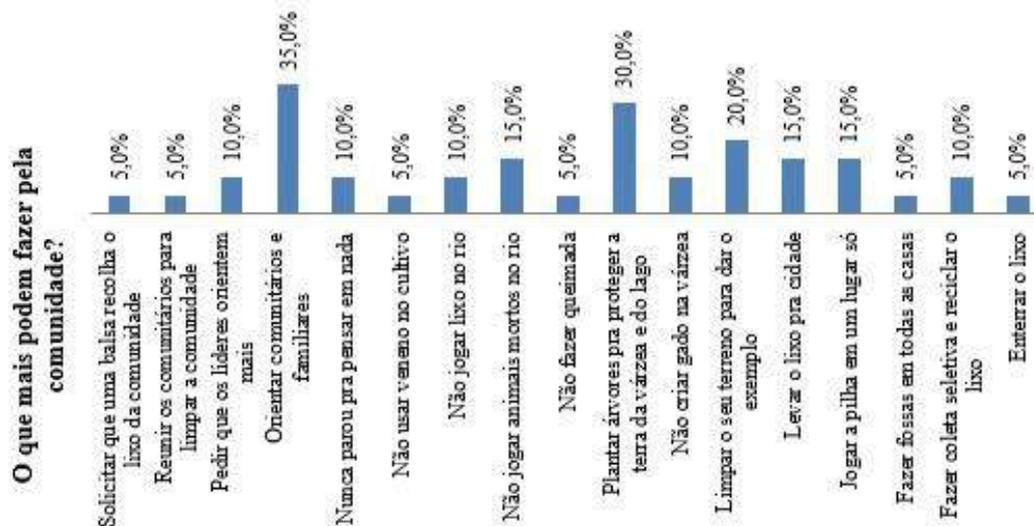
Destino do Lixo	Comunidades			Média*
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Enterra o que não pega fogo	50,0%	37,5%	16,7%	35,0%
Leva pra cidade	33,3%	12,5%	0,0%	15,0%
Queima	83,3%	100,0%	100,0%	95,0%
Vende as latas de alumínio	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFVs.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo R – Ações propostas pelos varzeanos para o cuidado com a natureza

No.	Ações propostas	Comunidades			Média
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
1	Enterrar o lixo	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
2	Fazer coleta seletiva e reciclar o lixo	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
3	Fazer fossas em todas as casas	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
4	Jogar a pilha em um lugar só	16,7%	0,0%	33,3%	15,0%
5	Levar o lixo pra cidade	33,3%	12,5%	0,0%	15,0%
6	Limpar o seu terreno para dar o exemplo	16,7%	12,5%	33,3%	20,0%
7	Não criar gado na várzea	0,0%	0,0%	33,3%	10,0%
8	Não desmatar na várzea e na beira do lago e plantar mais árvores pra proteger a terra	16,7%	50,0%	16,7%	30,0%
9	Não fazer queimada	0,0%	0,0%	16,7%	5,0%
10	Não jogar animais mortos no rio	0,0%	0,0%	50,0%	15,0%
11	Não jogar lixo no rio	0,0%	0,0%	33,3%	10,0%
12	Não usar veneno no cultivo	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
13	Nunca parou pra pensar em nada	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
14	Orientar comunitários, familiares e jovens sobre as questões da natureza	50,0%	25,0%	33,3%	35,0%
15	Pedir que os líderes (professores, presidente, agente de saúde etc.) orientem mais	16,7%	12,5%	0,0%	10,0%
16	Reunir os comunitários para retomar a limpeza da comunidade	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
17	Solicitar que uma balsa recolha a cada 15 dias o lixo da comunidade	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%



Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo S – O rio pode desaparecer ou ficar raso

1. O rio pode desaparecer ou ficar raso?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Se continuar do jeito que está, o rio vai desaparecer	33,3%	25,0%	37,5%	31,8%
O rio não vai desaparecer, mas pode ficar raso	33,3%	37,5%	25,0%	31,8%
Não, o rio não vai desaparecer e nem ficar raso	33,3%	37,5%	37,5%	36,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. Se continuar do jeito que está, o rio vai desaparecer**				
Justificativa	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A terra/lixo já está obstruindo o canal	50,0%	100,0%	33,3%	57,1%
Pode sumir assim como outras coisas sumiram da natureza	0,0%	0,0%	33,3%	14,3%
Se for da vontade de Deus acontece	50,0%	50,0%	66,7%	57,1%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo S – O rio pode desaparecer ou ficar raso (Continuação)

3. o rio não vai desaparecer, mas pode ficar raso***				
Justificativa	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A cada ano as praias aumentam	0,0%	33,3%	50,0%	28,6%
A natureza devolve o que a gente faz com ela	0,0%	33,3%	0,0%	14,3%
A pessoas não tem consciência dos danos que causam ao rio	50,0%	0,0%	0,0%	14,3%
As embarcações têm dificuldades para passar ou encalham	0,0%	33,3%	100,0%	42,9%
O rio está aterrando	50,0%	33,3%	100,0%	57,1%
4. o rio não vai desaparecer e nem ficar raso****				
Justificativa	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A correnteza não deixa aterrar	0,0%	33,3%	0,0%	12,5%
Deus não vai deixar acontecer	50,0%	0,0%	33,3%	25,0%
É mais fácil ele virar mar	0,0%	33,3%	0,0%	12,5%
Fica largo, mas continua fundo	50,0%	66,7%	66,7%	62,5%
Mesmo na seca os navios continuam a passar	0,0%	33,3%	0,0%	12,5%
O rio é poço e sempre nasce água	0,0%	33,3%	0,0%	12,5%
Sempre vai chover e enche de novo	50,0%	0,0%	0,0%	12,5%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPPVs.

** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que o rio vai desaparecer, isto é, 7.

*** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que o rio não vai desaparecer, isto é, 7.

**** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram que o rio não vai desaparecer, isto é, 8.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo S.1 – O rio pode desaparecer ou ficar raso

Nº.	Motivação das justificativas apresentadas	Comunidades						Total	
		N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
		Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
1	Expectativa	1	14,3%	4	30,8%	1	8,3%	6	18,8%
2	Provas Materiais	4	57,1%	8	61,5%	8	66,7%	20	62,5%
3	Religião	2	28,6%	1	7,7%	3	25,0%	6	18,8%
Total		7	100,0%	13	100,0%	12	100,0%	32	100,0%
Média		21,9%		40,6%		37,5%		100,0%	

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo T – A navegação cabocla

1. Sabe navegar?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Sim	100,0%	87,5%	100,0%	95,0%
Não	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. Com quem aprendeu navegar**				
Sujeito que ensinou	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Amigo	16,7%	0,0%	0,0%	5,4%
Outros familiares***	16,7%	14,3%	33,3%	21,0%
Pais (mãe e/ou pai)	33,3%	71,4%	50,0%	52,6%
Sozinho (a), apenas observando	33,3%	14,3%	16,7%	21,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
3. Os segredos para navegar				
Orientação	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Aprender passar banzeiros	66,7%	37,5%	33,3%	45,0%
Conhecer o rio que vai navegar e respeitá-lo	50,0%	75,0%	66,7%	65,0%
Evitar ir longe com o rabeta	100,0%	75,0%	100,0%	90,0%
Evitar navegar de noite por causa de assaltos	100,0%	87,5%	16,7%	70,0%
Evitar navegar em épocas de cerração/nevoeiro	33,3%	12,5%	0,0%	15,0%
Evitar cruzar/atravessar próximo a navios	50,0%	62,5%	83,3%	65,0%
Levar luz de emergência (holofote/lanterna)	50,0%	50,0%	33,3%	45,0%
Manter-se sempre atento	100,0%	87,5%	100,0%	95,0%
Não arriscar sair com perigo de temporal	66,7%	75,0%	100,0%	80,0%
Não carregar demais a embarcação	50,0%	0,0%	0,0%	15,0%
Não navegar em áreas de rebojo	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Não perder o remo do rabeta de centro	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Não usar facebook quando estiver navegando	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Navegar no canal com cuidado durante a seca	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
Obedecer a regra de descida e subida	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Parar e procurar abrigo durante o temporal	16,7%	25,0%	50,0%	30,0%
Procurar se habilitar na Marinha	16,7%	37,5%	33,3%	30,0%
Respeitar o rio	33,3%	25,0%	50,0%	35,0%

3. Os segredos para navegar (Continuação)				
Orientação	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Revisar a máquina e conferir o combustível	16,7%	25,0%	50,0%	30,0%
Sempre usar o colete	66,7%	37,5%	83,3%	60,0%
Só atravessar na frente da cidade	0,0%	0,0%	83,3%	25,0%
Ter cuidado com barrancos que caem	33,3%	37,5%	0,0%	25,0%
Ter um aparelho de comunicação (rádio/celular)	0,0%	12,5%	0,0%	5,0%
Tomar cuidado com pedra, pau, praia e mato	16,7%	100,0%	33,3%	55,0%
4. O melhor horário para navegar				
Período	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Antes de o sol nascer, para evitar o tráfego intenso	83,3%	0,0%	33,3%	35,0%
Durante todo o dia, se não formar temporal	16,7%	87,5%	16,7%	45,0%
Pela manhã, porque de tarde sempre forma temporal	0,0%	12,5%	50%	20,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados nas três UPFVs.				
** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram saber navegar, isto é, 19 entrevistados nas três UPFVs.				
*** Consideramos outros familiares: primos, irmãos, tios, cunhados e maridos.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo U – Atividades de trabalho desempenhadas na enchente/cheia e vazante/seca

Nº.	Atividade	Enchente/Cheia	Vazante/Seca
1	Armazenar alimento	40,0%	10,0%
2	Artesanato	5,0%	0,0%
3	Atividades da Associação da Comunidade	0,0%	5,0%
4	Caçar	10,0%	5,0%
5	Coletar os produtos da floresta	5,0%	0,0%
6	Colher produção agrícola da várzea	0,0%	15,0%
7	Colher e lavar fibra	15,0%	0,0%
8	Comercialização da produção*	60,0%	100,0%
9	Consertar cercas, casas e demais infraestruturas da comunidade	0,0%	5,0%
10	Criar outros animais	0,0%	10,0%
11	Cultivar frutas	0,0%	15,0%
12	Cuidar do gado/Passar pra terra firme**	5,0%	30,0%
13	Limpar a várzea pra chegada da água (fazer a enchente)	40,0%	0,0%
14	Pescar	95,0%	55,0%
15	Plantar nas hortas suspensas (canteiro/balcão/barcume)	75,0%	0,0%
16	Plantar na várzea	0,0%	100,0%
17	Plantar roçado na terra firme	40,0%	30,0%
18	Plantar pastagem	0,0%	10,0%
19	Preparar o caminho do porto que o rio danificou	0,0%	10,0%
20	Produzir farinha	30,0%	0,0%
21	Suspender e preparar as matrizes da próxima safra	35,0%	0,0%
22	Suspender os animais	25,0%	0,0%
23	Suspender o assoalho	10,0%	0,0%
24	Tecer rede de pesca	5,0%	0,0%
25	Tirar madeira na floresta (lenha)***	5,0%	0,0%
26	Zelar a plantação (capina)	0,0%	35,0%

* Na vazante/seca a produção comercializada refere-se aos produtos oriundos da coleta dos produtos da floresta, da produção da várzea, dos produtos beneficiados em terra firme, do pescado e dos produtos dos balcões. Na enchente/cheia os entrevistados indicaram que a comercialização realizada resume-se apenas ao pescado e aos produtos das hortas suspensas, ficando os demais itens produzidos/coletados para o sustento familiar.

* O gado durante a vazante/seca é, normalmente, cuidado na várzea em virtude da abundância de pasto. Durante a enchente/cheia os varzeanos, quando tem disponibilidade de terras, levam suas reses para a terra firme;

*** A madeira retirada na floresta serve apenas para a lenha, uma vez que as madeiras de qualidade só são encontradas em longas distâncias;

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo V – Distâncias percorridas pelos camponeses amazônicos e suas famílias do local de nascimento até a comunidade em que residem e trabalham atualmente

Intervalo (Km/via fluvial)	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Nasceu na Localidade	16,7%	62,5%	37,5%	40,9%
1 ----- 20	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
21 -----50	0,0%	0,0%	25,0%	9,1%
51 ----- 100	33,3%	12,5%	12,5%	18,2%
Mais de 100*	50,0%	12,5%	12,5%	22,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
* O universo considerado para o cálculo percentual foi o tamanho da amostra, somado à entrevista realizada com o presidente e a ex-presidente da comunidade de Parintins-AM, totalizando 22 entrevistados nas três UPFVs.				
** Embora tenhamos tabulado as informações limitando a distância de 100km/via fluvial, ocorreram na amostra distâncias bem superiores, como: 138, 436, 605 e 722 km/via fluvial.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo W – Comercialização na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)

Comercialização na UPFV (Coari, Manacapuru e Parintins-AM)				
1. Faz algum tipo de acordo/parceria pra comercializar a produção?*				
Resposta	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	Média
Sim	16,70%	50,00%	33,30%	35,00%
Não	83,30%	50,00%	66,70%	65,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
2. Os tipos de acordo para a comercialização**				
Acordos	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	Média
Cooperativa	100,00%	0,00%	0,00%	14,30%
Contrata com marreteiro da feira	0,00%	25,00%	33,30%	28,60%
Divide o custo do transporte com vizinho	0,00%	0,00%	66,70%	28,60%
Vende o pescado para o patrão	0,00%	75,00%	0,00%	42,90%
3. Para quem vende a produção*				
Compradores	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	Média
Consumidor final	100,0%	50,0%	100,0%	80,0%
Cooperativa	16,7%	0,0%	0,0%	5,0%
Comerciantes da cidade	16,7%	12,5%	16,7%	15,0%
Marreteiro	0,0%	37,5%	16,7%	20,0%
Marreteiro da Feira	16,7%	75,0%	66,7%	55,0%
Patrão do Peixe	0,0%	37,5%	0,0%	15,0%
Vizinhos	33,3%	37,5%	0,0%	25,0%
4. Local onde vende a produção*				
Local	N. Sra. Aparecida Esperança I (Médio Solimões) Coari-AM	N. Sra. das Graças (Baixo Solimões) Manacapuru-AM	Menino Deus (Baixo Amazonas) Parintins-AM	Média
Na beira do rio em frente a cidade	0,0%	75,0%	16,7%	35,0%
Na comunidade	33,3%	75,0%	16,7%	45,0%
Na feira/mercado da cidade	100,0%	25,0%	83,3%	65,0%
Nos comércios na cidade	0,0%	12,0%	16,7%	10,0%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 20 entrevistados na Unidade de Produção Familiar de Várzea em questão.				
** O universo considerado para o cálculo percentual é o número de entrevistados que indicaram fazer algum tipo de parceria pra comercializar seus produtos, ou seja, 7 entrevistados nas 3 Unidades de Produção Familiar de Várzea em questão.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo X – Tempo de residência na comunidade

Intervalo	Comunidades						Média	
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)		N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru- AM)		Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)			
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
Até 20	0	0,0%	1	12,5%	0	0,0%	1	5,0%
21 ----- 30	3	50,0%	1	12,5%	0	0,0%	4	20,0%
31 ----- 40	2	33,3%	2	25,0%	5	83,3%	9	45,0%
41 ----- 50	1	16,7%	2	25,0%	0	0,0%	3	15,0%
Mais de 50	0	0,0%	2	25,0%	1	16,7%	3	15,0%
Total	6	100,0%	8	100,0%	6	100,0%	20	100,0%
	30,0%		40,0%		30,0%		100,0%	

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo Y - A relação existente entre a embarcação e os cuidados com o meio ambiente

1. As embarcações ajudam a cuidar da natureza?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Sim	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
Não	100,0%	100,0%	7,0%	95,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. Porque as embarcações NÃO ajudam a cuidar da natureza?				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Com o aumento da força e da velocidade da embarcação o impacto dos banheiros quebra os barrancos com maior frequência.	66,7%	100,0%	71,4%	81,0%
As várzeas altas foram destruídas pelos banheiros das embarcações	0,0%	0,0%	14,3%	4,8%
Descartam óleo no rio	16,7%	25,0%	14,3%	19,0%
Jogam dejetos no rio	16,7%	0,0%	0,0%	4,8%
Jogam lixo no rio	66,7%	75,0%	85,7%	76,2%
No igarapé onde não tem banheiro de barco a terra não quebra e tem árvores	0,0%	0,0%	14,3%	4,8%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, somada ao número de presidentes entrevistados, ou seja, 22 nas três UPFVs.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/13.

Anexo Z - A atual condição do transporte

1. Como está o transporte na comunidade?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
O transporte está bom**	16,2%	50,0%	25,0%	31,8%
o transporte NÃO está bom	83,3%	50,0%	75,0%	68,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. Porque as embarcações NÃO ajudam a cuidar da natureza?				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A comunidade perdeu o seu barco de maior porte por falta de manutenção	20,0%	0,0%	16,7%	13,3%
Falta um barco comunitário para o transporte seguro de pessoas e produtos***	100,0%	50,0%	66,7%	73,3%
Na comunidade só existem botes e canoas, o que não comporta a produção da comunidade.	20,0%	0,0%	16,7%	13,3%
O recreio/frete pra cidade sai caro e leva o lucro do produtor	0,0%	50,0%	16,7%	20,0%
O transporte escolar é perigoso, mas pode melhorar	0,0%	50,0%	16,7%	20,0%
Poucos recreios fazem a rota da comunidade pra cidade	0,0%	50,0%	16,7%	20,0%
Precisa de um transporte rápido para emergências médicas	80,0%	25,0%	33,3%	46,7%
Precisa de uma estrada pra reunir a produção num único ponto de travessia	0,0%	100,0%	16,7%	33,3%
São poucos os barcos com maior capacidade na comunidade	0,0%	0,0%	16,7%	6,7%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, somada ao número de presidentes entrevistados, ou seja, 22 nas três UPFVs.				
** Os entrevistados que indicaram que o transporte está bom justificaram a disponibilidade de embarcações como o fator mais relevante.				
*** Nas comunidades que existiam embarcações comunitárias, estas se perderam por conta da falta de manutenção.				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo AA – O dilema caboclo (rio ou estrada)

1. Poderia existir outro tipo de transporte na comunidade?*				
Resposta	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Sim**	66,7%	87,5%	12,5%	54,5%
Não	33,3%	12,5%	87,5%	45,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
2. Opinião sobre a construção de uma estrada				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A vida iria melhorar porque iria existir ligação entre as comunidades	100,0%	62,5%	12,5%	54,5%
As terras são baixas, alagam, caem e a estrada seria destruída	16,7%	0,0%	37,5%	18,2%
Facilitaria a chegada de coisas ruins na comunidade (bandidos e invasão)	16,7%	50,0%	12,5%	27,3%
Facilitaria a comercialização dos produtos	16,7%	50,0%	0,0%	22,7%
Facilitaria o transporte emergencial	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
Facilitaria o transporte escolar	0,0%	62,5%	0,0%	22,7%
Incentivaria o produtor a voltar a plantar	0,0%	37,5%	0,0%	13,6%
O custo de transporte diminuiria	33,3%	12,5%	12,5%	18,2%
O lixo da comunidade poderia ser levado pra cidade	16,7%	0,0%	0,0%	4,5%
O rio é fundo e a correnteza é forte pra construir pontes para atravessar o rio	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
O rio e o barco atendem as necessidades da comunidade	33,3%	12,5%	75,0%	40,9%
O transporte seria mais seguro	66,7%	12,5%	25,0%	31,8%
Sairia caro e não traria benefício	0,0%	37,5%	0,0%	13,6%
3. Porque não trocaria o rio pela estrada?***				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
A estrada alagaria na cheia e não seria usada o ano inteiro	50,0%	12,5%	14,3%	17,6%
A estrada atrapalharia a pesca por causa da ponte	0,0%	12,5%	0,0%	5,9%
A melhor estrada é o rio	100,0%	37,5%	14,3%	35,3%
Com o barco particular vai na cidade a hora que quer	0,0%	62,5%	28,6%	41,2%
Em outros transportes a pessoa anda presa	0,0%	0,0%	14,3%	5,9%
Não adianta ter estrada e não ter o carro	0,0%	12,5%	14,3%	11,8%

3. Porque não trocaria o rio pela estrada?*** (continuação)				
Justificativas	Comunidade			Média
	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	
Não tem como a estrada chegar até Manaus	50,0%	0,0%	0,0%	5,9%
Nenhum transporte seria completo como o rio	0,0%	12,5%	0,0%	5,9%
O barco é mais seguro	0,0%	0,0%	14,3%	5,9%
O barco te deixa no porto de casa	50,0%	0,0%	0,0%	5,9%
O governo deve é melhorar o transporte fluvial	0,0%	12,5%	28,6%	17,6%
O rio e os barcos atendem as necessidades das pessoas do interior	50,0%	62,5%	100,0%	76,5%
O transporte fluvial é mais barato	100,0%	0,0%	0,0%	11,8%
Todos são livres para navegar no rio	0,0%	25,0%	42,9%	29,4%
Uma estrada traria coisas ruins para a comunidade	50,0%	62,5%	0,0%	35,3%
* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, somada ao número de presidentes entrevistados, ou seja, 22 nas três UPFVs.				
** Todos os entrevistados que indicaram que é possível existir outro tipo de transporte na comunidade informaram que tal alternativa é a estrada.				
*** 85% dos entrevistados informaram que não trocariam o rio pela estrada				

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo AB – Navegar é preciso

Navegar é preciso porque...	Status da motivação	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	Média
... a navegação é como um sonho, uma música e um pensamento que vai levando	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... a navegação leva vidas	Vida Material	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... ajuda a gerar renda	Vida Material	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
... as pessoas podem conhecer a vida fora da comunidade	Vida Material	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... as pessoas precisam se deslocar	Vida Material	0,0%	50,0%	50,0%	36,4%
... Deus deu o rio para servir a todos	Vida Simbólica	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... é a forma de comunicação do homem do interior	Vida Material	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... é a opção de transporte mais completa	Vida Material	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
... é como a comunidade se insere no universo da informação	Vida Simbólica	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... é como fazem as visitas (parentes e amigos)	Vida Material	0,0%	25,0%	25,0%	18,2%
... é como se chega na cidade para comprar mantimentos	Vida Material	66,7%	50,0%	25,0%	45,5%
... é como se chega na cidade para vender a produção	Vida Material	66,7%	75,0%	25,0%	54,5%
... é importante para o lazer	Vida Material	0,0%	25,0%	0,0%	9,1%
... é o meio de se chegar na cidade pra receber dinheiro	Vida Material	16,7%	0,0%	25,0%	13,6%
... é o nosso meio de transporte	Vida Material	0,0%	12,5%	12,5%	9,1%
... é por onde acontece todo o movimento no interior	Vida Material	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... é seguro	Vida Material	16,7%	0,0%	0,0%	4,5%
... é uma atividade que acalma	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... é uma atividade que dá inspiração	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... essa atividade tem um significado amplo	Vida Simbólica	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... não dá pra viver sem o rio, o barco e o transporte	Vida Material	50,0%	62,5%	50,0%	54,5%
... não tem outro meio de transporte	Vida Material	33,3%	0,0%	12,5%	13,6%
... navegando se conhece coisas novas	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%

Navegar é preciso porque... (continuação)	Status da motivação	N. Sra. Aparecida Esperança I Médio Solimões (Coari-AM)	N. Sra. das Graças Baixo Solimões (Manacapuru-AM)	Menino Deus Baixo Amazonas (Parintins-AM)	Média
... navegar ajuda a transformar o que se vê	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... navegar é o alimento do pensamento	Vida Simbólica	0,0%	12,5%	0,0%	4,5%
... o rio é franco e não te deixa sem estrada	Vida Material	16,7%	0,0%	12,5%	9,1%
... pelo rio chega tudo que a comunidade precisa	Vida Material	16,7%	0,0%	25,0%	13,6%
... pelo rio chega tudo que o Amazonas precisa	Vida Material	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%
... pode ir e vir quando quiser	Vida Simbólica	16,7%	0,0%	12,5%	9,1%
... podemos apreciar o rio	Vida Material	16,7%	12,5%	0,0%	9,1%
... precisa viajar para tratar da saúde	Vida Material	33,3%	12,5%	12,5%	18,2%
... quando navega pode descansar	Vida Material	16,7%	12,5%	12,5%	13,6%
... se sente livre	Vida Simbólica	16,7%	25,0%	0,0%	13,6%
... tem que estudar	Vida Material	0,0%	0,0%	12,5%	4,5%

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, somada ao número de presidentes entrevistados, ou seja, 22 nas três UPFVs.

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

Anexo AC – Parceiros da Comercialização na UPFV



1) Derval Freitas: Agricultor e Marceneiro, 43 anos, Comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, rio Solimões (Coari-Am).



2) Antônio Costa: Agricultor e Pastor, 43 anos, Comunidade N. Sra. Aparecida Esperança I, rio Solimões (Coari-Am).



3) Raimundo Cavalcante (Seu "Peroba"): Agricultor e ex-catraleiro, 67 anos, Com. N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-Am).



4) Antônio José Silva: Patrão da Pesca, 44 anos, Comunidade N. Sra. das Graças, rio Solimões (Manacapuru-Am).



5) Aldair Souza: Patrão da Pesca e Agricultor, 46 anos, Comunidade N. Sra. das Graças, rio Solimões (Manacapuru-Am).



6) Antônio Ailton: Agricultor, 46 anos, Comunidade N. Sra. das Graças, rio Solimões (Manacapuru-Am).



7) João Almeida: Agricultor, Pescador e Transportador, 48 anos, Comunidade Menino Deus, rio Amazonas (Parintins-Am).



8) Deodoro Santos: Agricultor, Criador e Transportador, 65 anos, Comunidade Menino Deus, rio Amazonas (Parintins-Am).



9) Raimundo Pires: Pescador e Transportador, 39 anos, Comunidade Menino Deus, rio Amazonas (Parintins-Am).

Anexo AD – Perfil geral dos Parceiros da Comercialização na UPFV*

1) Atividades exercidas além do transporte	
Atividades	%
Agricultor *	37,5
Pescador	37,5
Patrão de Pesca	25,0
Marceneiro	12,5
Mecânico	12,5
Pastor	12,5
Criador de gado	12,5
2) Idade dos entrevistados (Anos)	
Intervalo	%
Até 40	12,5
41 ---- 50	62,5
Acima dos 50	25,0
Total	100,0%
3) Estado Civil dos entrevistados	
Estado Civil	%
Casado	87,5
União Estável	12,5
Total	100,0
4) Escolaridade	
Escolaridade	%
Ensino Básico	87,5
Não alfabetizado	12,5
Total	100,0
5) As relações comerciais com os camponeses	
Escolaridade	%
Não realiza comércio na comunidade	37,50
Paga no dinheiro à vista ou no retorno	37,50
Paga por semana, na confiança	25,00
Total	100,0
6) Local de nascimento (km/via fluvial)	
Intervalo	%
Na comunidade / a até 10 km	75,0
101 ----- 200	12,5
Acima de 200	12,5
Total	100,0
7) Tempo de trabalho nos rios	
Intervalo	%
Até 10	25,0%
Entre 10 e 20	12,5%
Entre 20 e 30	37,5%
Mais de 30	25,0%
Total	100,0%

8) Quem ensinou a profissão de navegante	
Responsável	%
Os Pais	25,0
Outros Parentes	37,5
Pessoas mais experientes	25,0
Fez curso na capitania	12,5
Total	100,0
9) Habilitado?	
Sim/Não	%
Sim	75,0
Não	25,0
Total	100,0
10) O que motivou a profissão	
Motivos	%
O barco ajuda sustentar a família e gera renda	75,0
Pode ajudar as pessoas	62,5
Todos precisam de transporte, não falta trabalho	50,0
É agradável, não é pesado como a agricultura	50,0
Tem amor pelo trabalho porque gosta do rio	50,0
A vida fica mais fácil pra quem tem um barco	37,5
O negócio é próprio, não depende dos outros	37,5
A família incentivou	12,5
Os moradores respeitam esse tipo de trabalho	12,5
11) Atividades nos momentos de folga	
Motivos	%
Faz a manutenção do barco	62,5
Procura por alimento (caça e/ou pesca)	37,5
Toma uma cerveja com os amigos	37,5
Vai pra igreja	37,5
Descansa	25,0
Joga dominó	25,0
Joga futebol	25,0
Lê (Bíblia e/ou outro livro)	25,0
Vai à festa em comunidade vizinha	25,0
Visita amigos e parentes	25,0
Almoça com a família	12,5
Assiste Televisão	12,5
Conserta apetrechos de pesca	12,5
Pensa em coisas novas	12,5
Promove lazer para a juventude comunitária	12,5
Sai em busca de água limpa	12,5
Vai para a praia com a família	12,5

* O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 8 entrevistados nas três UPFVs;

** Alguns desses sujeitos afirmam trabalhar, em tempos de cheia, como catraeiros e como industriários quando surgem oportunidades nas sedes municipais.

Anexo AE – As características marcantes da embarcação dos Parceiros da UPFV

1) Embarcação utilizada	
Tipo	%*
Canoa (motor rabeta ou rabetão)	18,2
Batelão* (motor de centro "MWM")	81,8
Total	100,0
2) Capacidade de carga da embarcação	
Tonelada (t)	%**
Até 3	25,0
Entre 3 e 5	50,0
Acima de 5	25,0
Total	100,0
3) Lotação Máxima	
Passageiro	%**
Até 10	25,0
Entre 10 e 20	12,5
Entre 20 e 30	37,5
Acima de 30	25,0
Total	100,0
4) Tempo de operação com a embarcação	
Ano***	%
01 ----- 10	25,0
10 ----- 20	62,5
20 ----- 30	12,5
Total	100,0

5) A natureza do nome das embarcações	
O nome está relacionado a:	%*
Homenagem à pessoas	54,5
Eventos naturais e Mitologia	27,3
Religiosidade	18,2
Total	100,0
6) Propriedade da embarcação	
Situação	%**
Própria e financiada	37,5
Própria e quitada	62,5
Total	100,0
7) Vinculação da embarcação	
Vinculação	%**
Não filiada	37,5
Colônia de Pescadores	50,0
Sindicato dos trabalhadores rurais	12,5
Total	100,0

* A base de cálculo da percentagem deste quadro levou em conta o número de embarcações encontradas prestando serviços às UPFVs, ou seja, 11 embarcações;

** A base de cálculo da percentagem deste quadro levou em conta o número de entrevistados que responderam ao formulário de entrevista para essa questão, ou seja, 8 entrevistados;

*** O questionamento levou em conta apenas o tempo de operação da embarcação mais antiga de propriedade do entrevistado;

Fonte: Pesquisa de campo nas comunidades N. Sra. Aparecida Esperança I (Coari-AM), N. Sra. Das Graças (Manacapuru-AM), Menino Deus (Parintins-AM).

* Durante a pesquisa, observamos que muitas embarcações nominadas de batelão eram, na verdade, barcos regionais, afastando-se das características do batelão, que não possui toldo.

Anexo AF – Embarcações que compuseram a amostra de entrevistas



Fonte: Imagens disponibilizadas pelas empresas.

Anexo AG – Capacidade projetada das embarcações investigadas

Nome da Embarcação*	Viagem/mês** (A)	Lotação (passageiros) (B)	Capacidade (ton.) (C)	Lotação em pleno emprego/Ano (passageiros) (D = A x B x 2 x 12)**	Capacidade em pleno emprego/Ano (ton.) (E = A x C x 2 x 12)**	Combustível consumido/Ano (litros) (F)
N/M Leão de Judá	4	300	315	28.800	30.240	264.000
N/M A. Nunes II	4	310	372	29.760	35.712	259.200
B/M XIV de Outubro VII	8	140	192	26.880	36.864	192.000
N/M Parintins I	4	615	495	59.040	47.520	216.000
B/M Príncipe do Amazonas	4	226	200	21.696	19.200	182.400
N/M M. Monteiro*****	1,42	690	1.300	23.515	44.304	42.600
Total				189.691	213.840	1.156.200

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013.

* N/M – Navio Motor, material: aço; B/M – Barco Motor, material: madeira.

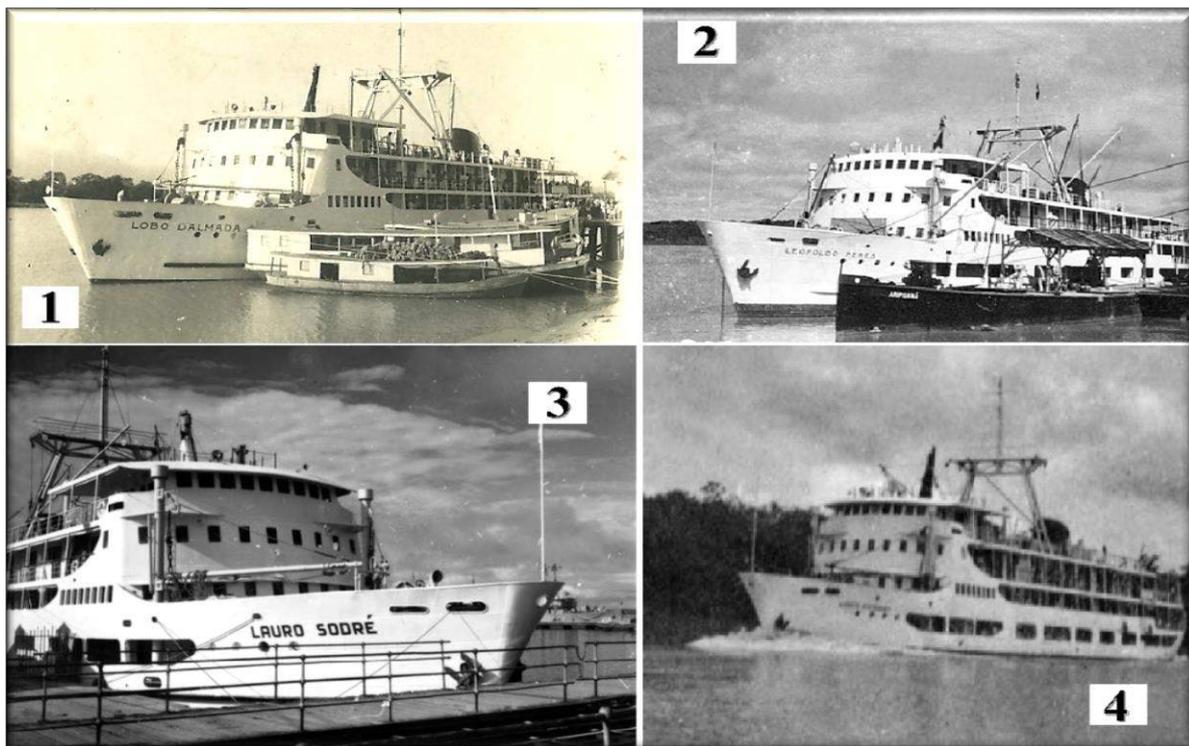
** O cálculo considerou os dias em que a embarcação fica parada para reparos, o que em média são 15 dias ao ano, segundo os proprietários entrevistados;

*** O cálculo considerou a viagem completa Origem/Destino/Origem, por isso multiplica-se por 2;

**** Devido a viagem dessa embarcação ser longa, faz-se apenas 17 viagens ao ano, o que no mês equivale a 1,42 viagens;

***** Se cada passageiro seguisse viagem até o fim do itinerário dessa embarcação, teríamos a lotação de pleno emprego apenas multiplicando a capacidade de passageiros por 2, ou seja, pela rota da ida e da volta. Contudo, devido a rotatividade que existe nessa rota por conta do grande número de escalas, ao final da viagem um número maior de passageiros é transportado. Não se considerou, portanto, o número da lotação registrada na capitania, mas o número informado pela proprietária, estimado em 1.750 passageiros na viagem Origem/Destino/Origem

Anexo AH - Antigas embarcações do transporte de passageiros pertencentes à ENASA, depois SNAPP.



Legenda:

1 – Navio Lobo D'Almada; 2 - Navio Leopoldo Peres; 3 – Navio Lauro Sodré; 4 – Navio Augusto Montenegro.

Fonte: Blog do Ignácio Neto

Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com.br/2012/05/navios-da-frota-branca-enasa.html>

Anexo AI – Principais produtos transportados nos barcos recreio

1) Principais itens transportados	
Atividades	%
Encomendas**	100,0%
Produtos regionais	80,0%
Motocicletas	70,0%
Medicamentos	40,0%
Caixarias	40,0%
Mudanças	30,0%
Materiais de construção	30,0%
Alimentos em fardos	30,0%
Engradados	20,0%
Frios	20,0%
Automóveis	10,0%
Eletroeletrônicos, móveis e utensílios	10,0%
Máquinas e peças de reposição	10,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014

Anexo AJ – Os proprietário – patrões – das embarcações de recreio



Anexo AK – Algumas características dos proprietários de embarcação de recreio

1) Onde nasceram *	
Local	%
Na capital	80,0%
No interior	20,0%
Total	100,0%
2) Motivações para seguir na profissão	
Motivações	%
Melhor opção de trabalho	20,0%
Herdou a atividade da família	80,0%
Total	100,0%
3) Atividades em que já trabalhou **	
Atividades	%
Cartório	20,0%
Comércio	60,0%
Farmácia	20,0%
Indústria	40,0%
Professora	20,0%
4) Gênero	
Gênero	%
Feminino	20,0%
Masculino	80,0%
Total	100,0%
5) Tipo de habilitação ***	
Habilitação	%
Contramestre fluvial	60,0%
Marinheiro regional	20,0%
Não possui habilitação	20,0%
Total	100,0%
6) Tempo de experiência administrando a empresa	
Tempo	%
Há pelo menos 10 anos	20,0%
11 ----- 20	20,0%
21 ----- 30	60,0%
Total	100,0%

* Segundo os depoentes, por terem nascido no interior, suas embarcações também foram registradas na capitania dos portos do interior.

** Além de terem trabalhado em outros setores, indicaram ainda que possuem curso superior nas seguintes áreas: Direito, Administração, Planejamento de Transporte, Turismo e Engenharia.

*** Para consultar as categorias de habilitação fluvial: <http://www.mar.mil.br/agcfrio/arquiv/n13cap2.pdf>

Anexo AL – Família Pontes, estabelecidos do baixo Amazonas



Fonte: A família

Anexo AM – Os comandantes das embarcações de recreio



Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014

Anexo AN – Algumas características dos comandantes de embarcação de recreio

1) Onde nasceram*	
Local	%
Na capital	0,0%
No interior	100,0%
Total	100,0%
2) Onde moram	
Local	%
Na capital	40,0%
No interior	60,0%
Total	100,0%
3) Escolaridade	
Ensino...	%
Fundamental	60,0%
Médio	40,0%
Total	100,0%
4) A idade	
Intervalo (anos)	%
40 ----- 50	40,0%
51 ----- 60	40,0%
Acima dos 60	20,0%
Total	100,0%
5) O aprendizado	
Com quem?	%
Comandantes mais experientes	60,0%
Com os pais	40,0%
Total	100,0%
6) Porque escolheu navegar?	
Com quem?	%
As pessoas confiam no trabalho do comandante	40,0%
O trabalho permite crescer profissionalmente	20,0%
Não falta emprego e é bem remunerado	100,0%
Não teve estudo	20,0%
Herdou o dom da família	40,0%
O trabalho permite viver novas experiências	40,0%
O trabalho te põe em contato com a natureza	20,0%
Viajar pelos rios desestressa e é um lazer	40,0%

7) As atividades em que já trabalhou	
Atividade	%
Comércio	40,0%
Pesca	40,0%
Escritório	40,0%
Agricultura	20,0%
Garimpo	20,0%
8) As atividades cotidianas do comandante	
Atividades	%
Responsabilizar-se pela segurança das mercadorias, das vidas e da embarcação	100,0%
Assumir o timão nos momentos críticos e solitários da viagem	60,0%
Acompanhar a manutenção das máquinas	40,0%
Conduzir a embarcação, na falta de equipamentos, apenas pela experiência	40,0%
Orientar a tripulação	40,0%
Interagir com os passageiros nos momentos de folga	20,0%
Fazer desembarço na capitania	20,0%
Responder à capitania em caso de acidentes	20,0%
9) Principais acidente relatados	
Acidentes	%
Colisão de recreio com balsa	80,0%
Naufrágio por colisão com obstáculos do rio (pau, pedra e areia)	40,0%
Colisão de balsa com canoa	20,0%
Naufrágio por excesso de peso (carga e passageiros)	20,0%
10) Motivos para os acidentes	
Atividades	%
Imprudência/falta de atenção dos comandantes	100,0%
Falta de experiência	40,0%
Ausência do comandante na sala de comando	20,0%
Imprudência dos ribeirinhos	20,0%
Fatores naturais	20,0%
Omissão da capitania dos portos	20,0%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2013

Anexo AO – Os passageiros das embarcações de recreio



Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014.

Anexo AP – Algumas características dos passageiros de embarcação de recreio

1) Amostra ¹	
Rota	%
Manaus-Coari-Manaus	47,8%
Manaus-Parintins-Manaus	52,2%
Total	100,0%
2) Gênero ²	
Gênero	%
Feminino	30,4%
Masculino	69,6%
Total	100,0%
3) Idade ²	
Intervalo (anos)	%
Até 40	21,7%
41 ----- 50	4,3%
51 ----- 60	47,8%
61 ----- 70	17,4%
Acima dos 70	8,8%
Total	100,0%
4) Estado civil ²	
Condição	%
Casado (a)	47,8%
Separado (a)	4,3%
Solteiro (a)	8,7%
União estável	26,1%
Viúvo (a)	13,1%
Total	100,0%
5) Profissão dos passageiros entrevistados ²	
Profissão	%
Ambulante	4,3%
Agricultor (a)	17,4%
Aposentado (a)	8,7%
Artista Plástico	4,3%
Comerciante	8,7%
Desempregado	4,3%
Estudante	4,3%
Marítimo	8,7%
Motorista	4,3%
Panificador	4,3%
Pastor	4,3%
Pecuarista	4,3%
Pirotécnico	4,3%
Professor (a)	17,4%
Parteira	4,3%

Químico de betume	4,3%
Rezador	4,3%
Técnica de Enfermagem	4,3%
Técnico de Manutenção de Hotéis	4,3%
Vendedor	4,3%
Vigia	4,3%
6) Escolaridade ²	
Nível	%
Ensino Básico	17,4%
Ensino Fundamental	30,4%
Ensino Médio	21,7%
Pós-Graduação	17,4%
Não alfabetizado (a)	13,1%
Total	100,0%
7) Onde nasceu ²	
Local	%
Capital	4,3%
Interior ³	73,9%
Outro estado da federação ⁴	21,7%
Total	100,0%
8) Onde mora ²	
Local	%
Capital ⁵	26,1%
Interior	73,9%
Total	100,0%
9) Há quanto tempo viaja de barco ²	
Intervalo (anos)	%
Há pelo menos 10 anos	8,7%
11 ----- 20	21,7%
21 ----- 30	21,7%
31 ----- 40	13,1%
41 ----- 50	8,7%
Há mais de 50 anos	26,1%
Total	100,0%
10) Com quem viaja ²	
Viaja...	%
... sozinho (a)	26,1%
... Com o esposo (a)	13,0%
... Com o filho (a)	26,1%
... Com outros parentes	30,4%
... Com amigos	4,3%
Total	100,0%

11) Motivo da viagem em que foi entrevistado ²	
Motivo	%
Tratamento de saúde	43,5%
Trabalho	17,4%
Passeio, férias ou folga	13,1%
Visitar a família	8,7%
Tratar problemas pessoais	8,7%
Estudo	4,3%
Mudança de domicílio	4,3%
Total	100,0%
12) Porque gosta de viajar de barco? ^{6 7}	
Justificativas ⁸	%
Pode apreciar as coisas bonitas da natureza	33,3%
A viagem é agradável/confortável/tranquila na rede	27,8%
Conhece outras pessoas	16,7%
É uma forma de passeio/lazer	16,7%
Gosta de viajar	16,7%
Auxilia no trabalho	11,1%
É mais barato	11,1%
Sente que o barco está mais seguro	11,1%
Conhece outros lugares	5,6%
Pode andar dentro do barco	5,6%
13) O que leva consigo na viagem ²	
Item	%
Produtos regionais	91,3%
Objetos religiosos	73,9%
Livros e jornais	69,6%
Material de trabalho	13,0%
14) O que fazem para passar o tempo durante a viagem ²	
Atividades	%
Rezar/orar	73,9%
Gosta de apreciar a natureza: rios, animais e floresta	69,6%
Ler (bíblia, livros, revistas e jornais)	69,6%
Andar pelo barco para conhecer pessoas	39,1%
Dorme e/ou descansa na rede	39,1%

Se distrai com o celular e/ou palavras cruzadas	55,6%
Vai para a área de lazer do barco	13,0%
Ouve música	8,7%
Reflete sobre as coisas que já viveu/aconteceu na vida	8,7%
Tecer crochê	4,3%
15) Motivos para preferir viajar acomodados em redes ²	
Justificativas ⁹	%
A rede é mais confortável	52,9%
No camarote o passageiro fica isolado e, em casos de acidentes, fica preso	47,1%
É mais barato	29,4%
Viajar na rede é gostoso: aprecia paisagens, se embala, pega vento e observa o movimento	29,4%
16) Critérios considerados para decidir viajar de barco ²	
Justificativas	%
Segurança, material em que é construída (ferro)	69,6%
Conforto (poder deitar, descansar e apreciar as paisagens)	39,1%
Preço da passagem	34,8%
Alimentação	34,8%
Tamanho da embarcação	30,4%
Falta de opção (viaja no barco que estiver disponível)	30,4%
Atendimento da tripulação	30,4%
Medo de avião	21,7%
Velocidade	13,0%
Higiene (limpeza dos banheiros)	13,0%
Embarcação conhecida ou recomendado	8,7%
Histórico de acidentes	4,3%
17) Motivos para preferir viajar em embarcação de ferro ^{2 10}	
Preferência	%
É mais seguro	93,8%
Demora mais afundar em caso de acidente	6,3%
Em barcos de madeira acontecem muitos acidentes	6,3%

18) Os sentimentos da lembrança da primeira viagem de barco ²	
Sentimento	%
Saudade da família (pais e irmãos)	43,5%
Medo do rio	26,1%
Descontentamento, demora da viagem	26,1%
Curiosidade, para ver o rio, a floresta e as comunidades	21,7%
Saudade da infância	21,7%
Alegria por ir na capital	17,4%
Descontentamento (atendimento e alimentação da embarcação)	13,0%
Revolta pela poluição do rio	13,0%
Saudade dos navios da ENASA/SNAPP	13,0%

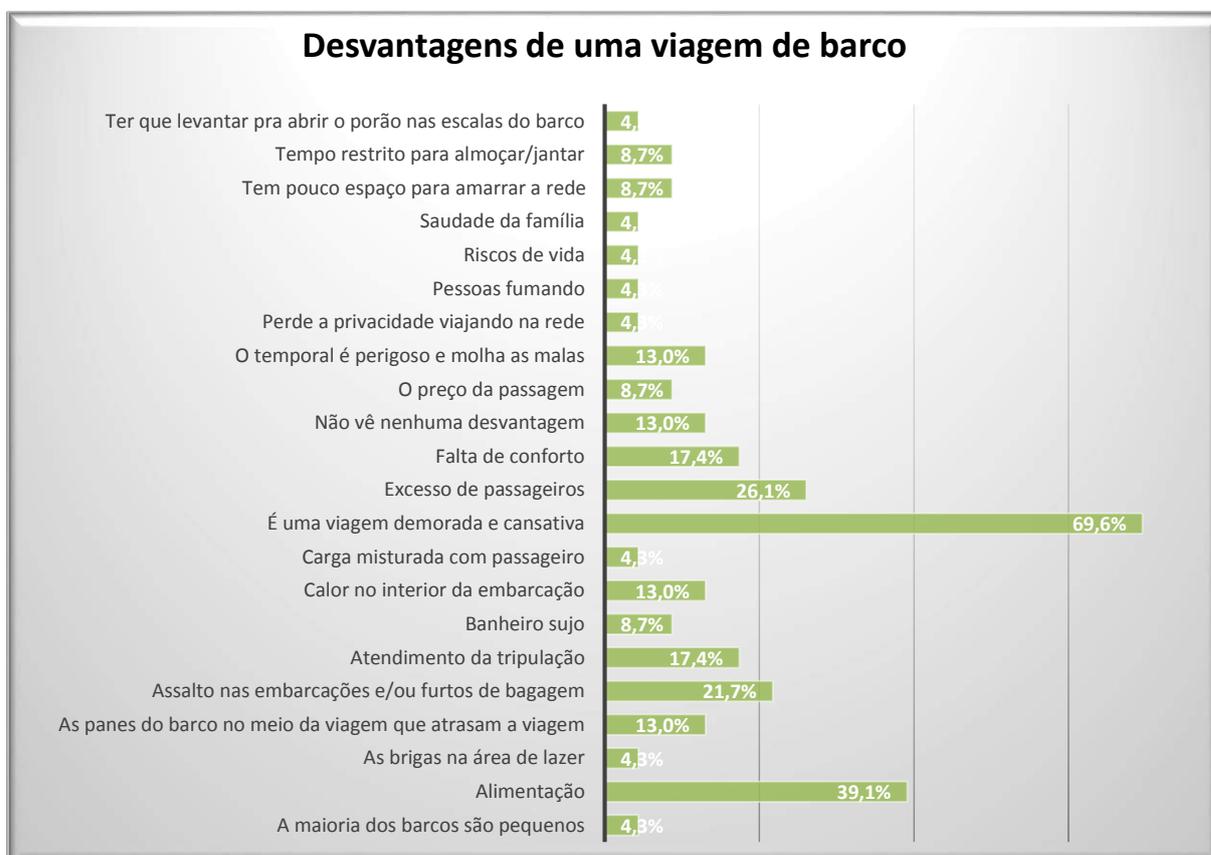
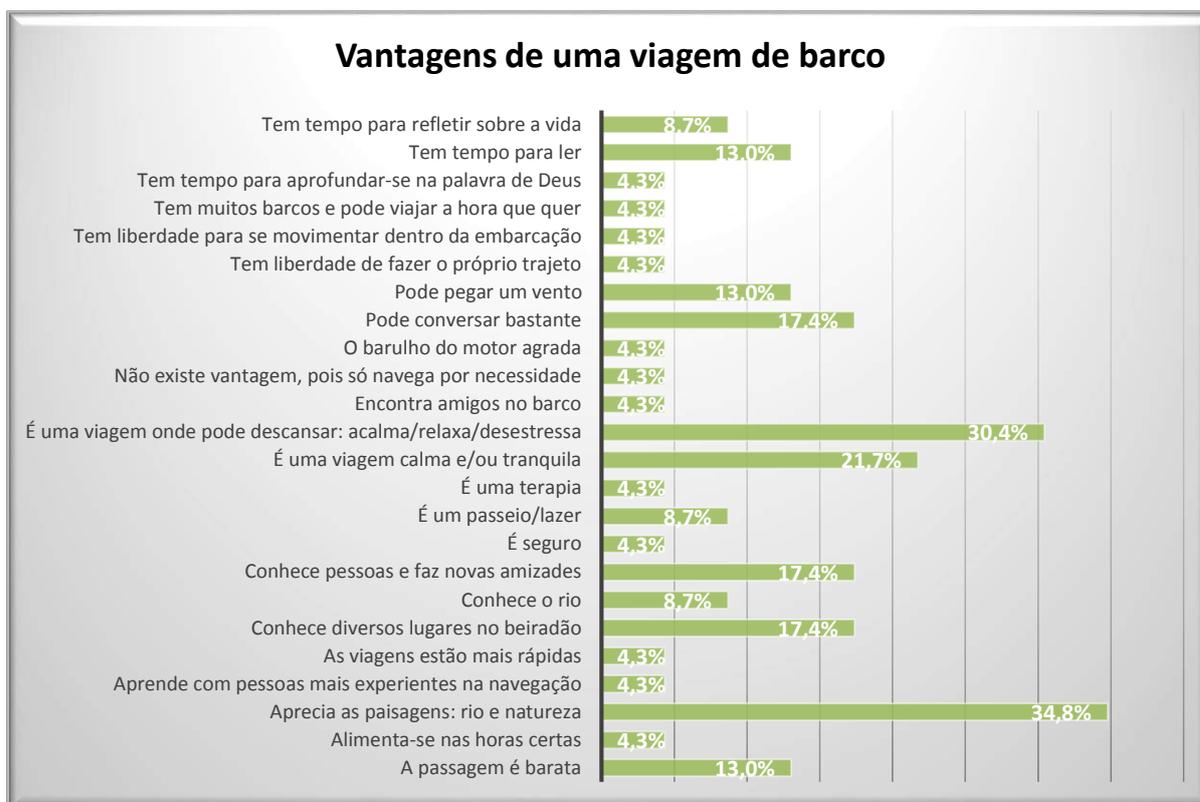
Fonte: Pesquisa de campo, 2012;2013

19) Porque o barco recreio é importante? ²	
Justificativas	%
Sem o barco não podem se locomover	78,3%
Ajuda as pessoas de baixa renda a viajar	69,6%
É através dos barcos que circula todas as mercadorias que precisam pra viver no interior	34,8%
O rio é a melhor estrada, numa região onde se vive entre os maiores rios	26,1%
É um transporte em que as pessoas se sentem seguras	21,7%

Legenda:

- ¹ Ao todo, foram entrevistados 13 passageiros: a) 11 no trecho Manaus-Coari-Manaus; e b) 12 no trecho Manaus-Parintins-Manaus;
- ² O universo considerado para o cálculo percentual é o tamanho da amostra, ou seja, 23 passageiros entrevistados nas rotas Manaus-Coari-Manaus e Manaus-Parintins-Manaus;
- ³ Entre os municípios amazonenses destacados pelos passageiros, nas rotas de recreio em que viajamos, como local de nascimento, estão: Autazes, Coari, Eirunepé, Nhamundá e Parintins.
- ⁴ Entre os demais estados da federação destacados pelos passageiros, nas rotas de recreio em que viajamos, como o local de nascimento estão: Acre, Ceará, Pará e Paraíba.
- ⁵ O equivalente a 26,1% da amostra, indicou que apesar de ter nascido no interior, vivem atualmente na capital do Amazonas, onde trabalham e mandam dinheiro para a família e de tempos em tempos voltam para visitá-los.
- ⁶ 78,3% dos passageiros entrevistados, 18, afirmaram que gostam de viajar de barco.
- ⁷ Entre os entrevistados, 21,7% disseram que durante suas viagens até a capital, por exemplo, costumam realizar compras de itens que necessitam, mas não são vendidos na cidade em que residem.
- ⁸ Os entrevistados que disseram não gostar de viajar de barco alegaram que sua opinião se dá em virtude de: a) Não gosta de dormir em rede; b) Os bacos são pequenos e sem espaço; c) Só viaja de barco porque é mais barato; d) Tem medo de acidentes; e) Viaja porque é obrigado (a) cuidar da saúde na capital; f) Viaja porque é obrigado (a) ir à capital fazer compras pro comércio.
- ⁹ 73,9% dos entrevistados, 17, disseram que preferem viajar em redes.
- ¹⁰ 69,6% dos entrevistados disseram que preferem viajar em embarcações de ferro. Outros 30,4% indicaram que não tem preferência, pois viaja por necessidade e tem que ir na embarcação que está disponível no momento.

Anexo AQ – Vantagens e desvantagens de uma viagem de barco



Fonte: Pesquisa de campo, 2012;2013

ANEXO AR – As mudanças no ambiente na percepção dos agentes da circulação

Item	Mudança	Parceiros da UPFV ¹	Propriet. de Recreio	Comte. de Recreio	Passageiros	Média	Frequência	Status da Mudança
1	A tecnologia melhorou, mudou a força de propulsão, e reduziu o tempo de viagem	100,0%	80,0%	60,0%	47,8%	62,5%	25	Transporte
2	A terra está caindo mais	85,7%	0,0%	80,0%	60,9%	60,0%	24	Natureza
3	Os barcos de madeira estão sendo substituídos por barcos de ferro, maiores e mais seguros	28,6%	80,0%	20,0%	65,2%	55,0%	22	Transporte
4	Hoje os barcos tem lixeira a bordo	0,0%	0,0%	40,0%	73,9%	47,5%	19	Transporte
5	O rio está mais largo/estrito	71,4%	0,0%	40,0%	47,8%	45,0%	18	Natureza
6	O rio muda muitos trechos do rio: paranás emendam com o rio, igarapés deixam de, trechos perigosos passam a ser navegados sem problemas	28,6%	40,0%	20,0%	47,8%	40,0%	16	Natureza
7	A frota de embarcações aumentou e a concorrência também	100,0%	40,0%	0,0%	17,4%	32,5%	13	Transporte
8	O rio está raso	42,9%	0,0%	80,0%	21,7%	30,0%	12	Natureza
9	Hoje existem mais obstáculos naturais do rio (pau, pedra, mato, ilha e praia)	42,9%	60,0%	60,0%	21,7%	27,5%	11	Natureza
10	Hoje é muito caro navegar (regularizar o barco e manter a operação)	14,3%	100,0%	60,0%	0,0%	22,5%	9	Transporte
11	Os comandantes perderam a prática, navegam mais por aparelhos	0,0%	100,0%	80,0%	0,0%	22,5%	9	Transporte

Continua ...

... continuação

Item	Mudança	Parceiros da UPFV ¹	Propriet. de Recreio	Comte. de Recreio	Passageiros	Média	Frequência	Status da Mudança
12	As secas estão piores	0,0%	80,0%	100,0%	0,0%	22,5%	9	Natureza
13	O rio perdeu sua fartura de peixes (mortandade e pesca)	100,0%	0,0%	0,0%	13,0%	25,0%	10	Natureza
14	Os temporais estão mais fortes	28,6%	60,0%	60,0%	0,0%	20,0%	8	Natureza
15	A tecnologia de construção das embarcações mudou: estão mais bonitas e bem acabadas	14,3%	20,0%	0,0%	21,7%	17,5%	7	Transporte
16	O período de cheia e seca desregulou	28,6%	0,0%	0,0%	21,7%	17,5%	7	Natureza
17	Hoje existem mais desastres naturais	28,6%	40,0%	20,0%	8,7%	17,5%	7	Natureza
18	Hoje tem mais fiscalização nos rios	14,3%	0,0%	0,0%	21,7%	15,0%	6	Presença Ausência do Estado
19	Os passageiros jogam menos lixo no rio	0,0%	60,0%	20,0%	8,7%	15,0%	6	Natureza
20	Os banheiros ficaram mais perigosos	28,6%	40,0%	20,0%	0,0%	12,5%	5	Natureza
21	Os barcos oferecem melhores serviços de bordo	0,0%	40,0%	0,0%	13,0%	12,5%	5	Transporte
22	O governo deixou de investir no transporte fluvial	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	12,5%	5	Presença Ausência do Estado
23	O beiradão passou a ter energia elétrica	14,3%	20,0%	40,0%	4,3%	12,5%	5	Infraestrutura
24	Existe mais lixo no rio	0,0%	40,0%	40,0%	0,0%	10,0%	4	Natureza
25	Aumentou a população morando na beira do rio	0,0%	0,0%	0,0%	17,4%	10,0%	4	Natureza
26	Hoje os barcos tem tripulação armada	0,0%	60,0%	0,0%	4,3%	10,0%	4	Transporte
27	Os acidentes fluviais diminuíram	0,0%	0,0%	0,0%	23,5%	10,0%	4	Transporte

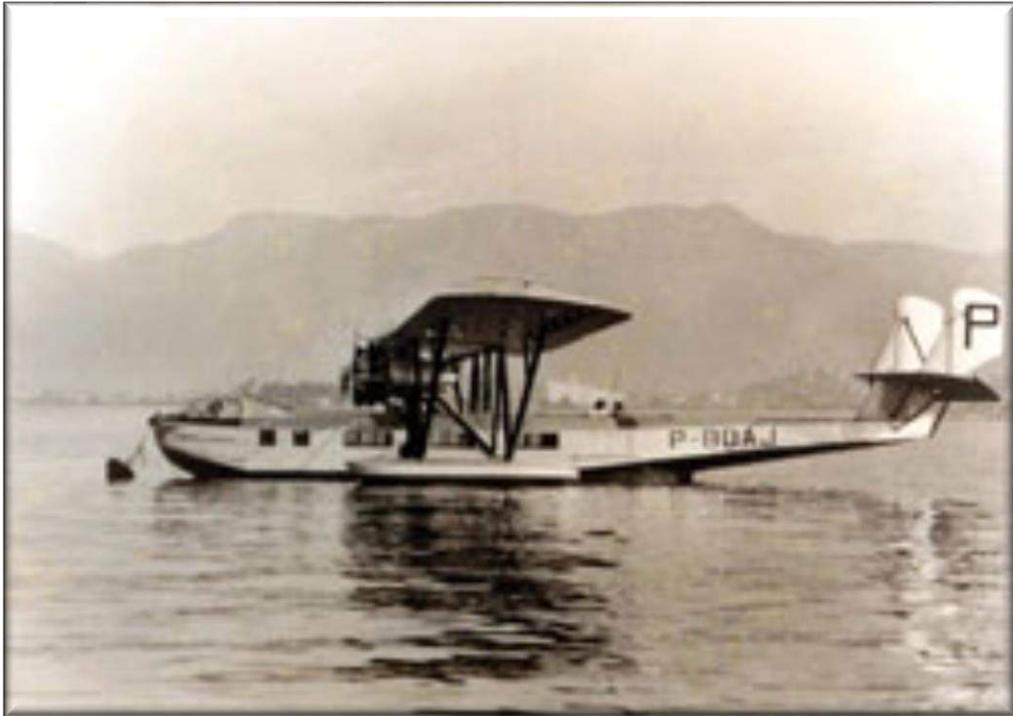
Continua ...

... continuação

Item	Mudança	Parceiros da UPFV ¹	Propriet. de Recreio	Comte. de Recreio	Passageiros	Média	Frequência	Status da Mudança
28	Hoje o governo ajuda mais	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	7,5%	3	Presença Ausência do Estado
29	Hoje o produto da comunidade tem mercado nas cidades	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	2	Renda
30	Os marreteiros e barcos recreios desapareceram	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	2	Transporte
31	O desmatamento nas margens aumentou	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%	5,0%	2	Natureza
32	O serviço da SNAPP/ENASA foi extinto	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%	5,0%	2	Transporte
33	A juta não dá mais dinheiro	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	1	Renda
34	A terra está produzindo menos	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	1	Natureza
35	Hoje os barcos tem horário pra passar	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	1	Transporte
36	Não se anda mais a reboque	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	1	Transporte
37	As queimadas nas margens do rio diminuíram	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	2,5%	1	Natureza
38	As caças estão sumindo	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%	1	Natureza
39	As casas do beiradão estão mais bonitas	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%	1	Infraestrutura
40	Hoje os barcos andam com excesso de passageiros	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%	1	Transporte
41	Existe menos hidroaviões	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	2,5%	1	Transporte
Total							294	

Fonte: Pesquisa de campo, 2012;2013

Anexo AS – Hidroavião da Pan Air



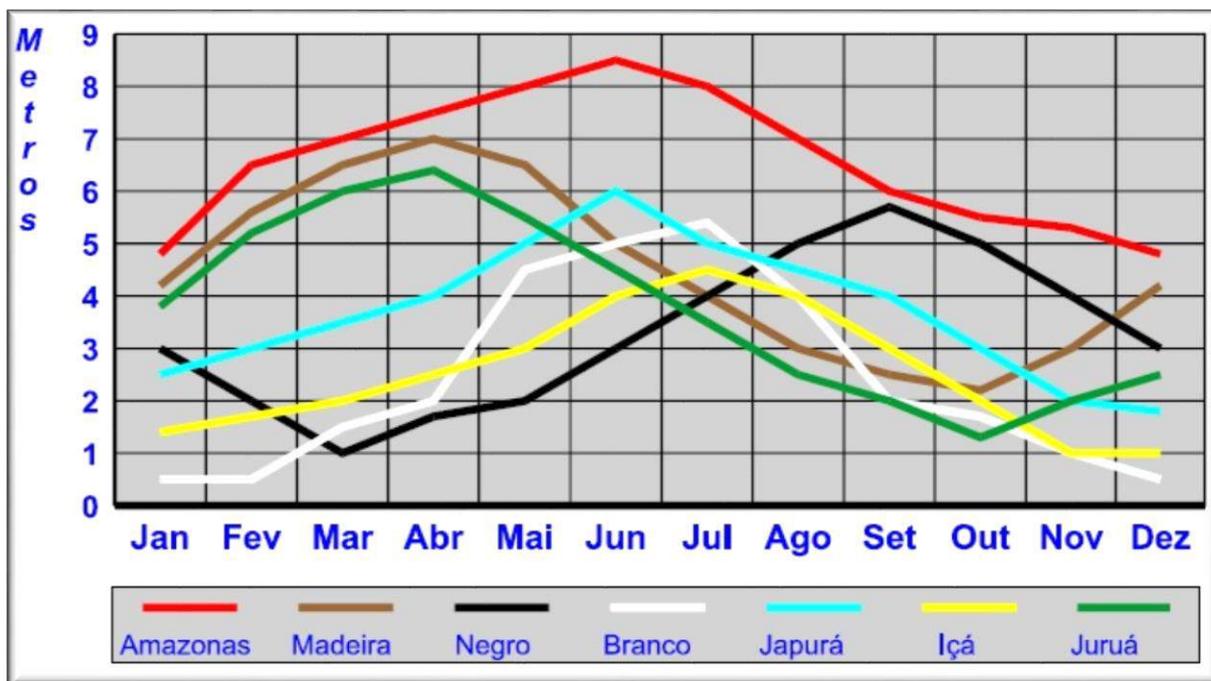
Fonte: <http://j.silveirajunior.blog.uol.com.br/>

Anexo AT – População do Estado do Amazonas

Nº	Município	População	Rio em que se localiza
1	Alvarães	15.357,00	Solimões
2	Amaturá	10.644,00	Solimões
3	Anamá	11.981,00	Solimões
4	Anori	18.826,00	Solimões
5	Apuí	20.258,00	Estrada
6	Atalaia do Norte	17.658,00	Solimões
7	Autazes	36.301,00	Estrada
8	Barcelos	27.273,00	Negro
9	Barreirinha	30.202,00	Paraná do Ramos
10	Benjamin Constant	38.533,00	Solimões
11	Beruri	17.755,00	Purus
12	Boa Vista do Ramos	17.248,00	Paraná do Ramos
13	Boca do Acre	33.148,00	Purus
14	Borba	38.688,00	Madeira
15	Caapiranga	12.214,00	Solimões
16	Canutama	14.944,00	Purus
17	Carauari	27.645,00	Juruá
18	Careiro	35.938,00	Solimões
19	Careiro da Várzea	27.357,00	Amazonas
20	Coari	82.209,00	Solimões
21	Codajás	26.242,00	Solimões
22	Eirunepé	33.580,00	Juruá
23	Envira	18.422,00	Juruá
24	Fonte Boa	21.295,00	Solimões
25	Guajará	15.561,00	Juruá
26	Humaitá	50.230,00	Madeira
27	Ipixuna	26.118,00	Juruá
28	Iranduba	45.250,00	Solimões
29	Itacoatiara	95.714,00	Amazonas
30	Itamarati	8.205,00	Juruá
31	Itapiranga	8.864,00	Amazonas
32	Japurá	5.599,00	Japurá
33	Juruá	12.807,00	Juruá
34	Jutaí	16.977,00	Solimões
35	Lábrea	42.439,00	Purus
36	Manacapuru	92.996,00	Solimões
37	Manaquiri	27.480,00	Solimões
38	Manaus	2.020.301,00	Negro
39	Manicoré	52.200,00	Madeira
40	Maraã	18.367,00	Japurá
41	Maués	58.834,00	Maués
42	Nhamundá	20.078,00	Nhamundá
43	Nova Olinda do Norte	34.498,00	Madeira
44	Novo Airão	17.199,00	Negro
45	Novo Aripuanã	23.905,00	Madeira
46	Parintins	110.411,00	Amazonas
47	Pauini	19.265,00	Purus
48	Presidente Figueiredo	31.903,00	Estrada
49	Rio Preto da Eva	29.771,00	Estrada
50	Santa Isabel do Rio Negro	21.702,00	Negro
51	Santo Antônio do Içá	24.005,00	Solimões
52	São Gabriel da Cachoeira	42.342,00	Negro
53	São Paulo de Olivença	35.757,00	Solimões
54	São Sebastião do Uatumã	12.451,00	Amazonas
55	Silves	9.014,00	Amazonas
56	Tabatinga	59.684,00	Solimões
57	Tapauá	18.266,00	Purus
58	Tefé	62.662,00	Solimões
59	Tonantins	18.322,00	Solimões
60	Uarini	12.963,00	Solimões
61	Urucará	17.264,00	Amazonas
62	Urucurituba	20.621,00	Amazonas
POPULAÇÃO TOTAL		3.873.743,00	

Fonte: IBGE, 2014; Org. PEREIRA, M. S, 2014.

Anexo AU – Comparativo de navegabilidade, níveis do regime das águas dos rios da Amazônia



Fonte: Cavalcante (2007); AMAZONAV

Anexo AV – Sub-regiões do estado do Amazonas

Nº	Sub-região	Municípios
01	Região do Alto Solimões	Amaturá, Atalaia do Norte, Benjamim Constant (centro-sub-regional), São Paulo de Olivença, Santo Antônio do Içá, Tabatinga e Tonantins
02	Região do Triângulo: Jutai/Solimões/Juruá	Alvarães, Fonte Boa, Japurá, Jutai, Juruá, Marañ, Tefé (centro sub-regional) e Uarini
03	Região do Purus	Boca do Acre, Canutama, Lábrea (centro sub-regional), Pauini e Tapauá
04	Região do Juruá	Carauari, Eirunepé (centro sub-regional), Envira, Ipixuna, Itamarati e Guajará
05	Região do Madeira	Borba, Humaitá, Manicoré (centro sub-regional), Novo Aripuanã e Apuí
06	Região do Alto Rio Negro	Barcelos (centro sub-regional), Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira
07	Região do Rio Negro/Solimões	Anamã, Anori, Autazes, Berurí, Caapiranga, Careiro, Careiro da Várzea, Coari, Codajás, Iranduba, Manacapuru (centro sub-regional), Manaquiri, Manaus (capital) Novo Airão e Rio Preto da Eva
08	Região do Médio Amazonas	Itacoatiara, (centro sub-regional), Itapiranga, Maués, Nova Olinda do Norte, Presidente Figueiredo, Silves e Urucurituba
09	Região do Baixo Amazonas	Barreirinha, Boa Vista do Ramos, Nhamundá, Parintins (centro sub-regional), São Sebastião do Uatumã e Urucará

Fonte: Constituição do Estado do Amazonas. Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_amazonas.pdf.



Fonte: Ministério dos Transportes; Constituição do estado do Amazonas; Org.: Pereira, 2015.

Anexo AW – Porque não trocaria o rio pela rodovia

1. Chefe de família da UPFV¹	Freq.	%
A estrada alagaria na cheia e não seria usada o ano inteiro	3	17,6%
A estrada atrapalharia a pesca por causa da ponte	1	5,9%
A melhor estrada é o rio	6	35,3%
Com o barco vai na cidade a hora que quer	7	41,2%
Em outros transportes a pessoa anda presa	1	5,9%
Não adianta ter estrada e não ter o carro	2	11,8%
Não tem como a estrada chegar até Manaus	1	5,9%
Nenhum transporte seria completo como o rio	1	5,9%
O barco é mais seguro	1	5,9%
O barco te deixa no porto de casa	1	5,9%
O governo deve é melhorar o transporte fluvial	3	17,6%
O rio e os barcos atendem as necessidades das pessoas do interior	13	76,5%
O transporte fluvial é mais barato	2	11,8%
Todos são livres para navegar no rio	5	29,4%
Uma estrada traria coisas ruins para a comunidade	6	35,3%
2. Chefe de família da UPFV²	Freq.	%
As embarcações já atendem às necessidades	1	12,5%
Com seu barco próprio não depende de ninguém e sai a hora que quer	1	12,5%
Depende do rio para trabalhar e viver	1	12,5%
O governo tem que investir é em portos melhores	1	12,5%
O rio é franco o ano todo	1	12,5%
O transporte fluvial é melhor e prefere continuar navegando	3	37,5%
Se o governo investisse em barcos era melhor	2	25,0%
Uma estrada traria muita coisa ruim pra comunidade	1	12,5%
3. Proprietário de embarcação regional de recreio³	Freq.	%
O transporte fluvial é um negócio de família	5	100,0%
Investir em portos, barcos e hidrovias traz mais retornos para a população	4	80,0%
Pra construir estradas teria que desmatar muito	3	60,0%
É o barco que leva o desenvolvimento	1	20,0%
O custo seria elevado	3	60,0%
O modal aquaviário é menos poluidor	1	20,0%
O barco é mais seguro	1	20,0%
Os barcos transporta mais carga com menor custo	3	60,0%
4. Comandante de embarcação regional de recreio⁴	Freq.	%
É comandando barco que ganha o sustento	5	62,5%
Investir em portos, barcos e hidrovias traz mais retornos para a população	4	50,0%
5. Passageiro de embarcação regional de recreio⁵	Freq.	%
A viagem de barco te permite conversar e apreciar a paisagem	6	37,5%
As rodovias prejudicam o meio ambiente	2	12,5%
As rodovias trazem marginalidade	1	6,3%

Continua...

Continuação ...

5. Passageiro de embarcação regional de recreio⁵	Freq.	%
As viagens de barco são mais baratas	1	6,3%
O rio te leva a qualquer canto, só precisa melhorar os barcos	3	18,8%
O transporte rodoviário mais perigoso	2	12,5%
Trabalho nos rios e gosto de navegar	3	18,8%

Fonte: Pesquisa de campo, 2012/2014

¹ Considera o número de entrevistados que responderam que não trocariam o rio pela estrada, ou seja, 17 entrevistados

² Considera o número de entrevistados que responderam que não trocariam o rio pela estrada, ou seja, 8 entrevistados

³ Considera o número de entrevistados que responderam que não trocariam o rio pela estrada, ou seja, 5 entrevistados

⁴ Considera o número de entrevistados que responderam que não trocariam o rio pela estrada, ou seja, 5 entrevistados

⁵ Considera o número de entrevistados que responderam que não trocariam o rio pela estrada, ou seja, 16 entrevistados

Anexo AX – Aprovaria um projeto de integração rodoviária do estado do Amazonas?

1. Chefe de família da UPFV	Freq.	%
Não aprova a ideia	12	57,1%
Aprova o projeto	9	42,9%
Total	21	100,0%
2. Parceiro da circulação na UPFV	Freq.	%
Não aprova a ideia	4	50,0%
Aprova o projeto	4	50,0%
Total	8	100,0%
3. Proprietário de embarcação regional de recreio	Freq.	%
Não aprova a ideia	5	100,0%
Aprova o projeto	0	0,0%
Total	5	100,0%
4. Comandante de embarcação regional de recreio	Freq.	%
Não aprova a ideia	3	60,0%
Aprova o projeto	2	40,0%
Total	5	100,0%
5. Passageiros de embarcação regional de recreio	Freq.	%
Não aprova a ideia	15	65,2%
Aprova o projeto	8	34,8%
Total	23	100,0%
6. Diretores e Comandantes da navegação interior	Freq.	%
Não aprova a ideia	4	80,0%
Aprova o projeto	1	20,0%
Total	5	100,0%
7. Diretores e Comandantes da navegação marítima	Freq.	%
Não aprova a ideia	3	60,0%
Aprova o projeto	2	40,0%
Total	5	100,0%
8. Práticos	Freq.	%
Não aprova a ideia	2	40,0%
Aprova o projeto	3	60,0%
Total	5	100,0%
RESUMO	Freq.	%
Não aprova a ideia	48	62,3%
Aprova o projeto	29	37,7%
Total	77	100,0%

Fonte: pesquisa de campo 2012/2014.