UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

**Rio a fora, cidade a dentro –
Transporte fluvial e modos de viver no Amazonas**

Yuri Bassichetto Tambucci

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Antropologia.
Versão corrigida.

Orientador: Prof. Dr. José Guilherme C. Magnani

São Paulo
2014

Nesta paisagem fluvial flutuo
Nesta paisagem fluvial eu vivo

Alzira Espíndola e Arrigo Barnabé

Para meus pais Henrique (in memoriam), Katia e Rubens.

Agradecimentos

Agradeço à Capes, que me concedeu uma bolsa de mestrado para o desenvolvimento desta pesquisa, bem como ao financiamento de viagens de campo e material de trabalho e pesquisa de meus pais, meu orientador e da FAPEAM, através da parceria com o NEPECAB/UFAM.

Agradeço ao meu orientador José Guilherme Magnani, pelos anos de convívio e aprendizado.

Agradeço a meus familiares pelo apoio, carinho e compreensão em todas as etapas desta pesquisa: meus pais, irmãos e avós Natalina, Katia, Rubens, Gabriel, Artur e Daniel, Zeca e Anita, bem como a todos os tios e primos com quem convivi nos últimos meses. Agradeço à Nazaré por toda a ajuda nos meses de produção desta dissertação.

Agradeço à Leslie, por despertar em mim o amor e a tranquilidade necessários e por ter me acompanhado com muita paciência e disponibilidade em todos os momentos desta pesquisa.

Agradeço a todos os vendedores de passagens, práticos, pilotos, tripulantes e passageiros com quem pude conversar ao longo dos meses de pesquisa. Agradeço a Gildeth Pires Dias Prado, Sheila Noronha, Helyandro Tavares, Judson Drummond e todos os funcionários dos portos de Parintins e Manaus.

Agradeço ao Rodrigo e à Yana, pela amizade e paciência durante nosso campo. À “prima” Márcia e sua família, pela acolhida e preocupação. Ao João Paulo. Ao Jafer, Josias, Tito, Nilson, Moisés e toda a comunidade Sateré-Mawé de Manaus e Parintins.

Agradeço aos servidores do Departamento de Antropologia da USP, sempre prestativos e atenciosos.

Agradeço aos professores José Aldemir de Oliveira, Alexandre Barbosa Pereira, Silvana Nascimento, Márcio Silva, Lilia Moritz Schwarcz, Heitor Frúgoli, Marta Amoroso, Sylvia Caiuby Novaes, Isaurora Martins de Freitas, Lindomar Albuquerque, Graça Cordeiro e Alessandra Barreto, que aceitaram dialogar em diferentes momentos e contribuíram para a construção deste trabalho.

Agradeço à Priscila, Ana Letícia, José Agnello, Ana Sertã, Rodrigo, Marielli, Jacqueline, Michel, Giancarlo, Lucas, Rosenilton, Mariane, Craig, Guilherme, Lilian, Tiemi, Diana e todos os membros e amigos do Laboratório do Núcleo de Antropologia Urbana, especialmente aos membros do NAU Cidades e GEU. Agradeço também aos colegas pesquisadores do NEPECAB, com quem pude aprender em nossas viagens de campo.

Agradeço a todos os amigos que, próximos ou distantes, tornaram meu caminho mais agradável: Aline, Almir, Alvaro, Breno, Flávia, Franco, Guilherme, Jéssica, Juliana, Letícia, Michel, Patrick, Rafael, Vinicius.

Agradeço ao Divino que nos Guia, a São Marcos e San Gennaro. Ao Matador, ao Animal, ao Maluco e ao Leão. A Alex, Arce, Junqueira, Luís Pereira e Valdir. A Djalma Santos e Oberdan. Ao Botelho, Heitor, Dudu, Tonhão e Caetano. A Leslie, Fernanda, Alex, Malu, Guilherme, Adriano, Aníbal, Nilson e Cristiano. A todos que, em São Paulo ou no Amazonas, no Palestra ou em outras casas, sabem que a vida é alviverde e celebram o ano da graça de 2014.

Resumo

O presente trabalho consiste em uma etnografia do sistema de transporte fluvial no estado do Amazonas e uma análise de habilidades e dos modos de se viver entre cidades e rios amazônicos. Foi tomado como foco de análise as viagens realizadas entre a capital do estado e as cidades de Parintins, Itacoatiara, Maués, Manacapuru e Tefé, além das estruturas portuárias e regiões de moradia sobre as águas.

O estudo procura lidar com as relações entre ambientes entendidos como opostos e promover reflexões sobre esses espaços híbridos entre cidade e rios. As massas de água formam caminhos entre as cidades, percorridos diariamente por diversos tipos de embarcações e que fazem circular pessoas e mercadorias. A etnografia mostra que as cidades amazônicas se estendem sobre as superfícies líquidas, de forma a apresentar formas particulares de produção do espaço urbano e disputas sobre esses espaços.

Palavras chave: Transporte fluvial, cidades amazônicas, rios.

Abstract

This study presents an ethnographic study of the river transportation system in the state of Amazonas, Brazil, and an analysis of skills and ways of living between cities and rivers. The research focus the travels between Manaus and the cities of Parintins, Itacoatiara, Maués, Manacapuru and Tefé, as well as the port infrastructure and living spaces on the water.

This research deals with the relationship between two environment understood as opposites in order to promote a reflection on these hybrid spaces between city and rivers. Those bodies of water form paths between cities, traveled daily by many types of ships making goods and people circulate. The ethnography shows that Amazonian cities extend themselves on liquid surfaces, revealing specific forms of production of urban space and disputes over these spaces .

Keywords: river transport, Amazonian cities, rivers.

Lista de Imagens

Imagem 1 – Perspectiva do porto de Manaus.....	22
Imagem 2 – Tipo de embarcação: balsa.....	24
Imagem 3 – Tipo de embarcação: lancha.....	24
Imagem 4 – Tipo de embarcação: voadeira.....	25
Imagem 5 – Tipo de embarcação: recreio.....	25
Imagem 6 – Canoa no bairro de aparecida.....	34
Imagem 7 – Convés de embarcação ocupado	38
Imagem 8 – Convés de embarcação vazio.....	38
Imagem 9 – Registro de encomendas.....	40
Imagem 10 – Carregamento de uma embarcação.....	41
Imagem 11 – Cais do porto de Manaus.....	41
Imagem 12 – Redes	49
Imagem 13 – Pias e banheiros.....	51
Imagem 14 - Refeitório de embarcação	54
Imagem 15 – Refeição realizada no convés.....	55
Imagem 16 – Recreio decorado com tema do boi Garantido.....	58
Imagem 17 – Espaço de lazer de uma embarcação.....	59
Imagem 18 – Imagem de satélite da Lagoa da Francesa - seca.....	63
Imagem 19 - Imagem de satélite da Lagoa da Francesa - cheia.....	63
Imagem 20 – Estrutura portuária de Parintins.....	64
Imagem 21 – Palafitas	65
Imagem 22 – Banheiro	73
Imagem 23 – Praia alagada em Maués.....	97
Imagem 24 – Beira de Manacapuru.....	110
Imagem 25 – Passarela de madeira.....	113
Imagem 26 – Rua flutuante em Manacapuru.....	113
Imagem 27 – Palafitas em Tefé.....	117
Imagem 28 – Porto de catraias em Tefé.....	117
Imagem 29 – Cidade Flutuante de Manaus	120

Sumário

Agradecimentos.....	3
Resumo.....	5
Abstract.....	5
Introdução.....	8
Parte 1 – Barco a dentro.....	19
Capítulo 1 – Um exercício de classificação das embarcações.....	21
Capítulo 2 – Viagens.....	33
Capítulo 3 – Habitando barcos e rios.....	36
Parte 2 – Rio a fora.....	61
Capítulo 4 – A água em toda parte.....	61
Capítulo 5 – Águas e navegação.....	68
Capítulo 6 – Estradas Fluviais.....	80
Parte 3 - Cidades e rios.....	87
Capítulo 7 – As cidades e os caminhos.....	87
Capítulo 8 – Flutuantes e palafitas.....	119
Capítulo 9 –Portos e pórticos.....	128
Considerações Finais.....	134
Bibliografia.....	136
Anexos.....	139

Introdução

Pero José Arcadio Buendía no se planteó esa inquietud cuando encontró el mar, al cabo de otros cuatro días de viaje, a doce kilómetros de distancia del galeón. Sus sueños terminaban frente a ese mar color de ceniza, espumoso y sucio, que no merecía los riesgos y sacrificios de su aventura.

– ¡Carajo! – gritó –. Macondo está rodeado de agua por todas partes.

José Arcadio Buendía estava extremamente irritado depois de sua jornada procurando um caminho que o levasse de Macondo em direção ao “resto do mundo”, com o qual só tinha contato por meio das maravilhosas descrições dos ciganos, quando estes visitavam a cidade e traziam as últimas novidades desse mundo externo. Ele mesmo chegara e fundara Macondo anos antes, atravessando a cadeia de montanhas, mas, sabendo das dificuldades da rota, não queria que seus conterrâneos voltassem a enfrentar a serra. Por isso, foi à procura de uma rota de saída. Sua chegada ao mar depois de semanas abrindo passagem em pântanos e florestas densas foi frustrante. Ao enxergar o mar, e desenhando em seu mapa mental uma Macondo com água por todos os lados, sentiu-se preso, limitado pelas condições geográficas da região. Certamente a frustração de José Arcádio acompanhou-o por toda a vida, mesmo quando se constatou que a cidade não estava tão isolada assim.

Esta dissertação não é sobre a fantástica cidade de Macondo e sua geografia particular, criada por Gabriel García Márquez, mas sobre a Amazônia e seus habitantes, que vivem em cidades e rios. Entretanto, tal qual a Macondo imaginada pelas primeiras aventuras de José Arcadio Buendía, a exclamação raivosa desse personagem poderia ser aplicada à bacia Amazônica por um viajante desavisado, que ao se deparar com a dimensão das águas cresse em cidades isoladas pelos rios. Mas ao contrário daquela ideia de uma “Macondo peninsular”, que estaria isolada do resto do mundo, a presença de cursos d’água não isola, mas interliga o estado do Amazonas, desde sua capital, Manaus, suas cidades médias e pequenas até as comunidades distribuídas em seu vasto território. Talvez um paralelo mais preciso para o caso amazônico seja a formulação de Sahlins, quando descreve as viagens de Hau’ofa pelas ilhas polinésias, que, na “periferia” do mundo, isolados de tudo, entendiam-se como o oposto do que os europeus pretendiam: muito diferente dos “mundos acanhados”, imaginados pelos europeus, os habitantes dessas ilhas compreendiam-se como os verdadeiros humanos, com uma vasta gama de associações possíveis.

Não vivemos hoje, e não vivemos nunca, disse ele, aprisionados em nossas "ilhas perdidas em um mar distante", como quer parecer aos europeus. O mar é nosso lar, como o era para nossos ancestrais. O mundo dos ancestrais "era tudo menos acanhado. Eles pensavam e narravam seus próprios feitos em termos épicos" (1993:7). Eles viviam em grandes associações de ilhas ligadas pelo mar (como no anel do kula, ou na comunidade regional de Tonga, Fiji, Uvea, Samoa, Rotuma, Futuna e Tokelau); ligadas, note-se bem, e não separadas pelo mar.
(Sahlins, 1997)

A comparação com o mundo amazônico pode ser feita incluindo as visões de fora, desde os viajantes do século XVI até o Estado brasileiro no século XX, que, assombrados pela especificidade geográfica, hídrica e botânica, acreditavam em uma Amazônia fadada ao isolamento. Talvez em relação ao sul e sudeste do Brasil, por um longo período as cidades da amazônia foram realmente isoladas, ao menos na hipérbole que permite a agentes turísticos de Manaus afirmarem que “na época da Borracha, Manaus estava mais próxima de Paris que do Rio de Janeiro”. Com os planos de crescimento rodoviário no Brasil, a Amazônia também foi considerada uma terra a ser explorada, por exemplo, com o grande projeto da rodovia Transamazônica. Entretanto, independentemente do entendimento desse espaço como isolado, os rios desde sempre foram não o que separava o Amazonas do “resto do mundo”, ou mesmo o que separava as cidades e comunidades dessa região, mas o que os ligava, e seus habitantes o sabiam. É neste sentido que inicio a investigação proposta aqui: as águas formam caminhos, e é preciso explorá-los e explorar como as pessoas navegam por eles.

Com isso, podemos retomar a exclamação do personagem de Gabriel Garcia Márquez, projetada para o caso Amazônico de uma forma que José Arcádio não percebeu que seria possível. Na Amazônia, realmente estamos cercados de água por todos os lados: além dos rios, paranás, igarapés e lagos, aos quais se chega invariavelmente se caminharmos em qualquer direção, as águas estão também distribuídas verticalmente, sob o solo e sob as casas e também no alto, através de seu ciclo de evaporação e condensação, integrando cotidianamente a vida dos habitantes dessa região. A água evapora, se condensa em chuvas, e tem assim um fluxo constante não apenas nos rios, de montante a jusante, mas também em seus deslocamentos no ar, sob o solo e até mesmo por dentro dos corpos dos seres vivos. A água, afinal, não apenas circunda os habitantes, mas circula por dentro de seus corpos, o que se reflete, em um nível mais amplo, na construção de sistemas de abastecimento de água, de distribuição de água potável e de formas de dispendir o esgoto das casas, contribuindo assim para a produção do espaço urbano.

As águas, que poderiam ser compreendidas como emblema de um mundo “natural” (em oposição a um mundo “social”), passam então a mostrar a aproximação entre esses mundos, já que

nos obriga a transitar entre descrições geomorfológicas, sociais, econômicas, biológicas, urbanísticas, de engenharia naval e cosmológicas. O cenário no qual se desenvolve o fenômeno escolhido como tema desta dissertação é esse, em todos os seus aspectos. Realizo, então, uma análise social e antropológica (tal qual minha formação permite) reconhecendo a necessidade de estar atento para os muitos olhares que são possíveis sobre a mesma questão.

Nesta pesquisa, estive atento às águas e às pessoas que interagem com ela cotidianamente, a partir de um fenômeno particular, o do transporte fluvial de passageiros entre algumas cidades do estado do Amazonas. Como se sabe, a região Norte do país, especificamente o estado em questão, apresenta uma malha viária muito distinta das demais regiões do país. O Amazonas, por suas condições geográficas e históricas particulares, não apresentou o desenvolvimento da rede rodoviária característico daquele visto nas demais regiões brasileiras, portanto, conta com sua hidrografia para conectar a capital do estado com as cidades do interior. Além disso, como a grande maioria das cidades foram estabelecidas à margem de um rio, sendo poucas as que fogem a esta regra, esta pesquisa teve como foco as viagens de barco, mas também as relações estabelecidas entre cidades e rios.

O interesse pelo tema, que fez com que esta pesquisa fosse proposta, passa por dois pontos principais. Em primeiro lugar, minha trajetória de pesquisa, que inclui o esforço recente do LabNAU (Laboratório do Núcleo de Antropologia Urbana da USP) em realizar pesquisas nas cidades amazônicas a partir de uma perspectiva comparativa em relação à cidade de São Paulo, objeto de estudo das pesquisas realizadas pelo Núcleo há mais de vinte anos. Em 2009, participei junto ao NAU do Programa de Cooperação Acadêmica (PROCAD/CAPES) chamado “Paisagens Ameríndias – Habilidades, mobilidade e socialidade nos rios e cidades da Amazônia”, firmado entre os Programas de Pós Graduação em Antropologia Social da USP e da UFAM. Ainda cursando a graduação em Ciências Sociais, ajudei a formar o GEU (Grupo de Etnologia Urbana do LabNAU/USP) e desenvolvi pesquisas de Iniciação Científica (Tambucci, 2011) com indígenas Sateré-Mawé, que mostraram como as categorias “cidade” e “floresta” não podiam ser entendidas em oposição, já que a vida dessa população transcorria através de um trânsito constante e orgânico entre esses espaços. A experiência com os Sateré-Mawé e as conclusões da pesquisa levaram-me a propor um projeto de mestrado que problematizasse uma dicotomia entre cidade e rio, por meio das experiências de quem habita os espaços híbridos entre um e outro.

Em segundo lugar, há um interesse pessoal baseado em minha experiência na cidade de São Paulo. Apesar de essa cidade possuir uma extensa rede de rios, estes foram entendidos ao longo

da história muito mais como empecilhos e obstáculos, do que como integrantes da cidade, tendo sofrido aterramentos, canalizações e poluição. Nesse sentido, os primeiros contatos com as cidades do estado do Amazonas me apresentaram outras dinâmicas de relação das cidades com seus rios. Realizando uma etnografia sobre viagens por rios e cidades amazônicas, tenho no horizonte, portanto, um interesse comparativo com minha própria cidade. Apesar de não realizar essa comparação diretamente neste trabalho, ela se encontra no horizonte sempre, já que o estranhamento do campo vem de minha vivência na metrópole paulistana.

O objeto e as condições da pesquisa de campo

Ao trabalhar com o amplo tema da navegação esta pesquisa tem em foco o transporte fluvial pelos rios do estado do Amazonas e a forma como essa atividade específica ajuda a organizar as relações entre as cidades e os rios. Como objeto de trabalho, foi escolhido o conjunto de viagens entre as cidades de Manaus, Maués, Itacoatiara e Parintins. A escolha por essas cidades diz respeito principalmente à experiência de campo anterior, já que Manaus e Parintins foram duas das principais cidades pelas quais circulam indígenas Sateré-Mawé e por isso, já tinham sido visitadas e estariam na programação de campo de vários dos pesquisadores do LabNAU. Além disso, trata-se das duas cidades mais populosas do estado, com uma frequência alta de viagens entre elas. Itacoatiara, localizada entre as duas, faz parte do escopo da pesquisa por representar uma das opções de escala entre elas. Além disso, a cidade faz parte da Região Metropolitana de Manaus e é ligada à capital por meio de uma das poucas rodovias do estado. Esse conjunto de características fizeram de Itacoatiara um importante local para se ter acesso às estratégias realizadas por passageiros para se locomover entre as cidades.

Maués foi introduzida devido a sua posição estratégica entre as três cidades citadas anteriormente. Por se tratar de uma cidade menor e localizada fora da Hidrovia do Amazonas, a opção por estudar as viagens que partem ou chegam dela acrescenta à pesquisa um exemplo de viagem por rios afluentes e paranás, que a difere das viagens realizadas no leito principal do rio Amazonas.

Por fim, optou-se por incluir as cidades de Manacapuru e Tefé, na calha do Rio Solimões, como forma de comparação com as demais e para dialogar com uma expedição realizada pelo LabNAU/USP e o NEPECAB (Núcleo de Estudo e Pesquisa das Cidades da Amazônia Brasileira), núcleo de pesquisa da UFAM, do qual fazem parte os professores José Aldemir de Oliveira e Tatiana Schor (ambos da Universidade Federal do Amazonas - UFAM). Esta parceria se

mostrou bastante proveitosa, uma vez que o trabalho com cidades amazônicas de diferentes dimensões a partir do ponto de vista da geografia e da antropologia urbana vai ao encontro da proposta desta pesquisa.

Em relação aos Sateré-Mawé, o seu circuito por rios e cidades amazônicas orientou esta pesquisa, servindo como ponto de partida para se pensar a navegação fluvial. As cidades visitadas foram diretamente escolhidas a partir da experiência do GEU com eles. Entretanto, a pesquisa bibliográfica e de campo apontou para caminhos mais gerais, fazendo com que a experiência deles ao circular pela Amazônia seja levada em conta, porém fora do centro da questão que esta pesquisa pretende abordar.

Desde o início das pesquisas do LabNAU nas cidades da Amazônia, foi necessário uma readequação das estratégias de campo escolhidas para pesquisas na cidade de São Paulo. A distância e o financiamento para a viagem são empecilhos, que procuramos superar de algumas formas, entre elas com o compartilhamento dos relatos produzidos em campo. Os trabalhos de campo de cada um dos membros do GEU deveria conter, além das anotações e relatos individuais, um novo relato, reescrito ou “passado a limpo”, que pudesse ser utilizado pelos demais membros do grupo. Dessa forma, foi possível multiplicar as experiências de campo e incrementar as reflexões vindas desses relatos, uma vez que se multiplicaram também os pontos de vista e impressões sobre o mundo amazônico. Assim, foram criadas algumas compilações de relatos de campo de temas variados e de vários autores, que puderam ser utilizados de forma conjunta.

As pesquisas que os membros do GEU têm realizado dizem respeito à presença dos Sateré-Mawé nas cidades amazônicas e às formas como circulam e constroem um mundo que atravessa cidades, florestas, aldeias e rios. Além disso, um objetivo mais geral é o de reconhecer as especificidades das cidades amazônicas e desenvolver uma metodologia de pesquisa e ferramentas analíticas capazes de operar de forma satisfatória em cidades de dimensões e características diferentes. A escolha pelo tema da navegação fluvial diz respeito à necessidade de se pensar as cidades amazônicas a partir de uma característica fundamental a grande parte delas: sua relação com as águas, que se dá em vários aspectos da vida – moradia, trabalho, sociabilidade, transporte. Dessa forma, as compilações de relatos de campo produzidas entre 2009 e 2014 por mim e por meus colegas do GEU/LabNAU não diziam respeito especificamente ao tema da navegação, mas ajudaram a definir a abrangência da pesquisa e suas hipóteses de trabalho. Por mais que o foco nunca tenha sido as viagens de barco, elas ocorreram e foram registradas nesses relatos de campo, em especial, seguindo o caminho que os Sateré-Mawé indicaram entre algumas cidades: a partir de

Manaus, fomos levados de canoa para um igarapé na parte oeste da cidade, atravessamos o rio Negro para chegar aos municípios de Manacapuru e Iranduba e pegamos recreios e lanchas para chegar à cidade de Parintins e Barreirinha, próximas da Terra Indígena Andirá-Maraú, território demarcado dos Sateré-Mawé.

A partir das primeiras impressões coletivas, pude estabelecer um planejamento para uma estada em campo de aproximadamente quatro meses, entre novembro de 2012 e março de 2013. Durante esse tempo, aluguei um apartamento na cidade de Manaus, que funcionou como ponto de apoio, enquanto realizava as viagens pelo interior do estado. Na cidade, pude entrar em contato com algumas instituições que regulamentam as atividades de navegação fluvial: conversei com funcionários da Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com um dirigente sindical do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários do município de Manaus e do Estado do Amazonas (SINTRAQUA) e com membros da Capitania dos Portos. Neste último caso, o contato se deu informalmente já que o tempo disponível não foi o bastante para entrar oficialmente na Marinha do Brasil, o que demandava um dispêndio grande de tempo e esforço burocrático. Foi possível ainda realizar visitas autorizadas na Estação Hidroviária de Manaus e produzir relatos etnográficos sobre as experiências nos demais portos da cidade.

Além dos trabalhos de campo realizados em Manaus, fiz algumas viagens entre as cidades de Manaus, Itacoatiara, Parintins e Maués, como delimitado em meu plano inicial, exposto acima. Em cada uma dessas cidades, procurei entrar em contato com as instituições responsáveis pelo gerenciamento do porto da cidade. Fora alguns bons contatos realizados desta forma, a principal inserção a campo se deu em espaços não-institucionalizados, isto é, a partir de conversas com vendedores de passagens, carregadores portuários, marinheiros de convés, donos de barco, pilotos de lancha e passageiros. As viagens foram feitas procurando acessar a maior variedade possível de embarcações que executam os trajetos escolhidos.

Em cada cidade foi realizada também uma pesquisa bibliográfica, em bibliotecas públicas e universitárias, de livros, trabalhos acadêmicos, teses e dissertações referentes ao tema da navegação fluvial e das relações entre cidades e rios no Amazonas.

Foram escolhidas algumas técnicas para a coleta, análise e exposição dos dados. Em primeiro lugar, o relato de campo, mas junto a ele foram utilizados: fotografia e ferramentas de georreferenciamento. Cada um deles possui suas vantagens e serão problematizados oportunamente.

Serão utilizadas fotografias produzidas por mim a partir de uma máquina fotográfica digital e pelo dispositivo de câmera de meu celular pessoal, além disso, utilizarei imagens produzidas por outros colegas do Núcleo de Antropologia Urbana, pertencentes ao acervo fotográfico do GEU. Além disso, utilizarei fotografias de embarcações publicadas em CD-ROM pelo fotógrafo alemão Günter Engel e adquiridas em Manaus. Os dados de georreferenciamento foram coletados por um aparelho da marca *Garmin* e tratados pelo software de código aberto QuantumGIS. Para a utilização dessa ferramenta, realizei dois treinamentos em georreferenciamento. O primeiro, promovido pelo GEU-NAU, em São Paulo, introduziu os conceitos e o funcionamento do aparelho de GPS e do software. Durante o período de campo, participei de um segundo curso, de nível intermediário, realizado nas dependências do NEPECAB, em Manaus.

Tanto as imagens quanto as produções cartográficas advindas da coleta de dados de campo deverão ser tratadas de forma a complementar os relatos de campo e auxiliar na problematização do objeto de estudo. A partir das reflexões de Ingold (2000, 2007) em relação à percepção e construção de ambientes e paisagens, as fotografias oferecerão uma visão do nível dos atores, ajudando na descrição das demais formas de percepção das viagens que a fotografia é incapaz de apresentar. Para esse autor, os caminhos são criados e registrados na memória não como um mapa mental, mas como uma sequência de experiências e histórias. As fotografias auxiliarão na descrição de campo, que precisará ainda dar conta de um engajamento corporal no mundo (por parte dos diversos atores) mais abrangente. Por isso, a multiplicação de formas de registro tende a ser benéfica por permitir registrar tanto o deslocamento realizado à distância, quanto a sequência de paisagens pelas quais se passa.

Os dados produzidos a partir do georreferenciamento possibilitarão comparar a visão etnográfica com uma projeção que precisa ser vista com mais distanciamento: a descrição “de perto e de dentro” (Magnani, 2002, 2012), será complementada por uma coleção de dados que fará sentido de longe e de fora, ao se utilizar a ferramenta do mapa. As rotas, traduzidas sobre um fundo de mapa, no formato de linhas, ajudarão a compreender de forma ampliada as viagens em relação à hidrografia da região.

Ao associar visões “de perto e de dentro” com outras “de longe e de fora”, “modulando o olhar” (Magnani, 2012, p. 270) pretendo alcançar o que Magnani defende como a forma de se enfrentar a questão da unidade de análise:

(...) uma unidade consistente em termos de etnografia é aquela que, experimentada e reconhecida pelos

atores sociais, é identificada pelo investigador, podendo ser descrita em seus aspectos categoriais. Para os primeiros, é o contexto da experiência, e para o segundo, a chave de inteligibilidade e o princípio explicativo. Uma vez que não se pode contar com uma unidade dada *a priori*, postula-se uma a ser construída a partir da experiência dos atores e com a ajuda de hipóteses de trabalho e escolhas teóricas como condição para que se possa dizer algo mais que generalidades a respeito do objeto de estudo. Portanto, aqueles dois planos a que se fez alusão anteriormente – o da cidade em seu conjunto e o de cada prática cultural associada a este ou àquele grupo de atores em particular – devem ser considerados como dois polos de uma relação que circunscrevem, determinam e possibilitam a dinâmica estudada. (Magnani, 2012, p. 269)

Por fim, um método empregado que gerou material bruto para a pesquisa aqui apresentada foi a realização de expedições etnográficas, em que um grande número de pesquisadores passa um tempo limitado (cerca de uma semana) em uma cidade, atentando para alguns eixos da análise que se seguirá. Nesse caso, a produção textual dos relatos de campo é compartilhada e os relatórios produzidos a partir da multiplicidade de visões colocadas nos textos. Realizei junto a colegas do GEU, expedições nas cidades de Manacapuru, Tefé, Maués e Parintins, sempre com atenção especial ao transporte, à forma e aos usos das orlas e limites dessas cidades. Além disso, as viagens entre essas cidades foram períodos de campo intenso, que se somaram às viagens que realizei sozinho ao longo dos meses de campo.

Pressupostos Teóricos

A ida de um grupo de pesquisadores de São Paulo a Manaus e a várias cidades amazônicas parte de algumas questões metodológicas e teóricas que vinham sendo discutidas e aprofundadas coletivamente pelo GEU, desde 2009. Pode-se fazer um paralelo à própria trajetória teórica de Magnani. Se ao realizar a mudança de foco de pesquisa da periferia ao centro, a preocupação era saber se a “lógica do pedaço” (Magnani, 2012, p. 90) seria abandonada na prática cotidiana e nas formas de sociabilidade dos habitantes do centro da cidade, quando o GEU foi formado, um duplo deslocamento trouxe novas questões. Primeiramente, o interesse seria o de verificar se as lógicas percebidas na cidade de São Paulo teriam alguma ressonância na capital amazônica e nas demais cidades do Estado. A diferença de escala das cidades nos colocou a questão se as categorias utilizadas para descrever e analisar a sociabilidade urbana em São Paulo apresentariam rendimento face a novos e particulares modos de vida urbanos. Um segundo deslocamento se deu a partir da experiência de pesquisa com indígenas Sateré-Mawé, que nos mostravam um trânsito fluido entre cidades, rios e florestas, fazendo com que ao utilizar categorias como o *circuito* nos deparássemos com um cenário que variava entre o urbano e o rural, as cidades, aldeias, florestas e rios. Dessa forma, a chegada às cidades amazônicas trouxe uma pergunta instigante: a lógica da vida social em uma cidade como São Paulo pode ser comparada às práticas

dos atores em cidades amazônicas e em ambientes a princípio distintos dos ambientes urbanos como os conhecemos? Assim, o duplo deslocamento se revelou como uma oportunidade para aprimorar a “família de categorias” e iniciar um projeto comparativo entre cidades muito distintas e ramos da antropologia com pouco contato entre si.

Se o objetivo comparativo é colocado, é importante manter contato também com um corpo teórico de estudos sobre cidades amazônicas produzido localmente. A parceria acadêmica realizada com os pesquisadores do NEPECAB tem sido especialmente proveitosa nesse sentido, pois dialoga com esse núcleo de pesquisa que há algum tempo procura estabelecer uma tipologia urbana amazônica. Schor e Oliveira (2010) apresentam uma tipologia da rede urbana da calha do Solimões/Amazonas, caracterizando cada cidade de acordo com sua função e dinâmica de relação com as demais cidades da rede.

Esses autores ainda defendem o estudo dessas cidades:

As cidades da calha Solimões-Amazonas estão situadas às margens dos rios, e dessas cidades pouco se fala. É preciso falar delas porque é possível, ao compreendê-las, compreender parte da complexidade da Amazônia. Não porque sejam cidades importantes do ponto de vista econômico e político, mas porque são lugares em que pulsam modos de vida que diferem significativamente do padrão caracterizado como urbano que predomina em outros lugares do Brasil. (Schor e Oliveira, 2010, p. 155)

As reflexões sobre modos de vida urbana precisam, portanto, estar sempre adequadas à diversidade dos próprios modos de vida. As cidades amazônicas aparecem como importante referencial no que diz respeito a um modo específico de vida urbana – em que o rio se faz presente.

Por fim, há como referência teórica, a discussão realizada por autores como Bruno Latour e Tim Ingold. Ambos os autores problematizam a dicotomia representada pelos polos Natureza e Cultura com muitos paralelismos e pontos de diálogo, mas repletos de diferenças fundamentais. Talvez os textos dos autores se aproximem primeira e mais claramente no diagnóstico daquilo que Latour chama de “Constituição Moderna”, um conjunto de premissas não explícitas que permite aos modernos pensarem-se enquanto tal, e as visões que Ingold classifica como “ortodoxas”, que tendem a dividir em dicotomias processos íntegros de vida. Algumas dicotomias que são fabricadas a partir desses pensamentos: evolução x história; biológico x cultural; selvagens x modernos. Para Latour, as dicotomias são fruto de um duplo processo de separação e purificação, ignorando os híbridos que proliferam entre esses polos. Em Ingold, há um esforço de perceber o processo de vida como algo contínuo e aproximar formas de vida humanas de não-humanas, de forma a compreender o desenvolvimento ao longo das gerações sem delimitar um

ponto de transposição de um desenvolvimento evolutivo e biológico para um histórico-cultural.

A dissolução do grande divisor entre natureza e cultura pode auxiliar na reflexão sobre cidades e rios, muitas vezes considerados como opostos. Essa oposição é fruto da dicotomia construída (embora tomada como natural) entre “natureza” e “cultura”, resultado de uma “purificação” moderna, como mostra Latour, a delimitação de “duas zonas ontológicas inteiramente distintas, a dos humanos de um lado, e a dos não humanos, de outro” (Latour, 1994, p. 16). O rio, dado, seria o emblema da natureza dentro dessa dicotomia, enquanto a cidade, construída por humanos, um espaço de cultura. A navegação nos rios e a forma de se habitar o ambiente, dentro de uma perspectiva da habitação (*dwelling perspective*) (Ingold, 2000), podem apontar para problematizações dessa dicotomia e uma melhor caracterização do espaço amazônico, das interações e intersecções entre cidades, rios, florestas e aldeias.

Essa perspectiva deverá ser trabalhada ao longo do texto, entretanto, é necessário realizar um breve comentário. A tradução de “dwell” por “habitação” tem sido feita em vários trabalhos em língua portuguesa que dialogam com a teoria de Ingold. Esse termo será utilizado aqui, mas com a ressalva de não se tratar de uma tradução ideal. O termo em português carrega uma carga semântica relativa à fixação territorial e moradia que leva para o caminho oposto ao que se pretende. A perspectiva da habitação procura perceber como seres vivos (humanos entre eles) estão indissociavelmente ligados ao ambiente no qual vivem, de forma a produzirem-se mutuamente de forma constante. Para Ingold, não é a fixidez, mas o movimento que caracteriza a habitação. Ele defende que se observem os processos de vida (biológica e social) como processos que se dão em um sistema de desenvolvimento, o qual não é formado por um conjunto de organismos e ambientes, mas por um sistema indivisível organismo-em-seu-ambiente (Ingold, 2000: 34).

A dissertação está dividida em 3 partes que procuram modular a descrição e análise da navegação e da habitação dos rios em um trecho do estado do Amazonas. Na primeira parte, “Barco a dentro”, proponho observar e registrar a diversidade de embarcações que realizam o transporte de passageiros no Amazonas. Para isso, em primeiro lugar, busco adequar o vocabulário à gigantesca diversidade de embarcações, procurando registrar as diferenças fundamentais entre canoas, voadeiras, barcos recreios, entre outros. Para o leitor não-amazônida, é a oportunidade de

compreender os termos usados para se referir a uma ou outra embarcação, além dos critérios utilizados como formas de distinção entre elas. Para um leitor que é mais próximo à realidade amazônica, embora o vocabulário já possa ser conhecido, espero que seja possível realizar o movimento de estranhamento do que é familiar e verificar se as conclusões e divisões apresentadas reverberam no entendimento local. Além disso, a primeira parte é a responsável por descrever as longas viagens em recreios, as atividades desenvolvidas por passageiros e tripulantes no que diz respeito à dinâmica interna do barco: as redes, as refeições, a sociabilidade, o embarque e desembarque.

Na segunda parte, procuro descrever as experiências de quem viaja em cada tipo de rio e cada trajeto escolhido. As viagens apresentam diferenças consideráveis dependendo de sua origem, destino e caminho percorrido. Intitulado “Rio afora”, descrevo as diferenças entre os rios (e em que essas diferenças implicam nas estratégias de navegação e nas atividades de passageiros e tripulantes). Além disso, procuro demonstrar como uma embarcação é parte integrante de seu ambiente, fazendo parte da produção do rio em que navega.

Na terceira parte, volto a atenção para as interações dos rios com as cidades, tanto dos bairros formados por palafitas, das regiões de flutuantes e as estruturas portuárias de cada cidade. Além disso, mostro como há diferentes ações que ora entendem o rio como obstáculo da vida urbana, ora como parte integrante desta. Nesta parte, a família de categorias desenvolvidas ao longo dos anos por pesquisadores do LabNAU são colocadas a prova para procurar de que forma ajudam a explicar e como precisam ser adaptadas para pensar nessas cidades fluidas.

Parte 1 – Barco a dentro

Era uma de minhas primeiras viagens: tinha uma mala nas costas e uma passagem de barco no bolso, devidamente assinada em um papel timbrado de uma das agências de viagens fluviais, com minhas informações pessoais e especificidades do barco, horário de saída e chegada em uma letra difícil de ser compreendida (pois escrita às pressas) e com abreviações que não faziam até então parte de meu vocabulário: N/M, B/M, L/M, PIN, MAO, ITA, entre outras. A caminhada pela avenida que passa entre o muro de arrimo na beira do Rio Negro e o Mercado Municipal de Manaus está tomada por caminhões, táxis e carros estacionados ou parados em filas triplas, sendo descarregados ou buscando passageiros.

Enquanto isso, as barracas de vendas de passagens tomam as calçadas obrigando as pessoas a caminharem na rua, e os vendedores de passagem, carregadores de bagagem e taxistas oferecem os seus serviços, algumas vezes em língua inglesa, no caso de um dos viajantes ser estrangeiro. Via pessoas carregando mercadorias nas costas e senhoras idosas descendo as escadas tortas e mal-conservadas que dão acesso à faixa de areia enlameada antes da tábua de acesso à balsa. O rio estava baixo e era possível ver no muro ao seu lado e nas escadas a marca da água da última cheia, uns 10 metros acima da superfície da água. Enquanto isso, pescadores carregavam caixas com o resultado de sua pescaria por uma passagem sob a avenida em que eu estava e iam em direção ao Mercado Municipal ou à Manaus Moderna¹. No caminho contrário, vinham caixas com eletrodomésticos e móveis em direção aos recreios. Ao longo do caminho, perguntavam-me qual o meu barco, procurando ajudar com informações e serviços. Enquanto isso, vi passar um rapaz que, alguns dias antes, durante a noite, naquela região, ofereceu drogas e se vangloriou de realizar pequenos furtos sem ser pego. Na balsa, ligada à faixa de areia por uma passarela de madeira e outra de metal, dezenas de barcos com faixas que indicam seu destino, dia e horário de saída e chegada. Quando olhei em volta, percebi estar muitos metros abaixo do nível da rua e senti os joelhos se dobrando e o equilíbrio estranho até perceber que na verdade a balsa está se movendo por conta da ondulação causada por uma lancha que passou por ali poucos segundos antes. Com a ajuda interessada de carregadores e tripulantes, encontrei o barco e entrei no primeiro convés que estava sendo carregado das últimas mercadorias: engradados de latas de refrigerante, frangos congelados,

¹Manaus Moderna é o nome utilizado para se referir ao mercado localizado entre a Praça dos Remédios e a orla do Rio Negro. Pode também se referir a todo o complexo de feiras e mercados localizado no centro de Manaus, entre a região da Estação Hidroviária e o igarapé de Educandos.

uma moto, uma geladeira... Dentre os funcionários, que correm com mercadorias de um lado pro outro, um me aborda perguntando sobre a passagem e anota as informações exigidas pela legislação naval: nome, RG, data de nascimento, origem e destino. Depois, me envia para os conveses superiores, onde as pessoas já estão com as coloridas redes entrelaçadas. A tarefa seria encontrar um espaço para mim, enquanto respondia sempre aos vendedores de bananinhas fritas, marmitas penduradas em um cabo de vassouras (enquanto ouvia os passageiros perguntando entre si se será servido almoço no barco), cadernos de colorir para as crianças, palavras cruzadas para os adultos, uma sacola de maçãs, rádios de pilha, “picolé da massa” e os jornais do dia. Ao olhar em volta, tento entender qual a frente e qual a popa do barco, para calcular onde ventará menos à noite. Quando armo a rede, percebo que o nó que dei ficou frouxo e recebo a ajuda de outros passageiros ou tripulantes. Coloco a mala sob a rede, tentando encaixá-la sobre o tablado de madeira (que ainda não estava inteiramente ocupado) para evitar a água de possíveis chuvas no caminho. Quando o barco liga, o ruído constante do motor aos poucos vai sendo naturalizado, como também acontece com a vibração que afeta todo o corpo, e apenas me lembrarei dela quando a sopa servida no jantar apresentará pequenas ondas em sua superfície e o tilintar da colher apoiada no prato. Quando o barco enfim começa a se soltar do porto, olho em volta e percebo os vendedores se apressando para voltar à balsa. Aproveito para checar se minha mala ainda está onde a deixei. Quando enfim enxergo o rio (que antes estava coberto por uma infinidade de barcos e estruturas flutuantes das outras balsas paralelas àquela em que estava) percebo que o barco partiu e vejo a cidade, a balsa de embarque e todos os vendedores se afastando aos poucos, alguém se vangloriando de ter conseguido comprar uma marmita de última hora que foi praticamente atirada para dentro do barco. Então começava a viagem: saindo de Manaus, um dia para Parintins, descendo o rio Amazonas até pouco antes da fronteira do Pará; para outros passageiros, uma viagem mais curta, de 10 ou 12 horas até desembarcar em Itacoatiara, ou em outra cidade no caminho. A viagem está apenas começando.

Essa descrição, que reúne diversos episódios vividos durante o período de campo permite apresentar a complexidade e diversidade de experiências de quem viaja, especialmente de alguém de fora. Sendo assim, uma primeira tarefa que precisei realizar em campo e reproduzo aqui é a adequação da linguagem e a modulação do olhar. Para compreender o universo da navegação fluvial, apresento um estudo do vocabulário utilizado para descrever os tipos de embarcações e viagens, de acordo com a forma como eles são utilizados pelos variados atores.

Neste capítulo, proponho um olhar para a diversidade de embarcações que transportam

passageiros no Amazonas e escolher alguns sinais que possam ajudar a delimitar os tipos de barco e de viagem. Cada barco possui uma história e é produzido ao longo de sua vida, podendo variar em termos de dimensão, cor da pintura, nome da embarcação, quantidade de conveses, cobertura, material do qual é feito, tipo de motor, velocidade desenvolvida, local de origem, altura do convés, capacidade de carga, arqueadura, aparência, profundidade de seu casco, trajeto que realiza. É possível seguir esta descrição para registrar que nenhum barco é igual a outro e as características que os diferenciam são incontáveis. Apesar disso, passageiros e tripulantes conseguem sem esforço classificar cada uma das embarcações em um processo semelhante ao proposto aqui: ao selecionar apenas algumas características daquilo que compõe um feixe de características que forma um elemento (no caso, uma embarcação), é possível compará-las e criar uma identidade entre algumas. Assim, para se referir a uma embarcação, não é necessário conhecer todas as suas características, mas apenas aquelas que permitem classificá-la em relação às demais.

A seguir, descreverei os principais momentos de uma viagem, atentando para as estratégias dos passageiros em cada situação. O cenário escolhido será o de um navio recreio e incluirá a descrição dos diversos espaços internos desse tipo de embarcação. A descrição será feita a partir de uma montagem das experiências vividas em embarcações e rotas diferentes, procurando estabelecer as particularidades de cada uma quando necessário.

Capítulo 1 – Um exercício de classificação das embarcações

Existe uma infinidade de embarcações distintas navegando nos rios e lagos amazônicos. Mesmo com o recorte geográfico realizado nesta pesquisa, a diversidade dos barcos não diminui. Como ponto de partida, observemos a definição de embarcação para a Marinha do Brasil:

qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas. (NORMAM-02, p. 24).

Uma embarcação é uma construção material que flutua e permite a locomoção por superfícies líquidas de pessoas e objetos, cada qual de uma forma específica, compondo o sistema da navegação fluvial. Essa definição é bastante abrangente, colocando na mesma categoria de canoas a balsas e de lanchas a grandes navios cargueiros.

Imagem 1 – Em um porto de Manaus, é possível observar diversos tipos de embarcações. Em primeiro plano, uma lancha; parados no cais, recreios de vários tamanhos e ao fundo um navio cargueiro. Fotografia da coleção de Günter Engel, sem data.

A tarefa proposta agora é a de buscar algum critério de classificação que possa organizar o *continuum* de formas que as embarcações podem assumir. É preciso abrir mão das incontáveis características de cada elemento, elencando apenas aquelas que podem oferecer uma diferenciação entre *classes* de embarcações, para que se possa trabalhar não com cada barco individualmente, mas com tipos de barco.

Uma primeira forma de alcançar essa classificação é transcrever uma lista de tipos de embarcações, a partir dos nomes utilizados localmente: canoa, lancha, voadeira, recreio, barco-motor, navio-motor, balsa, pesqueiro, “a jato”, cargueiro, motor, rabeta. A própria Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, faz algo semelhante, ao listar os tipos de embarcações:

b) Tipo de Embarcação

1. Balsa
2. Barçaça
3. Bote
4. Cábreá
5. Carga geral
6. Carga refrigerada
7. Chata
8. Cisterna
9. Dique flutuante
10. Draga
11. Escuna
12. Ferry boat
13. Flutuante

14. Gases liquefeitos
15. Graneleiro
16. Graneleiro (ore oil)
17. Hovercraft
18. Jangada
19. Lancha
20. Lancha do práctico
21. Outras embarcações
22. Outros graneleiros
23. Passageiro / carga geral
24. Passageiro / roll-on roll-off
25. Passageiro

26. Pesqueiro
27. Pesquisa
28. Petroleiros
29. Plataforma
30. Porta – contentor
31. Quebra-gelo
32. Químicos
33. Rebocador / empurrador
34. Roll-on roll-off
35. Saveiro
36. Sonda
37. Supridores de plataformas marítimas

Ambas as listas, a cristalizada pela Marinha, e a dos nomes de embarcações ouvidas por seus atores, apresentam um problema: os tipos não possuem um ordenamento lógico (além da ordem alfabética na lista da Marinha) e nem são exclusivos, isto é, é possível classificar uma mesma embarcação em mais de um deles. Além disso, as listas não dão conta de todos os tipos de barcos, o que é evidenciado pela necessidade de incluir o item “21 - Outras embarcações”. É preciso ainda definir os níveis de diferenciação, já que se imagina que entre “20 - Lancha do práctico” e “19 - Lancha”, haja menos diferenças que entre um “3 - Bote” e um “28 - Petroleiro”.

A lista se restringe às embarcações voltadas para a navegação interior no Brasil, mas proponho reduzir ainda mais a amplitude para apenas aquelas embarcações que de fato existem nas cidades estudadas e que são utilizadas para a locomoção de pessoas.

Assim, a lista inicial para o trabalho pode ser a seguinte, produzida de forma a aglutinar em um termo as várias nomenclaturas para embarcações:

- 1 - Balsa
- 2 - lancha / “a jato”
- 3 - canoa
- 4 - voadeira / rabeta
- 5 – recreio

Esses cinco tipos de embarcações são facilmente diferenciados pelos atores que trafegam pelos rios do Amazonas, entretanto, podemos buscar as diferenças formais entre eles, procurando articular dois níveis de abstração: 1) a classificação nativa com 2) um recorte e classificação realizado por quem é de fora. Procuro realizar aqui, portanto, um exercício de classificação para organizar os dados. Sendo assim, procurarei a partir de agora delimitar quais são as características mínimas para que se diferenciem alguns tipos de embarcação. A redução proposta acima quanto à multiplicidade de tipos de barcos visa que o trabalho seja realizado apenas com aquelas com as quais tive contato durante o trabalho de campo.

Imagem 2 - A balsa que conectava o Porto do São Raimundo em Manaus ao distrito de Cacau Pirêra, do outro lado do rio Negro. Fotografia da coleção de Günter Engel, sem data.

Imagem 3 - A lancha "Princesa Júlia", com passageiros aguardando sua partida, atracada no porto de Manaus, 27/fev/2013.

Imagem 4 – Uma voadeira navega pelo rio Maués-Açu levando algumas pessoas ao centro da cidade de Maués, 14/mar/2013.

Imagem 5 - O recreio "Cometa Halley", que realiza trajetos entre Manaus e Parintins. Fotografia da coleção de Günter Engel, sem data.

De acordo com as definições presentes no NORMAN-02, incluí as seguintes características para iniciar uma comparação entre as classes de embarcação:

- Locomoção: indica a capacidade da embarcação de locomover-se ou não pelo rio. Esta característica foi incluída pela atenção dada pelo NORMAN-02 aos flutuantes, que devem ser considerados embarcações quando movidas por reboque. Essa é a característica que orientou o recorte para apenas aqueles tipos de barcos utilizados para o transporte de passageiros. Assim, os cinco podem ser marcados positivamente para essa característica, tornando-a desnecessária na tabela que segue.

- Motor: indica se a forma da propulsão da embarcação é humana ou motorizada. A única embarcação registrada com um valor negativo para a utilização de motor foi a canoa. As demais utilizam algum tipo de propulsão motorizada.

- Convés coberto: indica a presença ou não de cobertura no convés principal. Foram marcadas como negativas para esse item a canoa, a voadeira e a balsa, e como positivos o recreio e a lancha.

- Quantidade de conveses: esta característica diz respeito à existência de apenas um convés (-) ou mais de um (+)

Sendo assim, a primeira versão dos dados pode ser organizada dessa forma:

	Motor	Convés coberto	Quantidade de conveses
canoa	-	-	-
voadeira	+	-	-
lancha	+	+	-
balsa	+	-	-
recreio	+	+	+

A voadeira e a balsa encontram-se com o mesmo conjunto de características, sendo necessário adicionar algum traço que as distinga, como a capacidade de carga, marcada também com sinais de “+” e “-”. Uma primeira escolha com sinais de “<” e “>” mostraria uma graduação simples entre “menor capacidade de carga” e “maior capacidade de carga”, portanto, a graduação comporta-se como uma característica de apenas duas marcações. Com “-” foram marcados aqueles tipos de embarcação que não comportam mais que malas, objetos pessoais ou uma quantidade limitada e pequena de carga. Com “+” foram marcados o recreio e a balsa, ambos utilizados para o transporte de grandes quantidades de mercadorias, ou objetos grandes, como automóveis e móveis,

além de passageiros. A tabela alterada receberia a seguinte formatação:

	Motor	Convés coberto	Quantidade de conveses	Capacidade de Carga
voadeira	+	-	-	-
lancha	+	+	-	-
balsa	+	-	-	+
recreio	+	+	+	+

A partir disso é possível realizar um primeiro experimento de comparação dos entes aí colocados, a começar pelos que apresentam as menores diferenças entre si. Utilizo as classificações da relação entre entes de uma oposição, a partir do que foi utilizado por Troubetzkoy (1938), linguista ligado à Escola de Praga. Saussure (1916) mostrou que a significação é resultado da oposição de determinados traços, reconhecidos como opostos. Para esses autores, a capacidade de reconhecer a linguagem a partir da forma específica de cada um emitir as palavras tem a ver com a presença de traços contrastivos entre os diversos fonemas. Procuro realizar o mesmo procedimento para as embarcações, verificando quais são elementos de contraste mínimos para se diferenciar um de outro tipo de embarcação.

Em relação à tabela anterior, podem ser feitos os seguintes comentários sobre as relações entre entes:

- Entre canoa e voadeira, há uma relação de tipo privativo na característica “motor” (canoa -/+ voadeira), sendo essa a única característica que a diferencia.
- Entre voadeira e lancha, há também uma relação de tipo privativo, mas na característica “convés coberto” (voadeira -/+ lancha)
- Entre voadeira e balsa, que, apesar de serem muito distintas, a diferença entre seus tipos foi produzida na tabela apenas pela inserção da última coluna, fazendo com que a relação seja também de tipo privativa em capacidade de carga (voadeira -/+ balsa).
- A lancha forma com a balsa uma relação equipolente, em que a primeira apresenta a característica convés coberto enquanto segunda apresenta a capacidade de carga (lancha +/- balsa e lancha -/+ balsa, respectivamente).

As demais divisões combinam características privativas e graduais, mas a partir dessas primeiras, é possível imaginar um diagrama com quatro classes, deixando a canoa de fora por se

tratar de uma característica isolada em relação às demais.

				Capacidade de Carga	
				+	-
Quantidade de conveses	+	cobertura	+	Recreio	
			-		
	-	cobertura	+		Lancha
			-	Balsa	Voadeira

Há vários espaços em branco na tabela, que podem ser pensados enquanto espaços que aceitariam novas classes de embarcação nesse sistema de navegação fluvial. A segunda linha parece fadada a manter-se vazia, já que há uma incompatibilidade entre uma embarcação possuir mais de um convés e tê-los descobertos, sendo possível descartá-la. O espaço em branco que estabeleceria com o recreio uma relação proporcional àquela que há entre balsa e voadeira pode ser imaginado, mas não há qualquer tipo de barco na Amazônia com essas características, isto é, ao mesmo tempo, com mais de um convés, porém com baixa capacidade de carga. Infere-se que a entrada de um barco nessas condições não exija uma reestruturação do sistema.

Para o espaço em branco restante, entretanto, há um exemplo ainda em forma de protótipo que parece se adaptar perfeitamente a essa posição. Trata-se de um hovercraft, embarcação que se encontra em desenvolvimento e que poderia ser caracterizada da seguinte forma:

	Motor	Convés coberto	Quantidade de conveses	Capacidade de Carga
hovercraft	+	+	-	+

Assim, o hovercraft passa a estabelecer uma relação de tipo privativo com balsa em relação à cobertura do convés (hovercraft +/- balsa), uma relação do tipo privativo com a lancha em relação à capacidade de carga (hovercraft +/- lancha) e, finalmente, uma relação privativa com recreio em relação à quantidade de conveses (hovercraft -/+ recreio). A introdução de tal classe de embarcação completa uma lacuna no sistema e, portanto, tem seu posicionamento no sistema previsível. Além do mais, esse novo elemento completa duas relações proporcionais: hovercraft:lancha::balsa:voadeira.

O recreio mantém-se como uma relação isolada devido a suas características e às possibilidades imaginadas para os demais espaços em branco na tabela. Dois deles parecem logicamente impossíveis enquanto o terceiro é possível, mas não é encontrado. No entanto, a adição do hovercraft cria o passo intermediário de transformação entre balsa, lancha e recreio, permitindo

que todos os elementos conectem-se uns aos outros a partir da transformação de apenas uma característica do feixe específico de cada uma das classes.

A tabela completa poderia assumir a seguinte forma, ao adicionarmos ainda a relação isolada que deixamos no início:

Com motor				Capacidade de Carga	
				+	-
Quantidade de conveses	+	Cobertura	+	Recreio	
	-	cobertura	+	Hovercraft	Lancha
			-	Balsa	Voadeira
Sem motor – canoa					

Voltando a pensar a classe que a princípio tinha se tornado isolado (a canoa), há ainda possibilidades de se trabalhar com ela. Poder-se-ia imaginar possibilidades de embarcações que não se encontram no sistema, mas que estabeleceriam relações com a canoa de forma semelhante ao que ocorre com as embarcações motorizadas. Uma dessas classes potenciais, entretanto, apareceu na fala de moradores de Manaus.

As “catraias”, segundo imagens históricas e a memória dos moradores dos igarapés de Manaus, eram embarcações pequenas, de propulsão humana e que possuíam uma cobertura simples, para proteger passageiros e cargas da chuva. A catraia era a responsável por realizar trajetos curtos para a travessia dos rios, especialmente antes da construção das pontes sobre os principais igarapés do centro de Manaus. Entretanto, o termo “catraia”, na forma como ainda é utilizado, não estabelece uma oposição com a canoa do ponto de vista da existência ou não de cobertura, mas sim de sua função: as catraias podem ser voadeiras ou canoas destinadas ao transporte de travessia de rios.

Por isso, apesar de uma embarcação pequena com cobertura ser prevista no sistema e parecer ter existido há algumas décadas, o termo que a definiria passou a designar não um tipo específico de embarcação, mas sim uma determinada função ou serviço de navegação prestado. Quando um catraieiro diz possuir uma catraia, está se referindo à embarcação (geralmente uma voadeira) atrelada a uma ocupação. Compra-se ou se constrói uma voadeira para usá-la como catraia. Por esse motivo, é mais adequado deixar esse termo fora do quadro sistemático de tipos de embarcações aqui presente.

Com isso, foi possível traçar, a princípio, um quadro classificatório do sistema de transporte fluvial de passageiros no Amazonas. É bastante provável (e faz parte do método) que à

medida em que novos dados forem adicionados à observação (ou face ao conhecimento de quem de fato vive essa realidade cotidianamente), esse quadro precise ser reformado ou mesmo refeito. Entretanto, tem o mérito de organizar o *continuum* morfológico de embarcações, evidenciando formalmente aquelas categorias que todos que vivem entre rios, florestas e cidades amazônicas conhecem e operam.

Fichas dos tipos de embarcações

Exposto o que se pode entender como sistema de embarcações no Amazonas, para facilitar o acompanhamento das informações contidas aqui, é importante apresentar resumidamente os dados de diversas embarcações (e não apenas as características distintivas entre elas).

Canoa, rabeta e voadeira

Canoa é a embarcação mais simples de nosso sistema: é geralmente feita de madeira, mas pode ser uma embarcação de alumínio ou outro metal, desde que não possua motor. Como visto, não permite grande capacidade de carga ou de passageiros, e apresenta alguma instabilidade, “virando” facilmente em contato com um banzeiro² mais forte, em uma tempestade, ou ao bater em um tronco ou animal.

É utilizada para pequenos deslocamentos, pesca para subsistência e passeios turísticos. Ao longo da margem dos rios, sempre que há uma comunidade ou uma casa ribeirinha isolada, é possível ver canoas amarradas a galhos ou estruturas na beira. As canoas possuem um tempo de vida relativamente curto e não é raro vê-las abandonadas nas encostas, ou utilizadas como recipiente de hortas, depósitos de lixo ou outras funções não relacionadas à navegação dos rios.

A canoa permite que se navegue em cursos de água rasos e em igapós com mais facilidade. Por sua velocidade ser baixa, a agilidade para escolher caminhos, fazer curvas e outras manobras é grande. Apresenta a vantagem de ser silenciosa e causar pouca turbulência na água, o que pode facilitar alguns tipos de pesca. Como empecilho, além da baixa velocidade e da instabilidade, a canoa possui propulsão humana. O crescimento econômico vivido no Brasil na última década foi apontado por alguns amazonenses como o motivo para a diminuição de canoas e o aumento de voadeiras: “quando o caboclo consegue algum dinheiro, vai logo comprar um motor”.

² “Banzeiro” é o termo utilizado para se referir às ondas produzidas no rio que interferem na navegabilidade e são sentidas por passageiros em outras embarcações. Geralmente é produzida por outras embarcações e pela ação do vento e da chuva.

Uma voadeira possui tamanho semelhante ou um pouco maior que uma canoa. Geralmente é feita de metal e possui um motor a diesel na popa. É significativamente mais resistente e mais veloz que a canoa. Tornou-se, com a popularização dos motores a combustão, o principal meio de transporte, relegando a canoa a situações muito específicas de transporte de curta distância, ou em situações de crise financeira, devido ao preço dos combustíveis.

Rabeta é um termo muito utilizado, mas não entrou no quadro classificatório apresentado neste capítulo. O motivo é que a rabeta denomina metonimicamente tanto voadeiras quanto canoas modificadas para receber um motor (localizado na popa ou no “rabo” da embarcação, de onde vem o seu nome). O termo se refere muito mais à presença de motor em uma embarcação pequena, que a um tipo de embarcação distinto das demais. Para o efeito classificatório, consiste em um aprimoramento da canoa, muito desejado por quem transita nos rios, assemelhando-se assim à voadeira. A rabeta é o veículo mais desejado por ribeirinhos e moradores das beiras, por oferecer agilidade e rapidez nos deslocamentos fluviais.

Lancha

A lancha é uma embarcação rápida, de média ou alta capacidade de transporte de passageiros. Geralmente não se aplica ao transporte de grandes cargas, ficando restrita ao transporte de “encomendas”³ e à bagagem dos passageiros transportados.

Como vimos anteriormente, é uma variação mais potente da voadeira do ponto de vista da velocidade e capacidade de carga e especialmente dedicada ao transporte de passageiros a médias e longas distâncias. As maiores lanchas (também chamadas de “a jato”, nomenclatura que surgiu com as primeiras embarcações rápidas que surgiram nos anos 1990) possuem capacidade para dezenas de passageiros, em poltronas numeradas, semelhante a viagens de avião ou ônibus interestaduais. Podem apresentar cômodos no único convés como cozinha, banheiros, bar e até mesmo uma sala de convivência.

As lanchas possuem uma velocidade média ao menos três vezes maior que os recreios,

³ O transporte de encomendas, que ocorre entre as cidade de Parintins e Barreirinha, por exemplo, consiste em aproveitar as viagens diárias das lanchas que transportam passageiros, para enviar objetos ou cartas para a outra cidade. O serviço é mais eficiente e mais rápido que o envio pelos Correios, além de ser uma alternativa menos dispendiosa que a viagem de passageiros apenas para transportar essas mercadorias. Os tripulantes da lancha fazem uma lista das encomendas e o respectivo nome do destinatário, que precisa ir ao porto buscar a encomenda. O pagamento é realizado antecipadamente pelo remetente, ou fica a cargo do destinatário, que só recebe a encomenda ao pagar o frete.

mas que pode chegar a muito mais que isso, de acordo com a potência do motor utilizado⁴. Pela velocidade e conforto “executivo”, a lancha aparece como meio de transporte mais caro entre as alternativas fluviais. Entretanto, por oferecer um preço bastante mais razoável que uma viagem aérea, atrai aqueles passageiros que não tem muita pressa, mas também não querem passar um ou mais dias em redes. A viagem de lancha ainda é vista por muitos como sinal de status, em comparação à viagem de recreio.

Recreio

Os recreios são o tipo de embarcação regional mais significativo para o transporte de passageiros, podendo inclusive receber a denominação genérica de “barco regional”, de forma metonímica. São embarcações de madeira (“barco-motor” ou “B/M”) ou de ferro (“navio-motor” ou N/M) responsáveis pela maior parte das viagens e do transporte de passageiros e mercadorias entre as cidades do Amazonas. Apresentam uma variedade muito grande entre si em relação ao tamanho, capacidade de carga e passageiros, arquitetura interna e aspecto externo (em especial o padrão de cores). Suas características, como visto anteriormente, são a alta capacidade de carga, a existência de um ou mais conveses cobertos e a propulsão realizada por motores a combustão.

Os recreios se destacam na paisagem portuária das cidades do Amazonas pelo seu tamanho e por sua quantidade. Nem todo recreio é destinado ao transporte regular de passageiros: há também recreios particulares que são utilizados como barcos de pesca e se transformam em moradias atracadas à beira das cidades na época em que não é possível pescar.

Nos últimos anos, uma nova legislação náutica tem levado a uma modernização da frota fluvial, apenas concedendo novas permissões para barcos que sejam feitos de ferro (N/M), e estipulando um prazo para a saída de circulação das embarcações de madeira (B/M). Esse é um tópico que gera preocupação em donos de pequenas embarcações e moradores da região que utilizam barcos próprios. Um vendedor de canoas de madeira e alumínio certa vez me revelou a aflição de alguns colegas com canoas de madeira, que indagavam um membro da Capitania dos Portos sobre essa nova regulamentação. O agente da Matinha procurava responder acalmando-os, já que a necessidade de extinguir recreios de madeira estava relacionada apenas aos barcos de linha, e não os voltados para uso particular, pesca ou esporte. Havia inclusive o temor da proibição de canoas de madeira, o que foi seguido por um riso do agente, que procurou garantir que nenhuma

⁴A potência do motor é uma das principais formas que os pilotos usam para comparar as embarcações, já que interfere diretamente no custo de construção e manutenção do barco, no consumo de combustível e no tempo de viagem.

canoa seria afetada pela medida.

Capítulo 2 – Viagens

Uma vez definidas as embarcações, é preciso agora pensar nos tipos de viagem que se dão nos rios amazônicos. Há, grosso modo, dois tipos de trajetos possíveis de serem feitos por embarcações. Um deles é a navegação de travessia, em que a origem e o destino não estão muito distantes e a viagem permite transportar pessoas e objetos de uma margem a outra em um mesmo rio. Esse tipo de trajeto é muito comum nas cidades visitadas. Em Tefé e Maués, cidades que se encontram na margem de rios de menor porte que o Amazonas, há a presença das já mencionadas catraias, que realizam a navegação de travessia, levando da cidade a comunidades ribeirinhas na outra margem do rio ou mesmo a bairros cortados por igarapés. Em Manaus, esse tipo de viagem ainda está presente, embora de forma residual.

Em muito locais, são encontradas rampas de acesso ao rio, onde moradores mais antigos se recordam como um dos pontos de partida das catraias. O transporte fluvial intra-urbano, em Manaus, é cada vez mais raro. Antigos moradores dos bairros próximos ao centro da cidade contam que antes da construção de pontes sobre os grandes igarapés⁵, a passagem entre uma e outra margem do igarapé era realizada por catraias. Essa modalidade de transporte consistia em uma canoa, operada por um morador da região, que ao longo do dia realizava travessias regulares entre as margens, facilitando o acesso ao centro. Uma moradora do bairro de Aparecida contou-me que, antes da ponte de Aparecida, todos utilizavam a catraia, uma vez que o outro caminho era maior, mais demorado e caro. A travessia tinha um custo acessível para a população residente nas palafitas na beira do igarapé. Atualmente, segundo essa moradora, há ainda alguma catraia que opera nesse igarapé, mas sem regularidade, mais distante, rio-acima, da ponte.

⁵A partir do final do século XIX, a cidade de Manaus aterrou e desaterrou igarapés no centro da cidade e construiu pontes sobre eles. Atualmente, há pontes sobre os Igarapés de Manaus, Educandos, Aparecida, São Raimundo, entre outros, o que faz com que a navegação entre as suas margens sejam raras.

Imagem 6 - Um homem pilota sua rabeta no Igarapé de São Raimundo, centro de Manaus. Segundo moradores das palafitas localizadas no bairro de Aparecida, alguns moradores preferem fazer compras no mercado Manaus Moderna, utilizando esse meio de transporte. A fotografia, tirada em janeiro de 2013 mostra o rio na vazante. Toda a área verde às suas margens é passível de alagamento durante as cheias.

Os grandes igarapés que cortam a cidade ainda possuem algumas catraias, canoas ou rabetas que realizam a travessia entre uma e outra margem do rio, visando principalmente a população local em seus trajetos cotidianos. As reformas urbanas que Manaus sofreu desde o século passado fizeram com que esse tipo de embarcação se tornasse quase desnecessária, a partir do aterramento de igarapés no centro da cidade e a construção de pontes sobre os outros, ligando os bairros em que se localizam esses cursos d'água ao centro da cidade. Cabe ressaltar que a hidrografia da cidade de Manaus é extremamente vascularizada, fazendo com que igarapés sejam vistos por toda a parte. Entretanto, é no centro em que se localizam os maiores igarapés, com profundidade e largura suficientes para que ocorra a navegação não apenas de canoas, mas também de barcos maiores.

Em Manaus, há outros exemplos desse tipo de navegação, que ainda é bastante importante no deslocamento cotidiano de uma parcela de sua população. Um desses exemplos se encontra na atividade das balsas de travessia do Rio Negro. As duas principais linhas, que ligavam o Porto de São Raimundo e o distrito de Cacau Pirêra (município de Iranduba) e o porto da CEASA (localizado na área industrial de Manaus) e municípios na outra margem do rio, ainda funcionam. Entretanto, em 2012 houve a inauguração de uma obra viária, conectando os dois lados do Rio Negro. A Ponte sobre o Rio Negro passou a permitir que o trajeto antes realizado em balsas,

pudesse ser feito unicamente através de automóveis. Até o ano anterior, era no Porto de São Raimundo que os automóveis e passageiros que quisessem acessar os municípios de Novo Airão, Iranduba e Manacapuru precisavam ir e usar o serviço de balsa.

O táxi fluvial é uma lancha motorizada que oferece diversos trajetos a partir de um ponto central. Grande parte deles se encontra na estrutura portuária do centro, mas também no porto do CEASA e na Marina do David, no bairro da Ponta Negra. São lanchas voltadas principalmente para o turismo, oferecendo passeios completos com atrações da região, como “tribos indígenas”, “visita aos botos” e restaurantes regionais. Esses táxis fluviais realizam os passeios para grupos de turistas, mas também costumam realizar trajetos por pedido de passageiros. O caso da Marina do David é diferente, entretanto, já que trata-se de uma cooperativa que oferece trajetos regulares, em horários programados entre a marina e algumas comunidades na zona rural do município de Manaus, em especial aquelas localizadas nos arredores do Igarapé do Tarumã-Açú, um dos maiores da cidade.

Esse tipo de viagem, voltada não para outras cidades, mas para comunidades menores na zona rural do próprio município, ocorrem em todas as cidades e costumam se utilizar de estruturas portuárias alternativas ao porto principal da cidade. Esses trajetos podem ser realizados através de lanchas ou mesmo de barcos recreios menores, algumas vezes com apenas um convés. É notável ainda, a existência de embarcações particulares que realizam esses trajetos, desde canoas até recreios. Em Manacapuru, por exemplo, é comum encontrarmos canoas e pequenas voadeiras chegando ao centro da cidade e vindas das comunidades mais próximas, muitas vezes carregadas com famílias inteiras.

Um último tipo de viagem é aquele realizado entre cidades distintas, localizadas em rios diferentes, ou a uma grande distância uma da outra. Essas viagens podem ser realizadas em lanchas “a jato” ou nos barcos de recreio, de acordo com a oferta de cada um deles. Em geral, a rede de ofertas de embarcações regulares, segue o modelo do sistema de cidades amazônicas proposto por Schor e Oliveira (2010), ou seja, não é possível viajar entre quaisquer cidades, ou ao menos a oferta de transporte nesse caso será muito diminuta. Cada sede de município oferecerá opções de transporte para as cidades médias mais próximas e para aquelas com maior facilidade de acesso, de acordo com a posição geográfica de ambas. Assim, é possível reparar que a cidade de Barreirinha, próxima a Parintins, possui apenas uma embarcação que leva diretamente à capital Manaus,

enquanto oferece várias lanchas diárias para Parintins, cidade média mais próxima, e de onde partem diariamente embarcações para Manaus.

Esse tipo de viagem também é conhecido como “navegação interior de percurso longitudinal, e é classificada no Anexo da Resolução nº 912, de 23 de novembro de 2007 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) como aquela

realizada ao longo de rios, lagos e canais, em percurso interestadual ou internacional, entre portos dos Estados da Federação e entre o Brasil e países vizinhos, quando portos nacionais e internacionais integrem vias fluviais comuns. [Cap. II, Art. 2º]

É o tipo de navegação em que o ponto de origem e destino estão significativamente distantes em relação à altura do rio, isto é, quando a maior parte do trajeto é realizado a montante ou jusante e não entre uma e outra margens. As viagens de lancha e de recreio são muito diferentes entre si, principalmente no que diz respeito à duração, ao preço e ao espaço interno de cada embarcação. As lanchas oferecem uma viagem mais rápida a um preço mais elevado. Nelas, os passageiros se acomodam em poltronas semelhantes a ônibus e aviões. Algumas são climatizadas e permanecem fechadas ao longo da viagem, enquanto outras possuem janelas e aberturas frontais.

A navegação longitudinal cobre longas distâncias e interliga, por meio das massas de água navegáveis, a maior parte das cidades do Estado do Amazonas, bem como as cidades paraenses que se encontram na calha do Rio Amazonas, a capital do estado de Rondônia, Porto Velho, e cidades na fronteira com a Colômbia e o Peru. O acesso ao Oceano Atlântico, por onde se chega percorrendo todo o Rio Amazonas, também permite que viagens para Europa ocorram (a navegação marítima de longo curso), bem como a cidades litorâneas ao longo da costa brasileira (em um tipo de navegação denominado cabotagem). Para a navegação de passageiros, a cabotagem pelo litoral brasileiro não ocorre, sendo restrita ao transporte de cargas. A navegação de longo curso a outros países localizados no Oceano Atlântico ocorre exclusivamente em grandes navios de companhias turísticas, que trazem desses países um contingente de estrangeiros para conhecer a região Amazônica. Para estes, Manaus é o ponto final do percurso, por oferecer estrutura urbana adequada para a visita turística e o Rio Negro, onde se localiza a cidade, possuir profundidade e navegabilidade condizente com o necessário para essas grandes embarcações.

Capítulo 3 – Habitando barcos e rios

Neste item, a discussão se centra naquilo que ocorre durante as viagens, em especial nas

viagens realizadas em recreios. As viagens serão divididas em dois aspectos – os momentos significativos de uma viagem (isto é, a partida e a chegada, a entrada e saída de passageiros, o momento de sono e as refeições) e os espaços de um barco – a diferença entre os conveses, os espaços destinados às redes, às refeições, os banheiros, camarotes e salas de comando e espaços de lazer.

Esses espaços e momentos não são situações sobre as quais as pessoas se colocam assumindo papéis preestabelecidos. Ao contrário, são momentos e espaços que dependem dessa ocupação e assumem sua forma de acordo com a forma como o barco é habitado pelos viajantes. Ingold (2000), ao procurar dissolver as fronteiras entre arquitetura animal e humana, trata uma casa como algo vivo.

E todos [os animais que habitam uma casa], de suas variadas maneiras, contribuem para a evolução de sua forma, assim como fazem os humanos que a habitam ao mantê-la sob manutenção, decoração ou fazendo alterações estruturais em resposta a novas circunstâncias domésticas. Assim, a distinção entre uma casa e uma árvore não é absoluta, mas relativa – relativa, isto é, à dimensão do envolvimento humano no processo de geração de suas formas. Casas, como nota Suzanne Blier (1987:2), são organismos vivos. Como as árvores, elas possuem histórias de vida, que consistem no desdobramento de suas relações com ambos os componentes humano e não humano de seu ambiente. Enquanto a influência do componente humano prevalece, as características do ambiente vão parecer mais como uma construção, enquanto à medida em que a influência não humana prevalece, parecerá menos.

Construção [building], portanto, é um processo contínuo, que dura enquanto as pessoas vivem em um ambiente. Não começa aqui, com um plano pré-formatado, e termina ali, com um artefato terminado. A “forma final” não é senão um momento fugaz na vida de qualquer qualidade, em que corresponde a um propósito humano, como se fosse um corte no fluxo de atividades intencionais. [Tradução minha]⁶

Ingold propõe a supressão da noção de construção como algo que ocorre antes da habitação. Utilizando seu argumento (sobre casas) para embarcações, é possível considerar que um barco não é primeiramente construído para a seguir ser habitado, já que a construção implica em um processo contínuo. Claramente, entretanto, há momentos distintos na história de vida de uma casa ou de um barco. A construção de um barco não se limita ao tempo em que suas estruturas são erguidas, mas continua à medida em que é colocado na água e utilizado para desenvolver viagens. A

⁶ And all the animal inhabitants of a house], in their various ways, contribute to its evolving form, as do the house's human inhabitants in keeping it under repair, decorating it, or making structural alterations in response to their changing domestic circumstances. Thus the distinction between the house and the tree is not an absolute but a relative one – relative, that is, to the scope of human involvement in the form-generating process. Houses, as Suzanne Blier notes (1987: 2), are living organisms. Like trees, they have life-histories, which consist in the unfolding of their relations with both human and non-human components of their environments. To the extent that the influence of the human component prevails, any feature of the environment will seem more like a building; to the extent that the nonhuman component prevails, it will seem less so.

Building, then, is a process that is continually going on, for as long as people dwell in an environment. It does not begin here, with a pre-formed plan, and end there, with a finished artefact. The ‘final form’ is but a fleeting moment in the life of any feature, when it is matched to a human purpose, likewise cut out from the flow of intentional activity. (Ingold, 200, p. 188)

estrutura, cristalização das atividades humanas que se desenvolveram nele antes, continua sendo modificada pelas atividades desenvolvidas posteriormente.

É possível pensar as embarcações da mesma forma investigando os processos a partir dos quais ao mesmo tempo o ambiente do barco é produzido e transformado e habilidades corporais e sociais emergem. Essa perspectiva, que Ingold chama de “*dwelling*”, deve acompanhar as descrições sobre as viagens. O barco é constantemente modificado pelo ambiente que o circunda e pelos seres que o habitam. Às vezes de forma bastante visível, com a suspensão de redes em um espaço antes “vazio”, ou com o desenrolar das lonas de proteção contra a chuva, mas também de formas sutis, com os reparos e manutenção constante e o desgaste natural dos materiais.

Imagens 7 e 8 – O convés de um recreio assume diferentes configurações quando está ocupado por passageiros e suas redes. Na primeira, datada de 12 de abril de 2011, o “Cometa Halley” se prepara para deixar Manaus com destino à cidade de Parintins. Na segunda, de 11 de fevereiro de 2014, o “Rei David” aguarda a data de sua partida para Manaus, atracado em uma das balsas de Tefé.

Os barcos possuem histórias de vida, registrada na memória de tripulantes e passageiros ou mesmo em seu espaço físico, na forma de resquícios de pinturas e nomes anteriores, cartazes de campanhas antigas do governo ou cicatrizes na madeira causadas pelos transporte de algum objeto mais difícil de manejar. A história de vida de um barco é também marcada por movimentos cíclicos, em que aqueles que o habitam durante uma viagem assumem papel fundamental.

Os espaços de um barco são formados por uma superposição de ações e temporalidades. A ocupação do barco por cargas e passageiros se repete em um ciclo bissemanal, enquanto o calendário de festas garante que a cada ano o barco possa ser decorado e repintado. As manutenções são periódicas, variando de acordo com a frequência de fiscalização da Capitania dos Portos e de outros órgãos, como a ANVISA. Além dos ciclos de viagens e festas, a embarcação está continuamente sofrendo pela ação obstinada e recorrente de insetos e aranhas, que fazem ninhos, teias, além do desgaste vindo da água, do vento, do tempo de vida dos motores. O barco não se constrói apenas ao ser montado, mas é continuamente construído enquanto é habitado por todas as forças mencionadas aqui.

O que segue é o esforço de se descrever como se dá o cotidiano de uma viagem de recreio. Apesar da divisão em espaços e momentos, o cerne da descrição é a experiência de passageiros e tripulantes.

Preparativos

Geralmente, entre um e dois dias antes da partida de uma embarcação, as atividades são intensas por parte da tripulação. Atracado no porto, este é o momento propício para a manutenção regular e a limpeza do barco, antes da chegada de passageiros. Assim, se caminharmos pelo cais do porto de Parintins ou Manaus (as duas cidades, dentre as que visitei, em que o Porto Público está em operação), podemos acompanhar as diversas etapas de preparação de uma viagem. Alguns barcos passam por limpeza e manutenção, momento em que são lavados os conveses, abastecem-se os tanques de combustível e, algumas vezes, são realizadas vistorias preventivas por parte da Capitania dos Portos. Outra atividade que ocorre nos dias que antecedem uma partida é o carregamento do barco, quando caminhões ou carretas trazem todos os tipos de produtos para serem estocados no porão e/ou no primeiro convés. Os barcos regionais são a opção mais eficaz e barata de transportar mercadorias para o consumo das populações residentes no interior do estado e na capital.

Assim, no dia anterior à partida, através de pranchas de madeira ou metal, as

mercadorias são levadas para dentro do barco. Os responsáveis pelas embarcações precisam estar atentos e realizar o controle burocrático de entrada e saída da carga. Enquanto isso, funcionários dos portos controlam a entrada de caminhões e caminhonetes, evitando a superlotação do cais. Além das mercadorias enviadas entre as localidades por empresas de entrega, indústrias, produtores agrícolas e grandes lojas, há as “encomendas”. Esse tipo de carga é levado aos barcos por pessoas que tem interesse em enviá-la para um destinatário específico na localidade para onde vai o barco. O serviço de encomendas funciona como um correio alternativo, levado a cabo pelas próprias embarcações, que controlam a chegada de encomendas e o seu destinatário. O pagamento preferencialmente é feito de forma antecipada, mas também se pode solicitar que seja pago no recebimento. Dessa forma, pequenos serviços comerciais podem ser estabelecidos entre pessoas de cidades distantes, prescindindo dos correios, que em geral possuem tempo e preço de entrega maior.

Imagem 9 - No convés principal do "Cel. Tavares", uma sequência de folhas pautadas registrava as encomendas recebidas, com o nome da pessoa e o número, escrito também na caixa ou embalagem que transportava os objetos. Fotografia tirada em 06/mar/2013.

Por parte dos passageiros, os dias que antecedem a partida são utilizados para confirmar as opções de embarcação para a data programada. Além disso, é comprada a passagem, em agências de passagens, revendedores ou mesmo na própria embarcação (o que em algumas ocasiões a torna alguns reais mais barata, pois se retira a porcentagem de lucro do revendedor).

Imagem 10 – Em uma balsa anexa ao cais do Porto de Manaus, as embarcações "Nova Aliança" (que faz o trajeto entre Manaus e Parintins) e "Tammy Tanny" (que leva da Capital ao município de Codajás) recebem o carregamento de mercadorias variadas nos dias que antecedem as viagens. Carros e caminhões têm acesso apenas à plataforma principal do cais, fazendo com que carregadores precisem levar as mercadorias dos caminhões a essa balsa lateral. Fotografia de 27/fev/2013.

Imagem 11 – O cais do porto de Manaus é tomado por táxis, caminhonetes e caminhões, que levam a mercadoria para carregar as embarcações que vão partir e recolhem a mercadoria recém-chegada. O acesso é controlado para evitar a superlotação e consequentemente a dificuldade de se realizar essas atividades. Fotografia de 27/fev/2013.

Na cidade de Parintins, conversei com um vendedor de passagens que, ao formar uma

associação junto a alguns colegas, recebeu o direito ao uso de um espaço no prédio de administração do Porto de Parintins, que inclui um balcão e uma pequena sala. Por se tratar de uma associação, não pagam o aluguel do espaço, apenas precisam sempre manter ao menos uma pessoa lá para que não se considere como “abandono”. A negociação para se ocupar aquele espaço é realizado com seus próprios administradores.

O espaço do porto é sempre disputado pelos diferentes personagens que se localizam aí. Gildeth, responsável pelo Porto Organizado de Parintins contou as dificuldades em se exigir que o uso do espaço fosse regulado por determinadas regras. Segundo ela, a principal dificuldade foi restringir o acesso ao cais do porto, por parte de vendedores, motoristas de táxi, e tricicleiros (uma opção de transporte de bagagens e cargas bastante presente na cidade). A conversa com o vendedor de passagens, transcrita em um relato de campo visto a seguir pode apresentar algumas das peculiaridades dessas disputas e relações.

Segundo ele, aquele trabalho é uma “mina de ouro”, já que o único gasto é com o talão de passagens, no qual investe R\$5,00. A partir disso, ele vende as passagens e ganha como comissão 10% de seu valor. Sendo “oportunista”, isto é, sabendo correr atrás das oportunidades de ganhar dinheiro, diz ganhar muito bem. Reclama, entretanto, da falta de turistas em Parintins. Fala de Manaus como um exemplo, em que dezenas de pessoas oferecem passeios turísticos de barco. Parintins, segundo ele, deveria oferecer mais aos turistas para recebê-los ao longo do ano e não apenas na época dos grandes eventos, como o Carnaval e o Festival Folclórico.

Parintins, para ele, é uma “cidade política”, em que se concentra “o interesse de todo mundo”, se referindo a formas não necessariamente legítimas de ganhar dinheiro. A cidade é central na região, sendo o polo atrativo de todas as cidades ao seu redor. Segundo ele, isso influencia inclusive o sistema de transporte entre cidades, dando como exemplo Barreirinha. Não há barcos regulares que realizam o transporte entre Barreirinha e Maués. Por mais que Barreirinha se encontre no meio do caminho entre Parintins e Maués, é preciso retornar – de lancha ou recreio – para Parintins para poder pegar um recreio que leve até Maués.

Esse vendedor também descreveu a relação que estabelece com os capitães das embarcações. “O dono não manda nada, é o Capitão quem manda.” Diz que não deve fidelidade a um barco ou outro, apenas quando é realizado um acordo com o Capitão. Quando no acordo, ele passa a receber 15% do preço da passagem, defende os interesses do barco, incentivando os passageiros a pegá-lo no lugar de outros. Além disso, a relação com o comandante da embarcação também é feito por uma lógica de “presentes”. Contou do pirarucu, “o bacalhau da Amazônia”, que leva para a casa de capitães como forma de garantir que será ajudado em seu trabalho. Esses presentes é que garante uma boa relação com o comandante do barco, o que possibilita tanto aumentar os seus rendimentos por passagem vendida quanto “encaixar” um grupo de passageiros em uma embarcação que já atingiu sua lotação máxima.

Em relação à possível modernização da venda de passagens, disse ser contrário a essa medida já que ela acabaria com as várias possibilidades de acordo entre comandante, vendedor de passagem, passageiro e Capitania dos Portos. Para ele, a lógica do presente, descrita anteriormente seria abalada, dificultando a realização de práticas não-regulamentadas ou proibidas. Citou ainda o prejuízo financeiro, já que o único barco que possui venda digital oferece apenas 4% do valor da passagem ao vendedor, ante os 10% médios que se consegue usualmente.

[Trecho de caderno de campo pessoal – fevereiro/13]

Essa fala explicita a intensa necessidade de acordos e relações entre diferentes atores nas atividades relacionadas à venda de passagens. Chama a atenção o receio da modernização do

sistema de venda de passagens levar à diminuição das possibilidades de negociação entre esses atores. Apesar da intensa regulação que suas atividades sofrem⁷, ainda é possível, através de acordos pessoais, realizar atividades não aprovadas.

O mesmo vendedor ainda afirmava ser “filho de pescador e nascido no mato”, conhecendo os caminhos de todos os rios da região, atuando também como “prático”. O prático é uma figura importantíssima para a navegação amazônica. Essa pessoa é profunda conhecedora de uma área específica do rio, conhecendo as dinâmicas das águas e os perigos escondidos no fundo do rio, como pedras, árvores e bancos de areia. Os práticos são contratados pelos mais variados tipos de embarcação para conduzi-la quando as condições do rio são desfavoráveis. Segundo um funcionário do Porto de Itacoatiara, que no período de campo ainda encontrava-se em processo de implementação, há práticos contratados por grandes navios cargueiros para levar a embarcação até a cidade de Manaus, já que a partir de Itacoatiara, as características do rio Amazonas mudavam bastante. O prático também é chamado para manobrar embarcações de modo a reduzir a possibilidade de choque com outros barcos, o que acarretaria um prejuízo à sua tripulação.

Seu interesse com tal conhecimento era menos nobre, no entanto: disse conhecer todos os caminhos dos rios da região, ensinando para os comandantes das embarcações atalhos e caminhos tanto para escapar de condições difíceis de navegação quanto para “fugir dos federais”, referindo-se às vistorias realizadas pela Capitania dos Portos e Polícia Federal. Essa é uma preocupação grande, seja durante vistorias realizadas no meio do rio, durante a viagem, seja com “batidas” policiais logo antes da partida da embarcação. O trecho a seguir mostra um episódio de fiscalização especialmente rigorosa e do clima de tensão estabelecido entre os membros da Marinha e donos e responsáveis por embarcações de transporte de passageiros.

A saída do último barco da noite foi bastante movimentada. Quando estava pronto para partir, percebeu que uma lancha da Capitania dos Portos se aproximava para realizar uma vistoria. O capitão então desligou os motores do barco e apagou todas as luzes, esperando passar despercebido da Capitania, como um dos barcos que estavam simplesmente atracados ali. Essa manobra foi fracassada e – segundo me disse um dos membros daquela equipe de vistoria da Capitania dos Portos – fez com que a fiscalização fosse especialmente rigorosa, para mostrar que não é fácil passá-los para trás. Foi verificado o excesso de passageiros, fazendo com que ao menos 30 pessoas fossem colocadas para fora do barco, recebendo assim o dinheiro da passagem de volta. Muitos ficavam indignados, enquanto outros se juntavam para fretar uma lancha que os fizesse embarcar quando o recreio saísse do perímetro de fiscalização da Capitania. Os membros da Capitania ainda criticaram o capitão da embarcação por retirar crianças do barco, que por não pagarem passagem, também não precisariam ser reembolsadas. Por volta das 23h, o barco já havia partido e o movimento na balsa amarela já havia acabado. Os passageiros que ficaram de fora se dividiram entre aqueles que telefonavam para parentes os buscarem de carro e aqueles que se juntavam para contratar um táxi fluvial e levá-los para aquele mesmo barco,

⁷Alguns documentos explicitando as várias regras de utilização do porto de Parintins para cada categoria profissional que atua naquele local pode ser visto nos Anexos.

quando estivesse fora da vista da Capitania.
[Trecho de caderno de campo]

A Partida

No dia (ou noite) da partida do barco, os passageiros chegam aos poucos, carregando suas bagagens. Cada cidade possui uma estrutura portuária distinta, assunto que será tratado mais a fundo no terceiro capítulo desta dissertação. Cabe aqui elencar algumas possibilidades. Em Itacoatiara e Manacapuru, por exemplo, o acesso às embarcações é realizado através de flutuantes, onde se chega por meio de escadas ou rampas a partir de uma rua de orla. Nessas cidades, está em processo de implementação uma estação hidroviária semelhante às que já operam nas cidades de Parintins e Manaus. As duas maiores cidades do estado possuem uma estação que controla a passagem entre a rua e o cais, onde ancoram os barcos antes das viagens. Devido a sua dimensão, Manaus possui outros portos além da Estação Hidroviária, como as balsas que se localizam entre o Mercado de Manaus Moderna e a escadaria da Praça dos Remédios, que formam um complexo de balsas fixas particulares que servem como ponto de ancoragem de recreios e lanchas. Localiza-se próximo à estação hidroviária, mas está sujeita a regras distintas, fazendo com que as embarcações que saem da estação, parem nas balsas para receber mais passageiros.

A cidade de Maués possui uma estrutura semelhante, composta por uma balsa central. Essa cidade apresenta mais de um tipo de acesso às embarcações que é por meio de praias – na época da seca – ou diretamente a partir de um muro de arrimo. O acesso através de rampas ou praias se dá também no Porto do São Raimundo, em Manaus, de onde partem os barcos que sobem o Rio Negro e seus afluentes.

O acesso às embarcações envolve uma mudança de postura corporal bastante sutil, para compensar o movimento de ondulação que o barco faz em contato com a superfície do rio. Em cada uma dessas cidades, em que mudam os espaços de embarque e desembarque, além das características de cada rio, as mudanças corporais e as habilidades para caminhar e embarcar são também distintas. Na estrutura portuária de Manaus Moderna, o acesso às embarcações se dá a partir de balsas e alguns passageiros sofrem de enjoos causados pela movimentação dissonante de cada uma das partes da balsa e também dos barcos. O movimento é quase imperceptível e rapidamente naturalizado, mas mais de uma vez acompanhei a surpresa (e a sensação de vertigem) de passageiros de primeira viagem ao notá-lo.

Se como vimos, é possível compreender a construção de um barco como um processo contínuo, diretamente relacionado à sua ocupação cotidiana, a outra face desse processo é o aprendizado e desenvolvimento de habilidades por parte dos habitantes. Ingold (2000, 2007) mostra como o processo de vida em um ambiente envolve tanto a modificação constante dessa paisagem, como uma incorporação de habilidades a partir das experiências vividas em cada situação. Assim, também os corpos são modificados a partir das experiências vividas. É possível perceber entre aqueles passageiros que já viajaram bastante e os que possuem pouca experiência, uma diferença nas etapas de desenvolvimento de habilidades corporais para se viver sobre superfícies líquidas. Os movimentos realizados pelas embarcações e pelo rio serão o foco do próximo capítulo, mas para pensar a passagem entre a cidade de terra firme e as estruturas flutuantes, é importante levar em consideração essa adaptação e incorporação de habilidades pelas quais passam os viajantes.

Para os passageiros, a chegada ao porto se dá, preferencialmente, com pelo menos uma hora de antecedência. Há vários que chegam em cima da hora e alguns que precisam contratar o serviço de uma lancha para alcançar, no meio do rio, um barco que já partiu. Entretanto, a chegada antecipada ao barco é valorizada, pois assim é possível ter mais opções de lugar para armar a sua rede e onde colocar as suas bagagens. Os diferentes espaços do barco são mais ou menos valorizados na hora de se prender a rede, mas algumas características são levadas em conta pelos passageiros.

Aqueles que já tiveram experiências na embarcação em que estão prestes a viajar sabem quais espaços do barco esquentam mais com o sol, onde é possível se proteger do vento e em qual área o barulho do motor e os insetos estarão menos presentes. Mesmo quando o barco é desconhecido, algumas vezes os próprios tripulantes avisam os passageiros sobre esses locais. A dinâmica interna do barco também é levada em conta, sendo preferível se alojar longe das escadas, onde o corredor lateral se estreita e a rede fica mais propensa a receber encontrões e servir de apoio para outros passageiros ao longo da viagem. A proximidade ou não do banheiro é levada em conta, seja por quem prefere ficar distante da área de grande movimentação dos passageiros, ou quem quer acessá-lo com mais facilidade. Por fim, há um recurso disponível nos recreios que nos últimos anos tem se tornado cada vez mais importante. São as tomadas, utilizadas para carregar aparelhos eletrônicos como celulares e *notebooks*. Os navios mais modernos têm multiplicado a quantidade de tomadas à disposição dos passageiros, para se adequar à recente demanda destes. Alguns chegam a levar para a viagem benjamins e extensores, para facilitar e multiplicar o acesso às tomadas, geralmente localizadas em caixas de energia no teto de cada convés.

A chegada ou partida de algum barco regional sempre agrega uma série de atores que não participarão do resto da viagem. Cada porto possui suas regras de acesso e permanência de pessoas que não participam das viagens. Independentemente da quantidade de pessoas autorizadas a entrar no cais, a partida de uma embarcação ou sua escala em uma cidade ou vila ribeirinha traz consigo grandes oportunidades de trocas. As mais comuns são as trocas comerciais. Vendedores de “merendas”, “quentinhas” e sucos, além de jornais, sorvetes, brinquedos. Na partida, especificamente, quando é realizada de manhã, são vendidos objetos úteis para o barco, isto é, vendem-se cordas para amarrar as redes e refeições prontas (já que apenas uma será fornecida). Também é nesta hora que ocorre a situação de maior perigo: segundo os passageiros, nesses momentos em que os barcos estão cheios de passageiros, tripulantes, vendedores e carregadores de bagagem, acontecem a maior quantidade de furtos, devido à facilidade de entrar e sair da embarcação sem ser notado. Em um furto presenciado por mim, o desaparecimento de um celular só foi notado quando o assaltante já estava fora do barco, em uma voadeira, fugindo da cena do crime.

Os barcos carregam diversos tipos de mercadorias entre as cidades, mas também os passageiros, individualmente, tomam a responsabilidade de levar ou trazer objetos. Muitos preferem carregar consigo seus produtos por não confiar nos tripulantes do barco que realizam o armazenamento ou nos compartimentos destinados a cargas da embarcação, ou ainda com o propósito de evitar grandes esperas na hora do desembarque. Os tripulantes, por sua vez, procuram convencer esses passageiros a registrar a carga e armazená-la no porão e no primeiro convés dos barcos. O argumento para isso é o de evitar o desconforto causado por grandes volumes junto às malas pessoais, em geral situadas sob as redes. A chance de o barco passar por uma fiscalização da Capitania dos Portos também é lembrada, uma vez que não é permitido o transporte de cargas e passageiros no mesmo convés, sem que haja uma separação entre eles, como diz o item 2.a do anexo 3-M do NORMAM02/DPC:

a) Separação entre Espaços para Transporte de Carga e de Passageiros:

Deverá existir uma separação física que permita isolar carga e passageiros, quando o projeto da embarcação prever que sejam transportados no mesmo convés simultaneamente.

A partir do início da viagem, é possível receber informações por meio dos auto-falantes dos barcos ou por tripulantes que passam pelos conveses passando informações. Por esse mesmo sistema, alguns barcos reproduzem músicas. Em uma das viagens, pouco depois da partida do barco, os alto-falantes começaram a tocar uma toada de boi. Aos poucos fui percebendo que era uma toada-propaganda sobre o próprio barco:

Vem viajar
De Manaus
A Codajás
Coari e Tefé

O barco que foi feito pra você

Vamos navegar
Vamos navegar
O melhor barco que há
Comandante Severino Ferreira
E o conforto do seu lar

Arrume as malas e vêm conhecer
a melhor embarcação
e chegar ao seu destino
navegando em boas mãos

Aqui o tratamento é especial
Segurança e pontualidade
No vai e vem dessa vida
A confiança não pode faltar

Comandante Severino Ferreira
Nesse eu posso confiar
Comandante Severino Ferreira
É o conforto do seu lar (bis)

Fala: Viaje bem, viaje com segurança no barco motor Severino Ferreira

A letra, segundo me contou a dona do barco no dia seguinte, foi feita por Sebastião Júnior, compositor das toadas do boi Garantido.

Área destinada às redes

Os recreios possuem ao menos um convés onde predomina o espaço destinado às redes dos passageiros. Trata-se de uma área coberta, nem imediatamente à proa nem imediatamente à popa. Nesta área do barco pode haver ganchos ou estruturas de ferro para se pendurar as redes. Cada passageiro arma sua rede de forma perpendicular ao sentido de deslocamento do barco, amarrando uma das pontas na estrutura localizada a um dos lados do barco, próxima ao centro, e a outra no lado oposto, com maior distância do centro da embarcação. Dessa forma, quando um barco está próximo de sua lotação, as redes ficam entrelaçadas, em contato uma com a outra.

Quando longe de sua lotação, as redes são dispostas de forma mais espaçada entre si e com maior distância (quando possível) entre cada uma de suas pontas, de forma a aumentar o conforto dos passageiros, sem que entrem em contato umas com as outras. Já no caso oposto, em que a lotação (ou a superlotação) ocorre, outros arranjos são feitos para permitir que pessoas que

viagem juntas fiquem próximas umas das outras e que se fique menos desconfortável quando todos estão deitados. Uma solução comum, utilizada principalmente por pessoas que viajam com crianças é a de amarrar uma rede sobre a outra, formando uma espécie de “beliche”. Nesse caso, a rede de baixo é amarrada de forma a ficar mais próxima do chão, enquanto na de cima é feita de forma a deixá-la mais “curta” e menos abaulada. Em geral as redes superiores são destinadas a crianças pequenas por resistirem a um peso menor e demandarem maior agilidade para serem alcançadas.

Outra solução encontrada é a de amarrar a rede nos corredores laterais, isto é, paralelas ao sentido de deslocamento da embarcação e perpendiculares às demais redes. Isso só pode ser feito em determinados momentos, uma vez que é proibido pela Capitania dos Portos e pode gerar problemas à embarcação pega com redes dispostas dessa forma. No momento de partida dos barcos, a orientação dos tripulantes é que aguarde a passagem do posto da Capitania (se porventura houver no trajeto a ser realizado) antes de prender a rede dessa forma. Em casos de revista feita de surpresa pela capitania, ocorre um alvoroço para que as redes colocadas dessa forma sejam retiradas o quanto antes.

A Marinha do Brasil estabelecem algumas regras para a organização desse espaço e é a partir delas que os membros da Capitania fiscalizam as embarcações:

4 - ESPAÇOS PARA REDES

a) Circulação e Acesso

1) No espaço para redes deve ser deixado um espaço livre para circulação nos bordos da embarcação, ao longo de todo o espaço para redes. Essa circulação deverá apresentar largura mínima de 800 mm por bordo.

2) Sempre que o correr o transporte simultâneo de passageiros em redes e em bancos laterais, junto aos bordos, o limite do espaço para redes deverá se iniciar a não menos de 1,70 m da face interna da balaustrada do convés considerado.

b) Área Mínima Requerida

1) A área mínima requerida para o transporte de passageiros em redes é obtida considerando a concentração de 1 passageiro/m

2) No cálculo dessa área não poderão ser computadas as áreas de circulação, de embarque ou desembarque, de estivagem de bagagens ou transporte de carga, nem corredores ou escadas.

c) Ventilação

1) Os espaços para redes deverão apresentar ventilação natural permanente para o exterior da embarcação, tendo como meio de fechamento sanefas ou janelas móveis.

2) No caso de janela móvel, a área mínima de ventilação deve ser 40% do vão da abertura.

(NORMAM-02/DPC)

Alguns passageiros passam muito tempo nas redes, conversando, comendo, lendo, assistindo filmes e jogando jogos em aparelhos eletrônicos ou dormindo. Outros preferem ficar em suas redes apenas à noite, para dormir. Assim, há um movimento ao longo do dia em que a parte das redes fica mais cheia de pessoas à noite e mais vazia enquanto há sol.

Um dos aspectos mais interessantes das redes é a sua mobilidade e a forma como interagem o tempo inteiro. As redes (e as pessoas que estão sobre elas) balançam de acordo com o vento constante e as ondulações do rio, e também estão sujeitas a interferência de qualquer toque dado pelas pessoas que circulam pelo barco. Durante a noite, quando a viagem é feita em um barco lotado, qualquer movimento afeta todas as pessoas ao seu redor, criando ondas de movimento constantes. As pessoas dormem em contato direto ou indireto com todas as outras, o que cria uma situação de tensão constante. De fato, as redes estão tensionadas, assim como as relações entre as pessoas ali. O período noturno é também o momento de perceber se as redes estão dispostas de uma forma confortável, de modo que as pessoas fiquem “encaixadas”.

Imagem 12 – As redes são dispostas de forma entrelaçada. A bagagem de cada pessoa se localiza sob as redes, mas também é possível pendurar alguns objetos nos suportes para as redes. Nesta fotografia, do "Coronel Tavares", roupas, toalhas, bonés e um violão são dispostos nos suportes das redes. Fotografia de 06/mar/2013.

Nas redes, há certos comportamentos esperados e outros condenados. Há conflitos quanto ao uso dos espaços, se as redes estão mais ou menos próximas, mas há também um esforço constante de criar alianças. Da mesma forma que ocorre na cidade de Manaus e principalmente nas cidades que crescem mais no estado do Amazonas, parece haver um discurso de insegurança e isso se reproduz no momento da viagem. Há muitos “malandros” e “galerosos”⁸, dispostos a roubar a bagagem, principalmente nos momentos mais críticos da viagem: a partida e a chegada e as escalas feitas ao longo do caminho. Essas ameaças fazem com que as pessoas desconfiem umas das outras.

⁸Galeroso é o termo utilizado pejorativamente para se referir a jovens que estão na rua para cometer crimes, arranjar brigas e causar confusão. O termo é semelhante em carga semântica ao “trombadinha” utilizado no sudeste.

Ao longo da viagem é possível perceber um esforço das pessoas em fazer amizade com aquelas situadas próximo de suas redes. Essa amizade, além de se dar por empatia e curiosidade pelo outro (em meu caso, visivelmente um “estrangeiro”, essa curiosidade era multiplicada), tem o manifesto interesse de criar uma rede de confiabilidade e aumentar a proteção a si próprio e às bagagens durante a viagem, como se pode notar por meio do excerto a seguir, retirado do caderno de campo: “Se você reparar em alguém mexendo nas minhas coisas, me avisa, que vou tomar um banho”.

À noite a preocupação aumenta. Recebi algumas recomendações quando procurava conversar sobre a segurança durante a viagem: “durma abraçado na sua mala”, “fica com um olho aberto”. Essas preocupações nascem de narrativas de furtos sempre repetidas durante as viagens, entretanto, fora o apreço por se manter próximo da bagagem, ao longo da viagem, sabe-se que não é possível furtar de forma impune grandes volumes. Os objetos pessoais e eletrônicos mais caros são os principais motivos de preocupação.

A distribuição das bagagens sob as redes é feita de forma a dificultar o acesso a elas por quem não está nas redes mais próximas. Durante a noite, é muito difícil acessar qualquer bagagem sem encostar em alguém deitado nas redes. As malas ficam em geral ao alcance das mãos e dos olhos, e dificilmente se utiliza o artifício recomendado de “dormir abraçado” às malas. Em geral, as bagagens dos passageiros são dispostas sob as redes. Em alguns casos, diretamente no chão, em outros, sobre tablados de madeira que impedem que as bagagens sejam molhadas durante tempestades.

Banheiros e espaços de higiene pessoal

As viagens realizadas durante o trabalho de campo nunca se estenderam muito além de 24 horas, devido aos trechos escolhidos. Por esse motivo, a viagem difere de grande parte das viagens para cidades do interior, que podem durar quase duas semanas entre os trechos mais longos. No que diz respeito à utilização de banheiros e chuveiros, o tempo da viagem possibilita que uma parcela dos passageiros se sinta à vontade para evitar ao máximo sua utilização. Há em geral dois espaços nos quais a higiene pessoal é realizada - os banheiros, que consistem em um cubículo dotado de vaso sanitário e chuveiro e as pias. Os banheiros assustam parte dos passageiros porque muitas vezes se encontram em um estado ruim de conservação, com sistemas de descarga pouco eficientes ou sem assentos. O assunto é delicado e costumava vir à tona apenas em momentos de crise, como quando parte das cabines era deixada de lado e a fila para a utilização das demais se

encontrava grande. Nesse momento conversava-se sobre os principais problemas do banheiro.

O chuveiro, localizado no mesmo recinto do vaso, faz com que o sanitário fique molhado, o que causa aversão a passageiros. Apesar de rolos de papel higiênico serem disponibilizados, eles tendem a ficar inutilizáveis à medida que o banheiro é usado para o banho, já que são molhados também. Por esses motivos e pela duração da viagem, alguns passageiros diziam que se possível, o melhor seria utilizar o banheiro apenas quando fosse impossível aguardar a chegada ao destino.

Há dois momentos em que os banhos são mais frequentes - no final do dia, ou após o jantar, quando as pessoas se preparam para deitar em suas redes, ou de manhã cedo, antes da chegada ao destino. Chegar à cidade para onde se está indo muitas vezes quer dizer encontrar parentes, amigos ou realizar negócios, motivo pelo qual muitas pessoas optam por tomar banho de manhã cedo e “se arrumar”. Durante o café da manhã são frequentes as filas nas pias e banheiros para tomar banho, escovar os dentes, se pentear.

Imagem 13 – No "São Bartolomeu VI", que faz viagens entre Parintins e Maués, o convés superior possui duas pias e espelho, próximos aos banheiros masculino e feminino. Também são fornecidos copos de plástico para que os passageiros bebam água ao longo da viagem. Fotografia de 11/fev/2013.

Um outro aspecto a ser considerado é a população de insetos que existe nas embarcações, especialmente naquelas mais antigas. Insetos são frequentes por toda a região amazônica e nas viagens de barco eles também se fazem presentes. As viagens rio-acima são as que

tendem a receber mais insetos, já que a navegação se dá pelas margens, em que a corrente contrária é menos intensa. Além disso, alguns tipos de cargas atraem maior quantidade deles. As cabines de banheiro, que costumam ficar fechadas, com pouca iluminação, quentes e úmidas atraem muitos insetos, em especial baratas, aranhas e, por vezes, alguns voadores, como cupins e carapanãs (pernilongos), presentes ao redor de todas as lâmpadas. Isso faz com que o banheiro seja ainda mais evitado e aquelas embarcações com instalações mais arejadas e iluminadas bastante valorizadas em relação ao conforto da viagem.

A presença de banheiros ou sanitários nas lanchas varia de acordo com o seu modelo. Em geral, as mais modernas possuem enquanto as mais antigas não. As viagens de lancha nos trechos escolhidos duram pouco, se comparadas às de recreio. A mais longa, entre Parintins e Manaus, rio-acima, pode levar de 7 a 10 horas de duração, dependendo da capacidade do motor.

Há relatos de algumas viagens, em especial por rios menores e que visa a chegada em comunidades ribeirinhas e não sede de municípios, em que o barco realiza uma parada no meio de um lago ou de um rio calmo, permitindo que as pessoas pulem na água para se banhar. Nesses momentos, os banheiros ficam interditados e os passageiros pulam no rio a partir do primeiro convés. Como essa parece ser uma prática em desuso no transporte de passageiros, não pude presenciá-la.

Esse tipo de conforto é levado muito em conta por passageiros ao escolher a sua embarcação. Durante uma viagem a Tefé, um passageiro idoso me contava sobre sua primeira viagem naquela rota, de Manaus a Tefé, depois de anos na cidade de Manaus. Segundo ele, além do Comandante Severino, um outro barco - o Monte Sinai, ainda em operação - realizava a mesma rota exatamente nos mesmos dias da semana que o primeiro. Ele, querendo economizar, foi comprar a passagem no Monte Sinai, apenas R\$20, mas seus conhecidos o fizeram mudar de ideia: “Não vai lá não! No banheiro não tem nem espaço para urinar.”, “o passageiro anda o soldador vai atrás, de tanto buraco no barco”. Ele brincou dizendo que se fosse de madeira, as pessoas cairiam no porão, mas como era de ferro, perdia o solado do sapato nos buracos. O Severino era mais caro, mas mais confortável. Ainda por ser idoso - e pagar meia passagem - agora só viajava neste barco.

Refeições

As refeições são um aspecto muito importante das viagens, sendo lembradas várias vezes quando os passageiros escolhem uma ou outra embarcação e quando os tripulantes comentam

sobre o trabalho de operar no transporte de passageiros. Para os responsáveis pelas embarcações, a alimentação é vista como uma atividade de muita responsabilidade e como um dos principais gastos da viagem, uma vez que demanda não apenas a compra e armazenamento dos alimentos, mas também equipamentos como geladeiras e fogões e gastos com cozinheiros.

Não à toa, é o primeiro item lembrado no artigo 14 da seção III “Dos direitos e deveres para com o usuário” do capítulo III “Da autorização para operar” da Norma para Outorga de Autorização para Prestação de Serviço de transporte de Passageiros e de Serviço de Transporte Misto na Navegação interior de Percurso Longitudinal Interestadual e Internacional (ANTAQ, 2007), que diz:

Art. 14. Deve a autorizada:

I – fornecer alimentação adequada aos usuários quando a interrupção ou retardamento da viagem ultrapassar quatro horas, e alimentação e pousada adequadas quando ultrapassar doze horas, nos casos em que a interrupção ou o retardamento for de responsabilidade da autorizada, sendo admitida a habitabilidade na própria embarcação.

Entre os estados do Pará e do Amazonas, a legislação para o transporte de passageiros é diferente. No maior trecho em que foi realizado o trabalho de campo, entre Manaus e Parintins, cidade próxima à divisa entre os estados, operam embarcações radicadas em ambos os estados. E apesar da grande oferta de embarcações amazonenses que realizam esse trajeto, é igualmente grande o número de embarcações que fazem trajetos entre Manaus e suas cidades de origem, no estado do Pará, como a capital Belém e Santarém. Esses trajetos, mesmo quando não realizam escala em Parintins, passam na frente da cidade e permitem o desembarque de passageiros por meio de lanchas que vão buscá-los no meio do rio. A legislação aplicada nos barcos do Pará não garante a gratuidade das refeições servidas, como ocorre nos barcos amazonenses. Dessa forma, os passageiros com experiência nesse trajeto levam em conta a necessidade de um gasto extra de cerca de R\$10 (valor médio cobrado por uma refeição) quando optam entre uma ou outra embarcação. Nas embarcações amazonenses, esse valor não é cobrado, pois se entende que está incluído no preço da passagem.

As embarcações são obrigadas a servir uma refeição por dia, portanto, a situação mais comum, considerando embarcações que saem de manhã ou de madrugada, é um jantar por volta das 17h ou 18h, enquanto ainda há luz solar. Quando amanhece, costuma-se servir um café da manhã, composto de algumas frutas, como melancia, banana e mamão, pães com manteiga, e café. Quando

o destino está muito próximo, o café pode não ser servido, ou reduzido a apenas café.

Os tripulantes preocupam-se muito com grandes atrasos, pois a embarcação é obrigada a fornecer um almoço caso a chegada ao destino ultrapasse o limite do meio dia. Raramente um atraso como esse ocorre e mais raramente ainda, de acordo com o relato de quem já passou por situações como essa, uma nova refeição é servida.

Embarcações maiores e mais recentes podem possuir uma sala própria para a realização das refeições. Dentre aquelas que pude conhecer, apenas o navio-motor Lady Cristina e o Comandante Severino possuíam uma sala fechada e climatizada para a realização de refeições, mas segundo relatos de viajantes, essa característica vem se popularizando nos últimos anos.

Imagem 14 – No "Lady Cristina", reconhecidamente uma embarcação mais moderna e espaçosa que a maioria das demais, há um refeitório com ar condicionado. Uma placa indica aos passageiros os horários em que as refeições são servidas. Fotografia de 14/mar/2013.

Outras embarcações possuíam mesas fixas em um dos conveses, na popa do barco, para aqueles que preferissem se alimentar sentados. Outras soluções podem ser vistas nas fotos a seguir:

Imagem 15 – No "Cometa Halley", a refeição é disposta nas laterais da embarcação, em apoios dobráveis. Os passageiros fazem uma fila para servir a comida em seus pratos e comem de pé, apoiados na lateral do barco ou sentados no chão ou em suas redes. Alguns preferem subir ao convés superior para usar as cadeiras de plástico. Fotografia de 22/dez/2012.

Todo recreio é dotado de uma cozinha, localizada em geral na popa do primeiro ou do segundo conveses. A cozinha é um espaço que pode ser bastante reduzido, pouco maior que uma cabine de banheiro ou amplo, ocupando quase toda a largura de um barco. Há sempre um membro da tripulação responsável por essa área – o cozinheiro ou cozinheira (esta é uma das funções do barco em que há mais chance de se encontrar uma mulher, o que é mais raro se considerarmos os demais postos da tripulação). Essa pessoa é bastante valorizada ao conversarmos com donos de barcos e capitães, já que a comida é reconhecida como um dos aspectos mais delicados da viagem, capaz de fazer com que muitos passageiros evitem a sua embarcação. Além da cozinheira, é tarefa de todos os marinheiros de convés o auxílio no momento da refeição. São eles quem levam a comida da cozinha para os espaços em que ela é servida, os pratos e talheres e também são eles que auxiliam no processo de lavagem dos pratos. Muitas vezes a comida é servida em etapas, principalmente quando o barco está muito cheio, já que não há panelas, pratos e talheres suficientes para todos. Nesses casos, a regra é a ordem de chegada na fila dos pratos. Seja a refeição oferecida para que os passageiros se sirvam ou diretamente entregue como um “prato feito”, é comum que os últimos precisem esperar alguns minutos para poderem se servir.

Apenas em uma situação, em uma embarcação que realizava o trajeto entre Manaus e Santarém-PA (com escala em Parintins-AM), houve realmente falta de comida, o que gerou muitas reclamações por parte dos passageiros. O navio estava bastante cheio, por se tratar de uma viagem

de final de ano, e mesmo quando ainda restava metade das pessoas para comer, a fila parou de andar. Por ser um barco paraense, a refeição era cobrada à parte e duas opções eram oferecidas: um prato feito (de frango ou carne, arroz, macarrão e pimentão) por R\$10 ou uma sopa, pela metade do preço. Tanto um quanto o outro acabaram quando ainda restava metade dos passageiros para comer. Aos poucos, foi feita mais comida, mas os últimos da fila recebiam cada vez menos misturas – alguns comeram apenas arroz com farinha, o que foi motivo de brigas entre passageiros e capitão, com pedidos de devolução do dinheiro e comentários jocosos: “Vou acabar com a farinha deles e comer só chibé [farinha molhada na água]”, disse um dos passageiros que ficou sem comida. A farinha era servida à parte da comida.

A situação de falta de comida é uma preocupação de grande parte dos passageiros. Os horários em que são servidas as refeições estão de acordo com a duração do dia, fazendo com que o café da manhã comece a ser servido entre as 5h e as 7h da manhã e o jantar ocorra entre as 17h e as 18h. Alguns passageiros preferem comprar no início da viagem uma “quentinha” – uma refeição embalada em um recipiente de alumínio, para que não se tenha o risco de ficar sem comida, mas também para ter a liberdade de se alimentar no horário em que cada um preferir. Além disso, há por parte de alguns passageiros desconfiança em relação ao preparo de alimentos no barco. Nesses casos, passageiros podem trazer marmitas de casa ou mesmo frutas e bolachas, passando um dia sem comer uma refeição. Entre os vendedores que ocupam o barco pouco antes de sua partida, os vendedores de “quentinhas” são frequentes. Trazem amarrados a um cabo de vassoura muitas refeições, passeando pelos conveses dos barcos com elas ou mesmo utilizando o cabo para, a partir do cais, entregar a refeição para um passageiro em um convés superior.

Alguns donos de barco têm a refeição como um elemento primordial da viagem, capaz de “ganhar” ou “perder” passageiros:

Quanto a isso, afirmou que “tinha em seu coração” que a comida servida para os passageiros tinha que ser a mesma que ela comeria. Disse com orgulho não ter sido criada para servir uma carne de qualidade inferior e depois comer um filé. Por isso, prezava muito pela qualidade da comida: “eu ganho os passageiros pelo estômago”. Por isso entende que pode cobrar 20 reais a mais que os barcos concorrentes e mesmo assim viaja sempre com o barco cheio. [Trecho de caderno de campo]

O prato composto por arroz, macarrão, frango ou carne cozidos e uma salada composta por pimentões, tomates ou pepinos, constituem o prato mais comum servido nas viagens de barco, com algumas variações. Alguns barcos, em especial aqueles que fazem com que os passageiros se sirvam das comidas, oferecem uma maior diversidade de pratos, como baião de dois, carne moída,

maionese, vinagrete e vatapá. Durante as refeições é comum ver os passageiros jogando as sobras do prato no próprio rio, prática que vem sendo revista por pressão de ambientalistas que consideram isso danoso para a saúde das espécies que vivem nos rios amazônicos. O problema é maior, entretanto, quando são jogados no rio não restos de comida, mas copos descartáveis, guardanapos ou pratos de alumínio.

Além do esgoto do barco ser em geral diretamente descartado no rio, o lixo proveniente das refeições têm influenciado a qualidade das águas. O trabalho de Souza (2006), ainda que muito preliminar e incipiente, procura apresentar alguns dados sobre a forma como os resíduos sólidos são manejados ao longo da viagem. Apesar da autora reconhecer que tripulantes conhecem a maneira correta de destinar o lixo, grande parte joga-o no rio.

Nas viagens de lancha, em que os passageiros permanecem o tempo inteiro em seus assentos, a refeição é servida em bandejas de alumínio, compartimentadas para cada um dos pratos. Assim, uma bandeja traz em geral, o mesmo tipo de comida servido nos recreios, com poucas variações. Algumas lanchas oferecem mais opções de bebidas, como refrigerantes e sucos enlatados. Ao final da refeição, as bandejas são retiradas por membros da tripulação. Quando as viagens são mais curtas, geralmente o que se serve é uma “merenda”, isto é, um café, água e às vezes pães com manteiga ou alguma fruta.

Espaços de lazer

Os recreios, sejam eles de um, dois ou três conveses, apresentam na popa uma sala aberta em formato de balcão comumente chamada de bar. Esse local em geral se encontra em uma área ampla, com mais espaço que na parte destinada às redes e permite que sejam colocadas cadeiras e mesas de plástico. Grande parte das embarcações ainda oferece um sistema de som potente e uma televisão, destinados à transmissão de DVDs musicais. Em cada recreio e em cada viagem, há uma forma de sociabilidade distinta nesse local, dependendo das regras de conduta impostas pelo comandante e da disposição dos passageiros. Regras muito rígidas de controle das atividades dos passageiros são tomadas como motivo de reclamação: uma passageira, que viajava entre Parintins e Manaus, contou de uma vez em que viajou “em barco de crente”, e foi reprimida ao fumar. Segundo ela, que comprou um maço de cigarros no porto e alguns avulsos no bar do próprio barco, a dona do barco quis “botar a banca”, achando que ela “tinha cara de lesa”, e disse: “Neste barco nós não permitimos que se fume”. A passageira reclamou do tratamento recebido, juntando outros passageiros fumantes para quebrar a regra da embarcação. Esse tipo de conflito não

é incomum e pauta a escolha pela embarcação na qual se vai viajar. Um grupo de passageiros que aguardava, em Itacoatiara, a passagem de um barco para Maués, reclamaram muito de uma embarcação, que segundo eles, tinha uma dona “muito mal educada”. Contaram de uma vez em que conversavam de madrugada no convés superior, longe das redes e foram expulsos do local. Disseram que só voltariam a pegar aquele barco quando não tivessem outras opções.

Outro fator que influencia o tipo de sociabilidade que se dá no barco é a duração da viagem e a época em que ela é realizada. Enquanto relatos de viagens mais longas indicavam que festas podiam durar toda a madrugada, isso é mais raro nas viagens frequentadas por mim, por durarem no máximo 30h, isto é, apenas uma noite. É possível perceber também algumas ocasiões especiais em que o barco passa a ser frequentado por um grupo muito específico de pessoas. Isso ocorre na época das grandes festas do interior, como o Carnaval, a Festa do Guaraná, em Maués, e principalmente o Festival Folclórico de Parintins.

Imagem 16 – O navio “Parintins”, decorado para levar dançarinos e torcedores do Boi Garantido. Fotografia do Acervo GEU/LabNAU, sem data.

Nos barcos que levam torcedores e dançarinos dos bois, a música é constante e temática durante a viagem, fazendo com que o espaço de lazer seja muito mais utilizado e assuma uma cara de “festa”. Em ocasiões como essa, como será visto nos próximos capítulos, o barco estabelece uma relação de continuidade com a cidade de origem ou destino.

Alguns barcos possuem uma antena parabólica, o que permite que o espaço seja

utilizado para a transmissão de programas televisivos, como telejornais, novelas e partidas de futebol. No meio do rio, entre uma cidade e outra, a imagem muitas vezes é falha e instável, o que não impede os passageiros de se juntarem para assistir a programas. Os barcos maiores e mais modernos instalam um sistema de projeção de vídeo, a ser utilizado durante a noite. O telão assume o lugar da televisão, transmitindo programas ou passando shows musicais.

Imagem 17 – Alguns passageiros assistem ao “Jornal Nacional”, recebido de forma intermitente pela antena parabólica da embarcação. Fotografia do bar do “Comandante Severino Ferreira”, em viagem de Manaus a Tefê, em 08/fev/2014.

Claramente, a sociabilidade não se restringe ao espaço do bar. Como foi visto, nas redes são criadas alianças com os vizinhos. Além disso, durante as refeições e as filas - para comer ou utilizar os banheiros - as pessoas se conhecem e conversam umas com as outras. Em uma viagem entre Manaus e Parintins, o “Cometa Halley” estava preso no porto, por falta de parte da documentação. Enquanto o problema não era resolvido, um dos passageiros imitou uma transmissão radiofônica a partir de sua rede. Com ruídos e chiados, misturados a notícias fictícias sobre o que estaria acontecendo com o barco, divertia grande parte dos passageiros. Alguém provocava dizendo para “desligar o rádio”, ao que ele responde que carregou as pilhas naquela manhã.

Ainda como forma de lazer, há algumas atividades individuais realizadas pelos passageiros. Destacam-se a leitura de livros e jornais, jogos de “palavras cruzadas”, além de jogos eletrônicos em aparelhos celulares ou mesmo filmes e músicas em celulares e notebooks. Ao longo da viagem, são poucos os lugares em que há rede de telefonia móvel com força suficiente para que

se fazer ligações, mas quando se passa por alguma antena, ou se aproxima de uma cidade ao longo do caminho, há um alvoroço por aproveitar os poucos minutos em que é possível usar o celular.

Nas viagens de lancha, como os passageiros permanecem em seus assentos durante a maior parte do tempo, os espaços e atividades de lazer assumem outro aspecto. Enquanto as lanchas mais antigas não oferecem nenhum tipo de atividade de lazer, cabendo aos passageiros encontrar formas de “passar o tempo”, as mais modernas possuem televisões e podem transmitir aos passageiros filmes variados. Em uma viagem realizada entre Parintins e Itacoatiara, que durou seis horas, foram passados três filmes. Isso não se dá apenas pela incorporação de aparelhos de TV a uma embarcação, mas também pelas inovações tecnológicas que reduzem o ruído do motor e permitem reduzir as luzes do convés. A maioria das lanchas que navegam pelos rios amazônicos são bastante ruidosas, dificultando inclusive as conversas entre passageiros e tripulantes. As lanchas maiores podem utilizar o espaço na parte traseira da embarcação como “área de convivência”, com um pequeno bar para salgadinhos, lanches, cerveja e refrigerante. Algumas podem incrementar esse espaço com sofás e permitir o acesso à área descoberta, na popa, onde passageiros vão para observar a paisagem e conversar. Em relação às opções de lazer, há passageiros que preferem os recreios, já que apresentam uma maior variedade nas opções de lazer, enquanto outros acham preferível acompanhar a programação de filmes e o conforto das lanchas.

Parte 2 – Rio a fora

Esta segunda parte destina-se a narrar os aspectos da vida ao longo dos rios amazônicos procurando uma perspectiva um pouco mais distanciada. Ainda será apresentada a experiência de quem viaja e navega, mas modulando a descrição para as particularidades de cada trajeto, para as técnicas necessárias para navegar nos diferentes rios e como isso interfere na experiência da viagem. No capítulo anterior, foi escolhido como cenário o interior de uma embarcação, o que não passa de uma ferramenta retórica, uma delimitação mais abstrata que concreta, já que, com exceção das lanchas mais modernas, que procuram isolar os passageiros da paisagem ao selar janelas, disponibilizar cortinas, vidros escuros e televisões dentro da cabine principal, as demais embarcações são todas permeáveis ao mundo “externo”. Chuva, vento, luz e sons permeiam os conveses dos recreios, forçosamente lembrando os passageiros de que o ambiente interno de um barco não é hermético. Por isso, aqui será levado em conta o espaço mais amplo no qual ocorrem as atividades de deslocamento nos rios amazônicos.

Capítulo 4 – A água em toda parte

O estado do Amazonas, bem como toda a região norte do país, possui um ciclo climático anual que interfere muito nos modos de vida e nas atividades de navegação e no transporte fluvial. O clima é resultante de uma série de fatores variáveis, especialmente quando pensamos na vastidão do território amazônico, que faz com que ele seja percebido de formas diferentes em cada região. O calendário que resulta da somatória de fatores que compõem o clima é relativamente previsível e consiste em duas estações climáticas principais: uma chuvosa e outra seca. Os índices de evaporação e pluviosidade fazem com que nos rios seja possível notar diferenças entre essas duas estações, com um ciclo anual de cheias e vazantes.

As chuvas se concentram no período de outubro a março, fazendo com que, durante esse período até meados do mês de maio, os rios sofram elevação no seu nível, atingindo o ápice. Entre maio e setembro, com a escassez de chuvas, o nível do rio passa a diminuir, atingindo o seu nível mínimo por volta de outubro (Fisch, Marengo & Nobre, s/d).

A variação histórica do nível das águas, como apresentada na tabela em anexo, indica que há uma diferença no nível das águas entre 11 e 13 metros entre o ápice da cheia e a seca em um

mesmo ano. Essa variação é muito significativa e pode fazer com que extensas áreas sejam ora secas, ora submersas. Essas áreas alagadiças podem possuir uma extensão muito grande, já que a planície amazônica apresenta uma variação de altitude pequena, fazendo com que a subida do rio ocupe largas áreas de várzea. Assim, é possível compreender que as práticas de navegação e a experiência dos habitantes da região sejam muito distintas entre uma época e outra.

Geralmente, as variações são previstas e a cheia e a seca demandam algumas adaptações já conhecidas e planejadas com antecipação. As cidades criam muros de arrimo que protegem as beiras da cidade de deslizamentos causados pela erosão e a defesa civil dos municípios tem o costume de criar passarelas de madeira ou criar represamentos no caso do nível do rio atingir algum bairro da cidade.

Sobre a calha dos rios Amazonas e Solimões, Bastos (1995, p. 15) afirma:

“(...) [o rio Solimões] é navegável em território, desde sua foz até a cidade de Benjamin Constant numa extensão de 3.108 km. De sua foz até Manaus, o rio apresenta profundidade de 13,50 m. Em épocas de estiagem, a profundidade mínima pode descer a 7 m nas proximidades da Ilha de Aruaus, no canal Norte. No trecho de Manaus até a fronteira com o Peru, a profundidade mínima varia de 4,5 a 7m. As cidades ribeirinhas mais importantes são: Belém - km 135, Macapá - km 137, Santarém - km 704, Óbidos - km 824, Parintins - km 996, Urucurituba, km 1148, Itacoatiara - km 1256, Manacapuru - km 1539, Manaus - km 1544, Codajás - km 17835 (SIC), Coari - km 1871, tefê - km 2106, Fonte Boa - km 2341 e Benjamim Constant - km 3108.”

Já sobre o Rio Negro, a altura fornece os seguintes dados: “A foz do Rio Negro no Rio Amazonas apresenta a largura de 2,0km e grande profundidade, permitindo o acesso de grandes navios oceânicos ao porto de Manaus.”

Em Parintins, a Lagoa da Francesa, porto secundário da cidade, utilizado especialmente por pequenas embarcações e recreios que levam passageiros e cargas não pelo Amazonas, mas por rios subsidiários, é muito utilizada durante a cheia, diferentemente da época da seca, em que fica em um tamanho muito reduzido, fazendo com que os barcos não possam utilizá-la e atracarem, embarquem e desembarquem passageiros e cargas em outro trecho do igarapé que contorna a cidade. Em Iranduba, na vila do Ariaú, a comunidade Sateré-Mawé Sahu-apé possui duas estruturas de madeira para atracar canoas e voadeiras. Uma delas se encontra próxima das casas, mais elevada, enquanto a outra fica vários metros adiante. Durante a seca, o primeiro porto não é utilizado e se encontra num local em que nem é possível visualizar o rio. Depois de uma caminhada, se chega à beira do igarapé com o segundo porto. Durante a cheia, o primeiro porto é utilizado e é preciso navegar pelo igapó (o trecho da mata, com vegetação densa e alta que fica parcialmente submerso

durante a seca), entre as copas das árvores até chegar ao leito do rio. O segundo porto nesse caso, pode ficar completamente submerso.

Imagens 18 e 19 – A Lagoa da Francesa, durante a seca, não pode ser utilizada por embarcações. Durante a cheia, oferece uma extensa área para os barcos atracarem. Imagens de Satélite obtidas pelo *software Google Earth*.

A estratégia para as estruturas portuárias é diferente no caso dos portos principais das cidades visitadas. Ao menos aqueles que já construíram suas balsas de embarque e desembarque

possuem estruturas flutuantes que acompanham o nível das águas, oferecendo sempre acesso por uma rampa à terra firme.

Imagem 20 – O a cidade de Parintins, vista da balsa do Porto Organizado. A passarela que liga a cidade à balsa flutua permitindo à estrutura portuária se adaptar ao regime das águas. Imagem do Acervo GEU/LabNAU. Sem data.

As habitações que ficam próximas da beira do rio também lidam com essa variação no nível das águas. Os flutuantes, construções sobre materiais pouco densos, acompanham o nível das águas enquanto estão ancorados em um ponto do rio. Por outro lado, há também as palafitas, casas elevadas⁹, que permitem que o rio suba e desça sem chegar ao nível das casas. Os flutuantes podem ser rebocados e mudarem de lugar durante secas que porventura os deixem em contato com o solo inclinado, pedregoso ou lamacento que geralmente fica submerso. Esse tipo de superfície rígida pode danificar as casas flutuantes.

⁹ Essas casas são feitas de madeira e possuem altas fundações de madeira que podem deixar as casas muitos metros acima do nível do rio. Em determinados locais, é possível encontrar casas de alvenaria que seguem o mesmo padrão construtivo (embora não sejam palafitas), com parte das colunas de sustentação expostas para evitar a cheia dos rios.

Imagem 21 – Uma palafita na beira do Igarapé de São Raimundo, no centro de Manaus. Ao fundo, a sede da Marinha do Brasil. Fotografia de 08/abr/2011.

O ciclo das águas ainda é utilizado para decidir as plantações, o calendário de colheita e as atividades econômicas das famílias ribeirinhas. Também interfere nas atividades de lazer, com os diversos exemplos de campos de futebol que são montados nas várzeas dos rios no período da seca. É um local muito propício para campos de futebol, já que são áreas extensas e próximas de regiões bastante densas da malha urbana. Espaços amplos e desocupados podem ser utilizados para esse fim ainda que de forma esporádica – apenas na estação seca.

Apesar da regularidade, nos últimos anos têm ocorrido eventos extremos, que fogem do limite esperado tanto para a seca quanto para a cheia. Com efeito, na tabela presente nos Anexos desta dissertação, é possível perceber que os anos de 2010 e 2012 registraram, respectivamente, os recordes históricos de seca e cheia, o que foi o suficiente para extrapolar as previsões e exigir novos arranjos para as habitações, produção agrícola e deslocamento das pessoas. A cheia extrema, alguns metros maior que o esperado, gerou problemas graves, como enchentes nas cidades, obrigando as defesas civis dos municípios a construírem passarelas suspensas e às vezes até remover famílias das casas de palafita. Em Tefé, um morador de palafita mostrou em sua casa o nível da água na cheia de 2013, indicando que ele (como vários vizinhos) construiu uma plataforma de maromba (um tipo de madeira muito maleável e pouco densa), que ao ser colocada sobre o piso, servia para elevar móveis e eletrodomésticos. As janelas das casas passam a ser o meio de entrada e saída, com a canoa atracada logo junto à casa. Outra estratégia é a utilização de caixotes de madeira para elevar o piso das casas, mantendo móveis e eletrodomésticos a salvo das águas. Essa é uma alternativa relativamente barata e simples, utilizada para sobreviver a uma ou duas semanas no auge da cheia,

quando o rio já mostra sinais de que está próximo de seu nível máximo.

Com o transporte fluvial como a principal modalidade de deslocamento na região, as secas extremas isolaram diversas comunidades ribeirinhas e dificultaram muito o acesso a alguns municípios. Alguns relatos indicavam comunidades isoladas por quilômetros de terrenos lamacentos de várzea, dificultando o acesso a serviços de emergência médica e as relações econômicas, como o transporte da produção agrícola local para os centros comerciais das cidades próximas (invariavelmente feita pelos rios). No caso das cidades ligadas por estradas, muitas vezes a cheia de um rio pode colocar abaixo pontes e passarelas, isolando uma cidade. Essa situação, que também tem aumentando nos últimos anos ocorre mais em estados da Amazônia que possuem uma rede maior de estradas de rodagem, como o Acre e Rondônia. Essa situação recoloca o rio em seu papel controverso: ora compreendido como elemento que isola e impede o “pleno desenvolvimento” (historicamente colocado a partir de uma perspectiva rodoviária), ora como superfície que permite o trânsito e a comunicação¹⁰.

Um rio é compreendido como um sistema aberto com um fluxo contínuo de água da nascente (localizada em um ponto mais elevado) à foz, ou seja, ao seu encontro com uma massa de água de maior magnitude como um mar, um lago ou mesmo um rio maior (Schwarzbold, 2000). O rio é formado pela água que se despeja em sua bacia e escorre ao ponto mais baixo – os leitos –, sendo, portanto, alimentado ao longo de seu curso e não apenas na nascente. Esse volume de água (de grandes proporções no caso da planície amazônica) se mantém proveniente de processos de evaporação das águas depositadas em menores altitudes (principalmente os oceanos) e precipitação ao longo da bacia de um específico sistema fluvial, e também pelo fluxo basal, que traz à superfície a água existente no sub solo, em fontes e nascentes. É um sistema aberto porque não encerra em si o ciclo das águas, representando apenas parte do processo de movimentação dessa substância.

Esse intenso fluxo de águas tem como vetores o rio, os ventos e as chuvas e o subsolo. O rio aparece, portanto, como um fluxo de água, resultado – sempre parcial – de uma somatória de vetores de drenagem de uma área muito grande. O Rio Amazonas, principal rio da região, é formado por dezenas de rios subsidiários, os quais são, por sua vez, formados por outros rios menores. Isso forma uma paisagem composta por grandes fluxos de água, como o próprio rio Amazonas, lagos e igarapés, e também por diversos cursos de água capilarizados por todo o território amazonense.

¹⁰ Esse tema, bem como a descrição e análise das formas como as cidades lidam com os rios, será mais bem abordado no capítulo 3.

O grande fluxo das águas se manifesta também em outros exemplos que tem no rio um ponto de comparação. Em 2011, foi muito divulgado na mídia uma suposta descoberta de um rio subterrâneo de enorme proporção. As notícias foram logo discutidas e denunciadas como imprecisas e inconclusivas por parte da comunidade científica, permanecendo até o momento de publicação desta dissertação, como uma controvérsia. Segundo o estudo original (apresentado em um congresso científico e divulgado em forma de *release* pelo Observatório Nacional):

Conforme os resultados das simulações computacionais, apresentadas pela doutoranda Elizabeth Pimentel, o fluxo de águas subterrâneas é, predominantemente, vertical até cerca de 2000 metros de profundidade, mas muda de direção e torna-se quase horizontal em profundidades maiores. O sentido deste fluxo lateral é de oeste para leste, iniciando na região de Acre, passando pelas bacias de Solimões, Amazonas e Marajó e alcançando as profundezas do mar, nas adjacências de Foz de Amazonas. Segundo Prof. Hamza, essas características são semelhantes a de um rio subterrâneo debaixo de Rio Amazonas. De acordo com essa interpretação, a região Amazônica possui dois sistemas de descargas de fluidos: a drenagem fluvial na superfície que constitui o Rio Amazonas e o fluxo oculto das águas subterrâneas através das camadas sedimentares profundas. Os integrantes do Laboratório de Geotermia do Observatório Nacional nomearam este fluxo subterrâneo de Rio Hamza, em homenagem ao professor Valiya Hamza, da Coordenação de Geofísica do Observatório Nacional. Ambos os rios têm o mesmo sentido de fluxo, de oeste para leste. Contudo, existem diferenças marcantes na vazão, nas larguras das áreas de drenagem e nas suas velocidades de escoamentos. A vazão média do Rio Amazonas é estimada em cerca de 133.000 m³/s, enquanto a vazão do fluxo subterrâneo (Rio Hamza) é estimada em 3090 m³/s. Esse valor é pequena em relação à vazão do Rio Amazonas, mas é indicativo de um sistema hidráulico subterrâneo, gigantesco, na face terrestre. Para se ter uma idéia da importância deste sistema, basta notar que a vazão subterrânea na região Amazônica é superior à vazão média do Rio São Francisco. A largura do Rio Amazonas varia de 1 a 100 quilômetros¹¹, na área de estudo, enquanto a do fluxo subterrâneo (Rio Hamza) varia de duzentos a quatrocentos quilômetros. As velocidades das águas no Rio Amazonas variam de 0,1 a 2 metros por segundo, dependendo das condições hidrológicas locais. Por outro lado, as velocidades do fluxo subterrâneo são relativamente pequenas, estando na faixa de 10 a 100 metros por ano. (Disponível em: <http://www.on.br/conteudo/noticias/2011/Pimentel_Hamza_SBGf_2011.pdf>)

Em nota, a Associação Brasileira de Águas Subterrâneas (ABAS), criticou a imprecisão do estudo e a “divulgação precipitada” de seus resultados. Segundo a nota,

Esclarecemos que:

- um “Rio”, todos conhecem, é uma massa de água que flui livremente na superfície da terra em um canal natural, um rio possui leito, margens, nascentes e foz;
 - Um “AQUÍFERO” é uma formação geológica, porosa ou fraturada, permeável, capaz de armazenar e fornecer água em grande quantidade. Nos aquíferos estão depositadas as maiores reservas de água doce disponível no planeta Terra; e,
 - os hidrogeólogos brasileiros conhecem vários aquíferos na região amazônica, sendo um deles, o Alter do Chão, talvez o mais significativo, e, recentemente com bastante divulgação na imprensa.
- Portanto, esse dito Rio Hamza não seria em rio, mas sim um aquífero, com fluxo lento. Esperamos que os estudos continuem e permitam o claro conhecimento do potencial hídrico subterrâneo da Amazônia, possibilitando o seu acesso administrado e que possa vir a gerar riquezas para a sociedade.
- Divulgado em: http://www.abas.org/noticia-192_rio-hamza-esclarecimento-a-sociedade

Independentemente da versão que venha a prevalecer nos próximos anos, ao argumento

¹¹ A informação da largura do Amazonas é exagerada. Em nenhum ponto do rio sua largura chega aos 100 km, embora possa alcançar algumas dezenas de quilômetros em épocas de cheia.

que trago aqui, basta a ilustração de enormes fluxos subterrâneos de água (em formas de aquíferos ou rios) que mostram que o sistema hídrico da Bacia Amazônica é mais amplo que a drenagem visível na superfície dos rios. Há ainda aqueles movimentos que ocorrem acima da superfície. Outra vez utilizando a metáfora do rio, há um grande projeto destinado a pesquisar e divulgar materiais didáticos referentes ao fenômeno dos “rios voadores”

Os rios voadores são “cursos de água atmosféricos”, formados por massas de ar carregadas de vapor de água, muitas vezes acompanhados por nuvens, e são propelidos pelos ventos. Essas correntes de ar invisíveis passam em cima das nossas cabeças carregando umidade da Bacia Amazônica para o Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Essa umidade, nas condições meteorológicas propícias como uma frente fria vinda do sul, por exemplo, se transforma em chuva. É essa ação de transporte de enormes quantidades de vapor de água pelas correntes aéreas que recebe o nome de rios voadores – um termo que descreve perfeitamente, mas em termos poéticos, um fenômeno real que tem um impacto significativo em nossas vidas.

A floresta amazônica funciona como uma bomba d’água. Ela puxa para dentro do continente a umidade evaporada pelo oceano Atlântico e carregada pelos ventos alíseos. Ao seguir terra adentro, a umidade cai como chuva sobre a floresta. Pela ação da evapotranspiração das árvores sob o sol tropical, a floresta devolve a água da chuva para a atmosfera na forma de vapor de água. Dessa forma, o ar é sempre recarregado com mais umidade, que continua sendo transportada rumo ao oeste para cair novamente como chuva mais adiante.

Propelidos em direção ao oeste, os rios voadores (massas de ar) recarregados de umidade – boa parte dela proveniente da evapotranspiração da floresta – encontram a barreira natural formada pela Cordilheira dos Andes. Eles se precipitam parcialmente nas encostas leste da cadeia de montanhas, formando as cabeceiras dos rios amazônicos. Porém, barrados pelo paredão de 4.000 metros de altura, os rios voadores, ainda transportando vapor de água, fazem a curva e partem em direção ao sul, rumo às regiões do Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil e aos países vizinhos.

(...)

Estudos promovidos pelo INPA já mostraram que uma árvore com copa de 10 metros de diâmetro é capaz de bombear para a atmosfera mais de 300 litros de água, em forma de vapor, em um único dia – ou seja, mais que o dobro da água que um brasileiro usa diariamente! Uma árvore maior, com copa de 20 metros de diâmetro, por exemplo, pode evapotranspirar bem mais de 1.000 litros por dia. Estima-se que haja 600 bilhões de árvores na Amazônia: imagine então quanta água a floresta toda está bombeando a cada 24 horas!

(...)

Obs. O termo “rios voadores” foi popularizada pelo prof. José Marengo do CPTEC. (Disponível em <<http://riosvoadores.com.br/o-projeto/fenomeno-dos-rios-voadores>>)

Assim, como citado anteriormente, as águas estão por todos os lados no mundo amazônico e fluem constantemente em muitas direções, como parte fundamental do modo de vida dos habitantes locais, que vivem esses fluxos de formas tão heterogêneas quanto eles próprios o são. Para atentar especificamente às águas navegáveis, é importante realizar uma descrição da tipologia dessas águas e iniciar uma reflexão sobre o significado das águas para os habitantes da região.

Capítulo 5 – Águas e navegação

A definição de rio já foi colocada há pouco, restando observar as particularidades de cada tipo de rio e de caminho possível para as embarcações. Como visto anteriormente, há tipos diversos de rios na bacia amazônica, que podem ser categorizados de acordo com as características

físico-químicas da água (rios de águas escuras e rios de águas barrentas), de acordo com a posição deles em relação aos demais rios que compõem a bacia (rios, igarapés, paranás, lagos, furos) e também a partir de suas variações no ciclo das enchentes e secas (nesse caso, há rios permanentes e rios perenes, além de áreas navegáveis de igapó e várzea, quando alagados). Os grandes rios variam pouco em relação a sua forma, com exceção de alguns chamados de “mais recentes” por práticos e capitães – são rios que, nas palavras de um piloto, “ainda não encontraram o seu caminho”, ou seja, que tem formas, curvas e caminhos que variam a cada ciclo de cheias. Esses rios apresentam grande dificuldade para a navegação, ficando a cargo de pilotos e práticos da região, que acompanham ao longo do ciclo do rio suas mudanças e tem uma maior possibilidade de lidar com essa inconstância de forma apropriada.

Lima (2009, p.32), chama a atenção para o mesmo fenômeno, ao lembrar que, na época da vazante, quando o rio seca, bancos de areia são formados e mudam a configuração do rio. Exigem, assim, experiência do piloto não para lembrar dos caminhos mais adequados, mas para reconhecer enquanto navega os novos obstáculos no leito do rio e traçar novas rotas. Para Lima, os caminhos por onde as embarcações normalmente navegam podem, no ano seguinte, ficar sem condições de navegabilidade. Com isso, a comunicação via rádio entre embarcações que transitam pelo mesmo rio e as informações da Capitania dos Portos tornam-se elementos mais importantes que as cartas náuticas, que se desatualizam facilmente.

Dentre as categorias utilizadas para descrever as águas navegáveis, é possível realizar uma breve descrição de cada uma. As hidrovias são rios grandes que formam rotas muito utilizadas e tem seu trajeto sinalizado, fiscalizado e cartografado. Os exemplos no estado do Amazonas se restringem àquelas hidrovias com alto índice de transporte de cargas, como a Hidrovia do Madeira, a do Araguaia-Tocantins e a do Amazonas. Essa sinalização é realizada por um departamento da Marinha do Brasil e consiste em sinalização de balizamento, isto é, a colocação de boias e estruturas que indiquem aos navegantes o percurso correto a ser tomado em um rio. As boias indicam a necessidade de passar por um ou outro lado para evitar bancos de areia, pedras ou trechos de difícil navegabilidade. A grande maioria dos rios não possui esse tipo de sinalização, e, nesse sentido não formam hidrovias.

Essa categoria é utilizada principalmente na navegação cargueira de alta capacidade, já que são os rios que permitem navios do porte dos que realizam esse tipo de atividade. Os órgãos de fiscalização, regulamentação e promoção da segurança naval, como a Marinha do Brasil, a AHIMOC e o DNIT utilizam essa terminologia. As viagens regionais nos recreios e lanchas, por sua

vez, ignoram as diferenças entre hidrovias e rios não-sinalizados, sendo que raramente a categoria *hidrovia* apareceu em conversas com tripulantes dessas embarcações. Para esse tipo de navegação, o conhecimento dos próprios tripulantes (e em ocasiões específicas, dos práticos) é o suficiente para realizar as viagens com segurança. O balizamento para esses barcos não interfere na navegabilidade já que indicam obstáculos que só são relevantes para navios maiores.

Além dos poucos casos de hidrovias sinalizadas, há alguns tipos de águas, pela forma como se colocam no sistema e por serem muito mais presentes na fala de tripulantes que merecem ser categorizadas. Igarapés, por exemplo, são rios subsidiários, geralmente muito menores que o rio principal no qual desembocam. Essa é uma categoria muito mais relacional do que objetiva, já que rios de tamanhos muito variados podem ser chamados de igarapé. Em Manaus, há grandes igarapés que cortam o centro da cidade, como o igarapé de Manaus e o São Raimundo. Entretanto, há outros rios menos largos e pouco navegáveis que ainda recebem a denominação de igarapé. Geralmente, se se trata de um igarapé muito pequeno, apenas é referido como “igarapé”, sem uma denominação própria. O sufixo *açú*, indica a grandeza de um rio, seja ao relacioná-lo com outro menor de sua micro-bacia, seja ao notar uma grandeza absoluta. Assim, tanto igarapés como rios podem receber esse complemento ao nome. Como exemplos, há o Igarapé Tarumã-Açú, que é bastante largo e significativo na paisagem da capital do Amazonas e o rio Maués-Açú, na cidade de mesmo nome.

Além dos rios, há também outras categorias. Lagos são depósitos de água represada (ou com uma vazão muito reduzida). Podem se apresentar em muitos tamanhos e são caracterizados pela ausência de movimentação da água em uma direção específica. Muitos lagos encontram-se próximos dos grandes rios e são formados no processo de cheia e esvaziamento dos rios, quando o nível da água abaixa e a ligação entre o lago e o rio seca. A rigor, um lago não possui vazão, mas em alguns casos, um rio que em algum ponto tenha um aumento repentino de largura pode ser chamado de “lago” por navegadores e moradores locais. O rio Tefé, por exemplo, tem um aumento de largura muito significativo próximo ao seu encontro com o Rio Solimões. Por esse motivo e por possuir, dessa forma, uma vazão bastante reduzida é muitas vezes chamado de lago, em uma categoria que se torna relacional. O “lago Tefé” é assim chamado ao se contrapor ao trecho mais delgado do rio Tefé e também ao rio Solimões, que tem uma velocidade da corrente de água muito mais intensa.

Os furos são aberturas de caminhos em meio à vegetação de várzea, feitos por pessoas para criar novos caminhos - seja entre rios ou entre um rio e a terra firme. Como no exemplo da trilha em meio à vegetação fluvial, os furos são também produzidos dessa forma, mas geralmente ocorrem em locais com vegetação mais antiga, como árvores submersas. Em alguns casos, é ainda

necessário cavar as margens para adequar a passagem de uma embarcação. Algumas passagens pouco extensas e pouco largas entre um e outro rio, ou entre um lago e um rio pode também ser chamado de furo. Seu significado deriva da própria ideia de furo, uma passagem entre ambientes que são entendidos como independentes entre si, e serve assim de contato entre duas massas de água independentes: um lago e um rio ou dois lagos, por exemplo.

Por fim, paraná é a denominação dada para um curso de água que se separa de um rio principal para encontrá-lo adiante, formando entre ambos ilhas ou arquipélagos. Os paranás são importantes na navegação da região já que oferecem rotas paralelas aos grandes rios. Eles em geral concentram cidades em posição privilegiada, por oferecer caminhos alternativos às principais rotas. Pelas características geográficas da bacia Amazônica, os paranás podem ser muito extensos e numerosos. No caso das rotas desta pesquisa, o Paraná do Ramos é o principal exemplo, nascendo no rio Amazonas pouco quilômetros após a cidade de Itacoatiara e voltando a encontrar esse rio apenas próximo à fronteira estadual com o Pará, no município de Parintins. O Paraná do Ramos possui cerca de 200km de extensão, ligando Parintins, Barreirinha, Boa Vista do Ramos, além de dar acesso a outros rios subsidiários que desembocam nele. A importância dos paranás como rotas paralelas aos principais rios reside nas suas condições de navegação: no paraná, a velocidade das águas é menor que no rio principal, o que pode fazer com que, apesar de mais longo, seja um caminho mais rápido e mais barato em relação ao combustível utilizado, em especial para embarcações pouco potentes em seu caminho de subida do rio. As rotas paralelas também são utilizadas por embarcações que por qualquer motivo queiram evitar as fiscalizações da Capitania dos Portos, já que são rotas menos utilizadas e em que a fiscalização não é tão frequente.

As atividades da navegação fluvial podem ser compreendidas a partir da ideia segundo a qual os seres vivem em ambientes de uma forma reciprocamente dependente, sendo impossível pensar no ambiente ou nos seres vivos que o habitam sem pensar nas relações estabelecidas entre eles. Ingold apresenta essa proposição quando propõe que problemas antropológicos sejam enfrentados a partir de uma noção de ecologia específica, que procura romper uma dicotomia entre organismo e ambiente. Propõe, portanto, que se pense os organismos em seus ambientes de forma indivisível. Não há um ser vivo auto-limitado que habita um ambiente externo a ele: para Ingold, todo problema antropológico precisa levar em conta a interface de relacionamento e produção mútua de “organismos-em-seus-ambientes”.

Crucialmente, tal síntese começaria a partir de uma concepção de ser humano não como uma entidade composta de partes separáveis mas complementárias, como corpo, mente e cultura, mas como um *locus* singular de desenvolvimento criativo dentro de um campo de relações que se desdobra continuamente.

(Ingold 2000, p. 4-5)

Uma abordagem ecológica apropriada, ao contrário, é aquela que tomaria como ponto de partida, o organismo-como-um-todo-em-seu-ambiente. Em outras palavras, "organismo mais ambiente" deve denotar não um composto de duas coisas, mas uma totalidade indivisível. Essa totalidade é, com efeito, um sistema de desenvolvimento (Oyama 1985), e uma ecologia de vida – em meus termos – é aquela que iria lidar com a dinâmica de tais sistemas. (Ingold 2000, p. 19) [Tradução minha]¹²

Nesse sentido, foi mostrado no capítulo anterior como passageiros e tripulantes não ocupam um barco dado de antemão, mas produzem o ambiente interno desse barco na medida em que o habitam. Um recreio vazio é fundamentalmente diferente de um recreio ocupado e em trânsito. Internamente, seus espaços só podem ser entendidos com as pessoas ali. Os passageiros estendem suas redes relacionando-se com o espaço e produzindo um ambiente que demandará determinadas formas de interação específicas desse contínuo de corpos e mundo. Da mesma forma, pode-se compreender o barco em trânsito como um organismo em si, relacionando-se com o rio. Dessa forma, a unidade de análise não pode ser o barco ou as pessoas em si, colocadas em um ambiente externo a elas, mas um todo constituído por barcos, pessoas e águas.

Ao observar o barco enquanto organismo que se relaciona e modifica o rio, percebemos que o rio também não é em si uma zona ontológica distinta das demais. A atividade da navegação rasga a superfície do rio, que é entendida como a área de contato da água com o ar. Entretanto, não podemos imaginar uma superfície que separa claramente essas duas áreas. Constantemente essa superfície é desfeita e se refaz, já que há disputas entre a tensão superficial da água, responsável por dar o aspecto claro de separação, e também, objetos, atividades e movimentos que rompem essa tensão, ocasionando mergulhos, respingos, bolhas e ondulações. Um barco não está sobre a superfície do rio, mas vence essa superfície moldando-a de acordo com o seu casco e as hélices de seu motor. Se é possível imaginar uma superfície de água parada, sem ondulações (um espelho), só o é ao imaginarmos um ambiente isento de movimentos – sem vento, sem objetos que possam cair na água e sem movimento na própria água. No rio, a representação de uma superfície lisa não poderia ser mais errada.

Um recreio, na água, tem um certo volume submerso, que varia de acordo com o peso da carga que leva e a quantidade de passageiros embarcados. Esse volume pode ser medido – até

¹²Crucially, such a synthesis would start from a conception of the human being not as a composite entity made up of separable but complementary parts, such as body, mind and culture, but rather as a singular locus of creative growth within a continually unfolding field of relationships. (Ingold 2000, p. 4-5)

A properly ecological approach, to the contrary, is one that would take, as its point of departure, the whole-organism-in-its-environment. In other words, 'organism plus environment' should denote not a compound of two things, but one indivisible totality. That totality is, in effect, a developmental system (cf. Oyama 1985), and an ecology of life – in my terms – is one that would deal with the dynamics of such systems. (Ingold 2000, p. 19)

mesmo como forma de segurança – pela lateral do casco, que precisa apresentar uma gradação que indique quantos metros do casco está submerso. Ao movimentar-se, tendo as hélices do motor localizadas na parte traseira e com a parte frontal em formato de V, a água (como o ar) é empurrada para os lados, abrindo espaço para o barco avançar. A água empurrada para os lados forma ondas laterais, que somadas ao movimento do barco, criam ondas em formato de V. Da mesma forma, na popa, ao empurrar a água para trás é criado um espaço que deverá ser ocupado pela água de fora, causando uma turbulência que logo se transforma nas mesmas ondulações em V.

Essa dinâmica não pode ser esquecida pois cria novos movimentos no rio, interferindo na navegação de outras embarcações, distantes da primeira. Como em uma área de terra firme, os movimentos dos barcos criam marcas na paisagem. Uma linha gerada pelo caminhar, em um terreno gramado, só é diferente das marcas no rio por serem mais duráveis e não apresentar uma ondulação tão ampla no terreno ao redor¹³. A particularidade do rio está na maleabilidade do líquido que o compõe – todo movimento reverbera de forma potente, ainda mais quando consideramos a força do elemento que o causa – motores potentes e massas de várias toneladas atravessando o rio.

Imagem 22 –Um garoto acena para a fotografia enquanto os dois adultos que manejam os remos da canoa interrompem o trajeto para aguardar a diminuição do banzeiro causado por uma lancha.

Ingold (2007) apresenta como primeira categorização no estudo das linhas, a diferença entre fios (“*threads*”) e traços (“*traces*”), que se combinam e transformam-se um no outro

¹³Sabemos que todo impacto e movimento em uma superfície sólida gera ondulações - na própria superfície e no ar. A primeira, por estar em estado sólido é menos perceptível, mas existente. A segunda é percebida como ondas sonoras.

produzindo as superfícies. Segundo ele, os traços seriam marcas aditivas ou redutivas causadas por um movimento marcadas em uma superfície sólida: a escrita a tinta, as marcas na grama causadas por caminhadas e marcas de rodas no asfalto seriam exemplos de traços. Os fios, por outro lado, são filamentos tridimensionais suspensos ou colocados sobre e através de superfícies: fios de cabelo, cordas, linhas de costura. Em sua análise, Ingold (2007) procura reconhecer a relação entre linhas e superfícies e percebe que essa relação resulta na transformação de traços em fios e vice-versa.

É através da transformação de fios em traços, argumento, que as superfícies passam a existir. E, reciprocamente, é através da transformação de traços em fios que as superfícies se dissolvem. (Ingold, 2007, p. 52) [Tradução minha]¹⁴

No caso da navegação fluvial, os rastros são marcados em uma superfície líquida, mas o argumento de Ingold parece se aplicar. Em relação às superfícies sólidas, as marcas deixadas na água são menos duradouras mas ainda assim temos a produção de linhas a partir de movimentos constantes. As “linhas” do barco, além de representarem as rotas de cada embarcação, também formam linhas visíveis e perceptíveis na paisagem. Não é exagero afirmar, como visto, que a própria superfície do rio é produzida e destruída na interação e na transformação dos traços em fios e vice-versa. O movimento dos barcos, tridimensional, rompe a aparente bidimensionalidade da superfície do rio e obriga as águas a se adequarem ao seu volume, fazendo com que a superfície produzida na interação não seja fixa ou plana: apresente ondulações. Os barcos movimentam-se como “fios”, atravessando e rasgando o plano do rio, enquanto produzem também “traços” de sua passagem. Dessa forma, a superfície do rio pode ser percebida como resultado sempre em mutação dessa e de outras interações.

Os movimentos no rio podem ser percebidos de várias formas. O primeiro e mais fundamental é a percepção tátil, que envolve o equilíbrio: o corpo de quem navega, seja passageiro ou tripulante – ou mesmo morador das palafitas – move-se como extensão do movimento das águas. É, na verdade, da interação entre seres humanos, embarcações, rios (e aqui podemos incluir mesmo as forças de gravitação do planeta, o clima e todas as demais forças que atuam no mundo), cada uma com uma capacidade diferente de gerar alterações no sistema, mas certamente todas criando um mesmo ambiente, que resultam nos movimentos percebidos corporalmente. O movimento das águas, influenciado pelas embarcações, que são comandadas por pessoas e lidando com a carga e os passageiros que interferem levemente na navegabilidade da embarcação, é resultado de todos esses elementos e certamente seria diferentes em outro cenário. Assim, navegar é constantemente

¹⁴ It is through the transformation of threads into traces, I argue, that surfaces are brought into being. And conversely, it is through the transformation of traces into threads that surfaces are dissolved. (Ingold, 2007, p. 52)

encontrar formas de lidar com esses movimentos – previsíveis mas sempre particulares a uma situação.

E por que falar desse tipo de movimento, aparente tão ligado ao mundo físico, para fazer uma etnografia das formas de deslocamento por rios do Amazonas? Novamente Ingold apresenta um suporte teórico para mostrar que mesmo as características mais relacionadas a aspectos da cultura – comumente (e erroneamente) compreendidos como atividades que se dão em outro plano de acontecimentos, pairando sobre as vicissitudes de um suporte ecológico da vida. Ingold afirma que a cultura se dá em um ambiente ecológico, no sentido de depender e ser parte de relações que envolvem não apenas eles. Não é preciso chegar ao plano das ligações químicas e neurais que constituem aspectos tão humanos da vida como o conhecimento e a memória. A navegação e as viagens em rios amazônicos apresentam interfaces muito mais palpáveis da vida cultural humana dentro de um ambiente ecológico.

Esse tipo de abordagem é essencial especialmente no caso desta pesquisa, em que pretendeu-se transitar por ambientes ecológicos compreendidos de forma tão oposta, isto é, em uma divisão imposta entre natureza e cultura, entendendo a cidade como espaço dos homens-entre-eles enquanto o rio e as matas como as coisas-em-si (Latour, 1994). Se colocarmos todos em um mesmo plano ontológico é possível transitar de forma mais suave, produzindo descrições que articulem todas essas forças, sejam “humanas” ou “naturais” da forma como elas se apresentam. Nesse sentido, a proposta de Ingold se aproxima à de Latour, que propõe que se perceba a falsa dicotomia entre Natureza e Cultura ao observar as relações entre ambos e os chamados “híbridos” – elementos que geram instabilidade na falsa dicotomia.

Nas atividades de navegação, uma embarcação e seus passageiros estão diretamente sujeitos a interferências produzidas por outras embarcações. Na navegação comercial, há regras estabelecidas pela Marinha do Brasil que regula essas interferências. Elas dizem respeito, por exemplo, à diminuição de velocidade de uma embarcação quando cruza com outra de menor porte no rio.

Quando a situação envolve embarcações de tamanhos ou potências muito diferentes, isso é ainda mais visível. Indígenas Sateré-Mawé, moradores de uma comunidade em um braço do Rio Tarumã-Açú, a oeste de Manaus, ao realizarem seus trajetos entre a comunidade e o porto da Prainha, onde têm acesso a ônibus que os levam para o centro da cidade, sabem que a escolha de qual das canoas da comunidade usar precisa levar em conta o dia da semana. Isso é porque, com

algumas canoas e voadeiras na comunidade, algumas delas são menos estáveis para lidar com grandes banzeiros, produzidos especialmente nos finais de semana. Essa particularidade se dá porque é nos finais de semana que, naquele mesmo rio, alguns habitantes de Manaus (mais ricos) utilizam o rio para andar de jet-ski, uma embarcação muito potente e que gera banzeiros incomuns no rio. Há técnicas para lidar com banzeiros, como escolher o ângulo certo entre a embarcação e as ondas, mas uma situação dessas deixa a viagem mais difícil – por demandar mais habilidade no manejo do barco – e mais perigosa. Para minimizar esses riscos, nos finais de semana precisam ser usadas as voadeiras maiores.

Em outra ocasião, a bordo de uma lancha que levaria alguns turistas para conhecer o Encontro das Águas¹⁵, o piloto da lancha, ao manobrar entre barcos-recreio, se deparou com uma lancha em alta velocidade que atravessou seu caminho sem que fosse possível antever. Como estivemos próximos de sofrer um acidente, o próprio piloto se assustou e repudiou a atitude de seu colega, que considerou como imprudente. Para ele, além do risco de choque direto, aquela velocidade era incompatível com o local, pois o banzeiro criado pela lancha poderia ocasionar choques mais fortes entre os barcos e atrapalhar tanto os passageiros em seu embarque, quanto ele próprio, que manobrava em um espaço apertado e ainda precisou lidar com as ondas.

Todos os barcos regulamentados para realizar o transporte de passageiros passam por uma avaliação inicial, além de fiscalizações ao longo do tempo. Cada um deles possui as especificações que dizem respeito à quantidade de carga e de passageiros que pode ser transportada em segurança. Apesar do argumento, comum entre capitães e tripulantes pegos com superlotação de passageiros, de que a capacidade de carga é inferior compensando um possível aumento no número de passageiros, há uma diferença entre as duas cargas. Em situações em que o interesse de convencer a fiscalização a permitir que o barco siga mesmo com superlotação, é consenso que a quantidade de passageiros é tão importante quanto a capacidade de carga. Isso porque, embora de peso menor, os passageiros são considerados uma “carga móvel”, podendo gerar instabilidades na embarcação. Além disso, por se localizarem nos conveses superiores, seu peso interfere mais na estabilidade do barco (especialmente quando a carga – localizada nos porões – não está cheia). O centro de massa da embarcação é deslocado para cima, tornando-o mais sujeito a tombar ou virar. Assim, é uma regra conhecida por todos – passageiros e tripulantes – não reunir todos os

¹⁵ Encontro das Águas é a forma como é conhecido o encontro entre o Rio Negro e o Rio Solimões, formando o rio Amazonas. Por diferenças relativas a acidez, velocidade, temperatura e densidade, os rios mantêm-se lado a lado por vários quilômetros, levando muito tempo para se misturar. Ir ao encontro das águas - e mesmo nadar nele - é um grande atrativo turístico, sendo oferecido para turistas por todos os programas de viagem e em todas as bancas de venda de passagens e táxi fluvial na orla de Manaus.

passageiros de um ou outro lado da embarcação. Mesmo quando algum evento interessante ocorre – como a chegada em um porto intermediário, o emparelhamento com outro barco, ou mesmo uma bela paisagem – são tomadas as precauções para que o barco não penda para um lado: os próprios passageiros e tripulantes se cobram para que o peso fique bem contrabalanceado. As bagagens também são uma preocupação nesse sentido e devem ficar o mais próximas do eixo central da embarcação possível.

Durante uma fiscalização e discussão entre agentes da Capitania dos Portos e o capitão de uma embarcação superlotada, um dos agentes me contava: “Já vi muito acidente, participei de resgate... Quando você precisa resgatar 30, 40, 50 corpos, mãe agarrada no filho... É muito difícil, por isso a gente faz essa fiscalização. E excesso de passageiros é mais grave que excesso de cargas, porque as pessoas andam pelo barco, é uma carga móvel.” A superlotação das embarcações é um dos principais elementos de campanhas pela segurança naval e de fiscalização da Marinha do Brasil. Bastos (1995) reconhece na insegurança da navegação – especialmente a superlotação – “o maior problema para o desenvolvimento da região”. Da mesma forma, sempre que a mídia local noticia um naufrágio, os primeiros comentários vão no sentido de desconfiar de que havia mais passageiros que o barco poderia suportar.

Entretanto, a instabilidade provocada pelos passageiros pode ser utilizada para melhorar a navegação. Certa vez, com o rio vazio, os tripulantes mandaram os passageiros se reunirem na proa do barco. Isso era necessário porque o rio estava muito raso e os passageiros na frente poderiam diminuir o efeito de afundamento da popa quando o motor é ligado, permitindo que o barco tivesse menos chance de atolar em um banco de areia.

O clima, especialmente o vento e a chuva, ainda é motivo de preocupação em relação à estabilidade do barco. Em rios largos, o vento pode levar à formação de ondas, às quais o piloto deve estar atento. A formação de ondas é mais comum, segundo pilotos, no Rio Negro que no Rio Solimões, fazendo com que o tipo de preocupação varie em relação ao rio por qual se navega.

Em temporais, com chuva e ventania, lonas são estendidas pela tripulação dos recreios, nas laterais da embarcação. Isso se dá para evitar que a chuva atinja os passageiros e suas bagagens. Entretanto, em alguns casos, a direção do vento e sua força podem levar a uma situação na qual o piloto não permite que a lona seja estendida, já que ela se tornaria uma “vela” e colocaria em risco a estabilidade da embarcação e a segurança dos passageiros. Em uma viagem a bordo de uma embarcação entre Maués e Parintins, pelo Paraná do Ramos, uma chuva forte fez os tripulantes

abrirem as lonas, mas pouco tempo depois voltarem atrás e reerguerem-na às pressas. Os passageiros que ensaiaram uma reclamação mais contundente se calaram (e procuraram proteger as bagagens e mudar o local de suas redes) a o receberem uma resposta dura: “Se não [levantar a lona], o barco vira”.

Apesar dos caminhos tradicionais, uma ocasião ambiental específica pode fazer com que outra rota seja escolhida. Um exemplo é o acesso, a partir de Manaus, ao rio Solimões, que na época da cheia, pode ser feito se cursos d'água suficientemente largos e profundos forem formados conectando ambos os rios, antes do “encontro das águas”. Esses caminhos, nem sempre previsíveis são utilizados como atalho. Em fevereiro de 2014, em uma viagem entre Manaus e Tefé, os tripulantes e passageiros do N/M Comandante Severino estimaram em cerca de duas horas o ganho de tempo ao navegar por uma dessas passagens para acessar o rio Solimões, em vez do caminho tradicional.

Esse tipo de rota não é apenas utilizado para encurtar o caminho. Na verdade, muitas vezes os caminhos menos utilizados são evitados por não se conhecer exatamente o que se pode encontrar – um banco de areia, troncos boiando, árvores submersas, ou mesmo trechos intransitáveis. Para evitar possíveis acidentes, o caminho tradicional é escolhido. É muito comum ainda que um capitão ou o dono de uma embarcação, desejando poupar tempo e combustível para utilizar furos, paranás e igarapés pouco utilizados, contrate um prático.

Em Maués, um prático que disse conhecer todo o “baixo Amazonas”, se gabou de seu conhecimento dizendo ser capaz de realizar os trajetos entre Maués e Itacoatiara, bem como a Parintins, cada um na metade do tempo. Disse que por pilotar uma lancha, tem menos restrições para entrar em rios desconhecidos e procurar novos caminhos, o que faz com que, ao pegar um trabalho para pilotar um recreio, tenha certeza dos caminhos possíveis.

A utilização desses desvios ainda é utilizado para escapar de possíveis fiscalizações tanto da polícia federal quanto da capitania dos Portos. Um prático, em Parintins, afirmou saber todos os caminhos para escapar e se manter oculto de buscas dos órgãos de fiscalização. Esse tipo de abordagem não é raro, embora também não seja algo rotineiro, e consiste desde uma conferência simples da contagem de passageiros e dados básicos, que devem ser coletados pela empresa de transporte fluvial, até a busca exaustiva em bagagens de passageiros e nas mercadorias transportadas, em busca de drogas (utilizando cães farejadores) ou o contrabando de algum bem. Em uma embarcação que ia de Manaus a Parintins, depois de uma breve parada em Itacoatiara para

embarcar uma dezena de passageiros, foi realizada uma operação que causou um burburinho entre os passageiros. Alguns quilômetros rio-abaixo, o barco desligou os motores e pudemos reparar em um barco com todas as luzes apagadas se aproximando a bombordo, emparelhando com o nosso e com a ajuda de tábuas que ligavam um convés a outro, fazer passar um carro de luxo ao nosso barco. Os tripulantes desconversaram dizendo se tratar de uma operação comum, mas os passageiros desconfiaram e ficaram especulando a possibilidade de ser uma forma de escapar de fiscalização da polícia no porto, ou mesmo de mandar para o interior um carro com pendências burocráticas ou legais. Independentemente da veracidade de tais especulações nesse caso específico, trata-se de uma história e um tipo de procedimento comum que circula entre passageiros.

Devido à vastidão territorial da Bacia Amazônica, é compreensível que esse tipo de conhecimento esteja restrito a poucas pessoas, em geral aquelas que habitam uma região específica e navegam com muita frequência. Na navegação comercial, seja no transporte de passageiros ou de cargas, isso dá margem à existência de uma categoria profissional de especialistas em uma pequena região. Além deles – os práticos – pescadores, moradores de comunidades ribeirinhas e indígenas, quando possuem embarcações, costumam conhecer os melhores caminhos em sua região. Em relação à praticagem, Cesar (1991) afirma que não existe um centro de formação específico para esses profissionais, mas apenas cursos de aperfeiçoamento dados pela Capitania dos Portos. Esses cursos têm levado, segundo a autora, a um processo de “renovação” do quadro de “práticos locais”, isto é, pescadores e canoeiros que vivem e trabalham em uma região específica. Assim, é frequente que práticos sejam membros de comunidades locais, aliando o conhecimento espacial desenvolvido ao longo da vida com a atividade profissional e o conhecimento (que precisa ser produzido constantemente – à medida em que os rios produzem seus caminhos) decorrente dessa atividade.

É de interesse notar que não se trata de um conhecimento passivo, mas, uma vez que toda atividade de navegação interfere e produz o rio, a atividade de navegação participa da formação dos rios, uma vez que ela se dá ao longo de seu percurso. A formação do rio, como visto é o resultado de diversas forças, sendo algumas delas de origem diretamente humana, o que nos ajuda a evidenciar o princípio da *habitação*, como mostra Ingold.

As atividades humanas podem interferir diretamente nas águas ou no terreno pelo qual ela corre. A presença de uma embarcação em um grande rio como o Amazonas pode parecer insignificante devido a proporção de tamanho entre ambos. Entretanto, se observarmos os rios menores, a influência pode ser mais facilmente visível.

“Banzeiro” é como são chamadas as ondulações produzidas por uma embarcação no rio. Todo corpo que se desloca dentro da água provoca esse tipo de fenômenos que é percebido por quem está por perto. Em um programa da TV Cultura¹⁶ sobre as viagens de barco, a apresentadora mostra assustada: “Estão sentindo o banzeiro? Isso é fruto daquele cargueiro que passou ali. O barco até teve que diminuir.”

Esse tipo de interferência não é exclusiva dos grandes navios cargueiros. Também em cursos d'água menores e menos utilizados, uma canoa ou uma voadeira altera visivelmente as propriedades do rio, produzindo ondulações que interferem em suas margens, criando caminhos ao retirar a vegetação mais espessa.

À bordo de uma voadeira, em um braço do Igarapé Tarumã-Açú, no município de Manaus, o piloto me fez notar diversas vezes esse fenômeno: na época do início das cheias, o rio que era pouco utilizado estava tomado por plantas que ficam presas ao solo e crescem até acima do nível da água e outras que flutuam, mantendo uma grande parte de seu corpo submersa. A densidade de vegetação na superfície do rio era o bastante para ser impossível perceber onde estava sua margem, isto é, até onde a água ia exatamente. Mostrava, entretanto, um caminho (do tamanho de uma voadeira), em que a vegetação era mais rala e era possível enxergar a água. Contou-me que era por ali que passava de voadeira todos os dias e que eram as hélices do motor que cortavam as raízes e afastavam as plantas suspensas na água. Sua atividade diária de navegar por ali inscrevia um rastro duradouro na superfície do rio, indicando para ele próprio e qualquer outra pessoa que navegasse por ali, o melhor caminho – aquele em que as plantas não se enrolariam nas hélices dificultando a travessia e onde era possível saber que não havia bancos de areia.

Capítulo 6 – Estradas Fluviais

Em diversas situações, é possível ouvir comparações entre a navegação fluvial e os meios de transporte por terra. Procurando traduzir o seu mundo, diziam-me que os rios eram estradas. Não sei se a comparação era feita por acreditarem que em meu mundo os caminhos eram unicamente feitos por rodovias ou se realmente o pensamento rodoviarista toma conta do imaginário de quem se transporta navegando. De qualquer forma, a comparação sempre pareceu trazer um sentido de valorização do rio enquanto meio fundamental de comunicação e trocas. Isto é, da mesma forma que o transporte rodoviário prevalece no sudeste, na região norte é o fluvial que se destaca. Entre armadores, pilotos e moradores das “beiras”, é comum a valorização do rio: “nasci e

¹⁶Programa Nova Amazônia, episódio 22, disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=X8PMtjdMev0&index=21&list=WL>>

creci no rio; me perguntam se eu iria morar em outro lugar: de jeito nenhum!”, disse um passageiro, que disse morar numa comunidade ribeirinha no município de Urucurituba-AM. Também entre militares, a comparação é realizada. Em entrevista divulgada em um programa da TV Cultura, o vice-almirante Sávio, da Marinha do Brasil afirmou:

O Amazonas não tem estradas de rodagem – nós temos rios, rios que são estradas. E aí a Marinha está completamente inserida nesse contexto, por causa das águas. A Marinha é um pouquinho de Departamento de Estradas e Rodagem, um pouquinho de Detran e um pouco de Polícia Rodoviária Federal. (...) A Marinha tem essa responsabilidade constitucional. Fazer a sondagem náutica, produzir cartas. O que a Amazônia precisa são estradas bem sinalizadas.

(Vice – Almirante Sávio, da Marinha do Brasil)

(Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=X8PMtjdMev0&index=21&list=WL>>)

Percebe-se que a metáfora (ou a tradução) do rio como estrada se estende também a seus órgãos de regulamentação e fiscalização – a estrutura de operação das rodovias é lembrada para mostrar os deveres da Marinha e da Capitania dos Portos. Essa comparação é compreensível, como estratégia discursiva de valorização dos rios e dos caminhos fluviais. Ao longo principalmente do século XX, o Amazonas foi considerado a fronteira da integração brasileira justamente por não possuir rodovias que ligassem o estado aos grandes centros urbanos do Sudeste, Nordeste e Sul do país. A metáfora parece responder a essa desconfiança histórica procurando valorizar o transporte local realizado pelos rios.

Entretanto nessas “estradas” fluviais não transitam carros, como a projeção da comparação levaria a crer. Nas conversas em que a metáfora era feita, sua extensão, em que as embarcações poderiam ser comparadas com carros, caminhões e ônibus, evidenciava o barco como algo muito mais vivo: “a canoa é o cavalo do homem amazônico”. Como cavalo, portanto, o barco precisa ser domado e é preciso criar uma relação constante e permanente entre ele e seu comandante. A metáfora indica que é preciso domar um barco e estar atento para cada uma de suas demandas na relação com as águas, os ventos, seus passageiros e cargas. Ao contrário de um automóvel trafegando em uma rodovia, o barco tem vontade própria e demanda um conhecimento específico para cada embarcação.

A história da navegação no Amazonas se confunde com a própria história da região. Os rios sempre foram os caminhos principais para os deslocamentos e a formação de vilas e cidades está intimamente relacionada a esses espaços. Entretanto, a particularidade do mundo amazônico leva a disputas constantes sobre o caráter positivo ou negativo do transporte fluvial para o desenvolvimento local.

Ao longo de sua história, a Amazônia foi considerada pelo centro político e econômico do Brasil ora como uma fronteira do desenvolvimento, um espaço que carecia de integração com o resto do Brasil, ora como oportunidade econômica. Da mesma forma, os rios e a navegação fluvial estiveram no foco da disputa ao longo do tempo, ora entendidos como a oportunidade para o crescimento da região, ora como o empecilho que dificultava as logísticas econômicas.

Em um breve histórico da navegação de cargas no Amazonas (que está intimamente ligada ao transporte de passageiros), Cesar (1991) afirma:

“A história da navegação na Amazônia não pode fugir as suas origens, quando em 1500 Vicente Pinzon descobriu a foz do rio Amazonas. Naquela época, os rios se apresentavam como caminho menos agressivo às penetrações. O transporte de passageiros e de carga era realizado em canoas e nas frágeis ubás.

Durante a época da borracha, os navios gaiolas também conhecidos como chatinhas, foram o sustentáculo da economia amazônica, sendo o único meio de transporte entre os portos de Manaus e Belém transportando passageiros e cargas.

Com a descoberta do petróleo e consequente desenvolvimento comercial e industrial, o transporte fluvial teve surpreendente avanço determinando a morte definitiva dos vapores, chatinhas e vaticanos. Centenas de antigos seringais que outrora não passavam de um pequeno aglomerado de três ou quatro casas, são hoje, prósperas vilas e cidades, que exigem alimentação, remédios, escolas, construção de casas e um intenso intercâmbio de pessoas indo e vindo diariamente.

Foi a partir da década de sessenta que o transporte de carga ganhou destaque na navegação da Amazônia, pois com a instalação de poderosos estaleiros navais, começaram a aparecer em Manaus as balsas, totalmente construídas de aço e divididas em compartimentos estanques, evitando assim frequentes afundamentos por furos. Essas balsas transportam carga em geral como material de construção, botija de gás, cimento, estiva em geral, enfim, carga a granel. São dezenas delas que surgem a cada dia ao rigor da fiscalização do sindicato de classe – o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas – Sindarma, fundado em 1935 e da Capitania dos Portos.

Um novo passo no transporte de cargas foi dado em 1967 com a implantação do Parque Industrial da Zona Franca de Manaus, quando surgiu o transporte intermodal do tipo *roll-on Roll-off* devido a necessidade de escoamento da sofisticada produção de manufaturados “made in Z.F.M.”, com destino aos mercados do sudeste/sul do país, fazendo assim com que os empresários de navegação tivessem que reagir a fim de estimular esse crescimento alterando as embarcações, investindo em portos próprios e em recursos humanos, tornando o Roll-on Roll-off fluvial um sistema moderno que unificou a eficiência das carretas com a simplicidade das balsas.” (p.4-5)

Em relação à história das embarcações utilizadas na Amazônia, Bastos (1995) organiza alguns períodos para lidar com as transformações dos modos de transporte nessa região. Para a autora, antes da época da borracha, o transporte era feito por canoas de madeira (algumas vezes cobertas de palha), “utilizadas pelos índios” (p.27), embarcações feitas a partir de um só tronco de madeira. Segundo ela, esse tipo de embarcação perdura pelo menos até a década de 1990 como “meio de transporte usual para uma grande maioria da população do interior amazônico. Na época da borracha, com a vinda de embarcações a vapor, havia as de maior porte e capacidade de carga, como os vaticanos (que realizavam rotas para a Europa e Estados Unidos) e as paquetes, feitos de ferro. Como embarcação de transporte regional (de cargas e passageiros), as gaiolas tinham

capacidade para 300 passageiros e 300 toneladas de carga (cerca de 20 vezes menos capacidade de carga que os maiores barcos, na época).

Bem antes da abertura [à navegação internacional], a navegação era extremamente penosa, praticada desde os tempos coloniais. Aluta contra as correntezas do rio era constantemente feita através do remos e faias.

Os primeiros navios vieram com a companhia de navegação da Amazônia, criada pelo Visconde de Mauá. Com a abertura do tráfego internacional surgiram outras companhias e os rios passaram a ser visitados por navios de vários tipos.

“As lanchas, as gaiolas, as chatas, e os vaticanos, esta frota fluvial adotada na segunda metade do século até os meados do século atual, prestou relevantes serviços a toda hinterlândia como principais escoadores da produção extrativista da região, além da comunicação de todo norte do Amazonas” (Andrade, 1983, p. 55).

(Bastos, 1995, p. 6)

Nascimento (1998) também delimita a história do transporte fluvial no Amazonas (especificamente o de cargas) entre antes e depois da implementação da Zona Franca de Manaus. Segundo a autora, no começo do século XX, durante a chamada “Época da Borracha”, prevaleciam os navios a vapor, coordenados por empresas de transporte fluvial (empresas de aviamento, em relação direta com o extrativismo de seringais e castanhais do interior do estado). Os custos do transporte eram muito elevados, sendo necessário uma subvenção estatal referente ao trajeto escolhido e a quantidade de milhas trafegadas. Esse tipo de transporte, além da carga, era o responsável por fazer circular as pessoas entre localidades na Amazônia. Nascimento (1998) afirma que esse transporte fluvial “ainda persiste, embora de forma precária e incerta”. Ora, podemos reconhecer nesses navios a vapor a origem histórica das atuais embarcações regionais, que mantêm-se em um tipo de transporte misto de cargas e passageiros, mas a incerteza e precariedade parece um pessimismo injustificado.

No período pós-Zona Franca, a instalação de indústrias no parque industrial de Manaus, as levou a modernizar o transporte de cargas, investindo em portos, navios e na tecnologia que deu origem ao “Ro-Ro amazônico” ou “Ro-Ro caboclo”, forma como passou a ser conhecido o sistema *Roll-on Roll-off*. Esse sistema consiste em tecnologias de transporte intermodal de carga, em que não há a necessidade de embarque e desembarque manual das mercadorias entre balsas e carretas. A conexão entre hidrovias e rodovias e a capacidade dos caminhões acessarem diretamente as embarcações, transferindo os contêineres diretamente de sua carreta para o barco, reduzindo o custo da transferência e otimizando o tempo do processo. Com isso, foi possível para Manaus realizar comércio diretamente com o Sul/Sudeste do País, através dos portos do Rio de Janeiro e de Santos em São Paulo. Antes disso, era comum se dizer com certo orgulho proveniente da época da borracha que Manaus estava mais próxima da Europa que do Rio de Janeiro, uma vez que as relações

comerciais e influências culturais eram muito intensas com os países europeus (não à toa é nessa época que a cidade recebe a alcunha de “Paris dos Trópicos”).

O sistema ro-ro é representativo do otimismo econômico e desenvolvimentista em relação ao transporte fluvial. Cesar (1991) realiza um trabalho sobre o surgimento e a importância para a economia regional do sistema *roll-on roll-off* amazônico. O trabalho conclui procurando defender que

as ‘estradas líquidas’ podem propiciar à região amazônica uma aceleração do seu processo de crescimento econômico de forma a reduzir o atraso relativo do estágio de desenvolvimento da região em relação ao centro-sul do país.

O caso do desenvolvimento do sistema *roll-on roll-off*, pode ser visto como uma forma de resposta local para o entendimento de que o Amazonas seria naturalmente isolado dos principais centros econômicos e políticos do país. Durante o desenvolvimento rodoviário brasileiro, incentivado por obras de infraestrutura do governo militar no final dos anos 1960, um projeto chamou a atenção pela magnitude e pretensão. A Rodovia Transamazônica vinha acompanhar os incentivos para a produção agrícola na Amazônia e pretendia auxiliar na tão desejada “integração nacional, conectando o Nordeste à fronteira brasileira com o Peru. O projeto sonhava implantar o transporte rodoviário na região cujo principal meio de transporte eram os rios. O projeto fracassou por não se sustentar economicamente e teve grande parte da rodovia construída tomada de volta pela “selva” (Souza, 2009, p.236)

Na mesma época, teve início o projeto de criação da Zona Franca de Manaus, um polo industrial e tecnológico. Como visto anteriormente, foi o desenvolvimento de recursos para a utilização do transporte fluvial que garantiu a distribuição de matéria-prima e produtos produzidos na Zona Franca. O projeto rodoviário deu lugar à implementação das hidrovias do Madeira e do Amazonas.

O desenvolvimento da cidade de Manaus, capital do estado, passou também pelas várias compreensões da particularidade fluvial amazonense. O sítio urbano de Manaus, segundo Valle e Oliveira (2003), é marcado pela rede de igarapés que modelaram a cidade, produzindo o seu traçado. Ainda segundo eles,

O espaço urbano se expandiu tendo os igarapés num dado momento, como obstáculos e no outro como possibilidades. Aos poucos a cidade vai se derramando sobre a floresta ao longo das margens do rio Negro e em direção ao norte

O que é um obstáculo para o colonizador é oportunidade para quem é do lugar. (Valle e Oliveira, 2003, p.

Esses autores narram uma série de interferências físicas nos igarapés de Manaus, através de aterros e desaterros, evidentemente influenciados por projetos de fora:

Entender o espaço urbano construído a partir do aterro dos igarapés do centro de Manaus, nos vários documentos pesquisados, significou caminhar por confusas e tortuosas ruas de aterros e desaterros, pela formação de pântanos nas laterais das ruas que iam surgindo e por todos os problemas causados pelos projetos europeizados que iam sendo implantados na cidade. Projetos europeus executados por europeus em uma cidade dos trópicos, numa tentativa constante de excluir da cidade os igarapés, obstáculos ao crescimento e ao acesso às novas áreas a serem ocupadas.

O desprezo pela cultura local e a supremacia da cultura imposta são visíveis nas formas do espaço urbano de Manaus, os obstáculos são removidos para dar lugar na selva a uma cidade “digna” e sem os males dos trópicos, para receber “os civilizados”. A segregação está na lógica da produção da cidade, visto que a cidade não é produzida e apropriada igualmente. Manaus não era uma cidade para todos, nem sem males para todos. Havia no urbanismo proposto no final do século o signo da exclusão. Os excluídos eram os pobres, os índios e os caboclos. (Valle e Oliveira, 2003, p. 156)

Com isso, a cidade de Manaus passou ao longo de sua história por aterros de igarapés, construção de pontes e expulsão das palafitas e flutuantes do centro da cidade, entendendo os rios como obstáculos ao desenvolvimento urbano e obrigando os antigos moradores a modificarem seus hábitos. Quando a construção de pontes, aterramento e desalojamentos não eram suficientes, eram criadas leis e normas que regulavam a utilização dos igarapés. Ao longo do século XIX, sob justificativas higienistas, foi retirada a vegetação na beira dos rios, proibidos os banhos e a utilização do rio por lavadeiras e, finalmente, a proibição do consumo da água.

Valle e Oliveira mostram que o aterramento desmedido gerou inúmeros problemas no final do século XIX, com a formação de pântanos e represamentos, além de áreas sujeitas a inundação. Com isso, a cidade foi tomada por gestores com “mania de escavação”, segundo o médico Hermenegildo de Campos (Valle e Oliveira, p. 166). Nos últimos anos daquele século, ruas e praças já aterradas eram novamente escavadas e aterradas em tentativas de controlar as massas de água que insistiam em atrapalhar o que era entendido como pleno desenvolvimento urbano. A construção de pontes na região central da cidade acabou sendo a resposta dada já no início do século XX. Com isso, a presença das catraias, que serviam para atravessar os igarapés, foi reduzida.

Concomitantemente a isso, a posição de Manaus, praticamente localizada na confluência dos rios Negro e Solimões sempre foi lembrada e acessada positivamente pela elite da borracha no início do século XX. Enquanto os igarapés eram enfrentados como obstáculos, a exuberância da floresta e dos rios era valorizada na arquitetura e na arte. Os casarões dessa época, que hoje abrigam museus ou órgãos públicos, são cheios de referências aos rios, com o piso e

móveis montados sobre duas cores de madeira, uma clara e uma escura, além de símbolos do rio na arte e nos símbolos municipais e estaduais. O brasão do estado, por exemplo, traz a confluência dos rios em destaque .

Atualmente, o mesmo processo de ambiguidade em relação ao rio é percebido. Programas de requalificação dos igarapés e a construção da ponte sobre o rio Negro¹⁷ repetem as estratégias públicas para lidar com o rio. Enquanto procura-se evitar o rio na prática, ele segue sendo símbolo da região e possui importância cada vez maior no desenvolvimento econômico. Atualmente, há um movimento de incentivo à utilização do transporte fluvial, enumerando suas qualidades como a confiabilidade e custo baixo dessa modalidade de transporte, em uma tentativa de vencer o imaginário negativo desse modal de transporte.

¹⁷ Tanto o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (PROSAMIM) quanto o caso da Ponte sobre o Rio Negro serão retomados na terceira parte desta dissertação.

Parte 3 - Cidades e rios

Capítulo 7 – As cidades e os caminhos

Cada caminho apresenta características próprias, relacionadas às propriedades do rio, dos portos de partida e chegada e da embarcação empregada. São trajetos entre as diferentes cidades, que por sua vez também apresentam particularidades relacionadas a sua história, seus habitantes e seus equipamentos para lidar com os rios.

Um trajeto, tal como foi utilizado por pesquisadores do NAU em São Paulo, não pode ser confundido com uma *trajetória*, isto é, não é uma mera conexão entre pontos, ou as ruas pelas quais se passa para se deslocar em um ambiente específico. É possível representar um trajeto de forma cartográfica, mas é importante levar em conta que se trata da projeção de uma experiência complexa.

No recorte desta pesquisa, foram visitadas cidades de tamanhos variados e que apresentam configurações muito diferentes entre superfícies sólidas e massas de água. Da mesma forma, as viagens entre elas passam por rios, paranás, lagos e igarapés, estruturas portuárias de formatos diversos e tempos de viagem específicos. Essas particularidades são apresentadas em uma narrativa que parte de Manaus, desce o rio Amazonas em direção à cidade de Parintins, sobe o Paraná do Ramos em direção aos municípios de Maués e Itacoatiara e retorna a Manaus, para explorar essa cidade e oferecer como contrapartida dois destinos rio Solimões acima: Manacapuru e Tefé.

7.1 De Manaus a Parintins – descendo o rio Amazonas¹⁸

O município de Parintins se encontra na ilha de Tupinambarana, no baixo Rio Amazonas, próximo da fronteira com o estado do Pará. Em uma região cortada por igarapés e paranás, lagoas e áreas alagadiças, a cidade se encontra próxima do limite nordeste da ilha, na beira do Rio Amazonas, e limitada a leste pela Lagoa da Francesa. Parintins é a segunda cidade mais

¹⁸ Há, nos Anexos, um mapa de localização das principais cidades e rios trabalhados neste capítulo.

populosa do estado, com pouco mais de 100 mil habitantes. Sua importância regional, como cidade-referência para outros municípios próximos e sua importância turística para o estado do Amazonas, fazem com que ela seja classificada por Oliveira e Schor (2010) como “cidade média com dinâmica econômica externa”.

A cidade é voltada para o Rio Amazonas, que ao longo de toda a orla é bastante violento, já que é a parte de fora de uma curva acentuada. As águas vêm quase perpendicularmente à orla da cidade e são desviadas para a sequência do rio. Isso faz com que a navegação nessa parte seja mais difícil e realizada apenas por recreios e lanchas, sendo bastante raro ver voadeiras ou canoas nessa região. Também por isso, a orla de Parintins não é de praia, mas de barranco, em que um muro de arrimo foi erguido para proteger a cidade da força das águas. Segundo um morador dessa região, “Parintins está sumindo”. Segundo ele, parte da ilha já foi destruída e só o que se pode fazer é atrasar esse processo com a construção de muros.

Os moradores de Parintins falam muito sobre a diminuição da cidade em virtude da corrosão das margens causada pelo rio. Relatos de moradores mais antigos afirmam que a cidade era alguns metros maior décadas atrás. Um morador, que possui uma agência de venda de passagens fluviais em uma rua paralela à orla contou em tom de brincadeira que está esperando o rio derrubar as ruas, para a casa dele ficar de frente para o porto, melhorando assim os negócios. Na baixada do São José, antigo bairro de Parintins, um muro de contenção foi feito para preservar uma pequena entrada do rio na cidade, onde os barcos podem atracar, já que a água fica “represada”, alheia à violência do rio Amazonas naquele trecho.

Nessa região, por conta de uma curva no leito do rio, as águas atingem Parintins com muita força (e conseqüentemente trazendo junto a si muito material orgânico), o que faz com que seja extremamente difícil navegar nessa região e impossível atracar uma embarcação sem correr risco de acidentes, choques e afundamentos. Por isso, um muro de contenção foi criado ao redor de uma pequena baía que garantia águas mais calmas e a possibilidade dos moradores das redondezas manterem suas embarcações perto de si.

Há na orla principal da cidade dois portos: o Porto Organizado de Parintins, controlado pela AHIMOC. Além desse, a escadaria da Praça Digital, ao lado do Mercado Municipal, é utilizada para o embarque e desembarque de lanchas para a cidade de Barreirinha e por recreios e embarcações mais voltadas à pesca, que por vezes podem transportar passageiros para comunidades do interior. O Porto de Parintins consiste em um edifício de administração, em que se encontram

salas específicas para o Juizado de Menores, a Administração do Porto, a Capitania dos Portos e alguns espaços ocupados por agências de viagem. Além do edifício, há um estacionamento e, finalmente, o cais do porto, estrutura semelhante (porém menor) ao cais do Porto de Manaus

A “Lagoa da Francesa” é um igarapé largo, conectado ao paraná que margeia a cidade e ao Rio Amazonas. Ela se encontra na poro leste da cidade e forma, principalmente durante o período de cheia, uma “lagoa” extensa que permite que seja utilizada como porto de embarque e desembarque, além de atracadouro, de diversas embarcações, entre barcos de linha, barcos particulares de pesca e pequenas embarcações para uso privado, como canoas e voadeiras. Seu entorno (respeitada a área alagadiça)  formado por um trecho de escadaria de concreto, onde ocorre a maior parte dos embarques e desembarques, e chega até uma avenida com boxes comerciais; uma margem menos íngreme com vegetação e terra que é utilizada para embarque e desembarque; portos privados, com estrutura de madeira ou concreto, mais voltadas para o transporte de mercadorias; e casas de alvenaria, “de costas” para a lagoa, mas com algumas ruas e caminhos, entre as construções, que levam  orla.

Segundo Batista (2006),

a lagoa teve a paisagem muito modificada entre o final dos anos 1970 e as primeiras décadas do século 21. Antes da reforma urbana promovida pelo Prefeito Raimundo Reis Ferreira nos anos 1980, a lagoa tinha águas limpas e era utilizada, de acordo com os relatos de moradores apresentados por Batista (2006), como espaço de lazer e sociabilidade, com banhos de rio e brincadeiras durante o entardecer, desembarque de pequenas embarcações, local de lavagem de roupas durante o dia, pescaria e coleta de frutos e sementes que cresciam em suas margens.

Nessa época, a lagoa ocupava uma área mais extensa do que ocupa hoje, como mostra o relato de um antigo morador:

As guas da Lagoa da Francesa naquela época eram muito maior do que aquilo que tem hoje l. Elas chegavam a muitas dessas ruas próximas, como Silva Meirelles, Av. Amazonas e S Peixoto. Do trecho que ia da Av. Amazonas até a R. S Peixoto se formava tipo um riacho, cheio de capins, tudo meio feio e sujo, por onde as pessoas andavam em cima de pontes de madeiras improvisadas.”
(Batista, 2006, p. 14)

Com a reforma dos anos 1980, parte da lagoa sofreu um aterramento e sua função passou a ser mais definida. Juntamente com o aumento da poluição, as modificações fizeram com que as atividades desenvolvidas sofreram alterações. A rua Silva Meirelles recebeu a escadaria que passou a permitir o desembarque “sem molhar o p”, enquanto antes se dava em meio  lama (Batista, 2006). Os banhistas, pescadores e lavadeiras tmbm foram aos poucos reduzindo sua

presença, fazendo da lagoa um porto secundário para a cidade de Parintins. A orla, por sua vez, assumiu um caráter de rua comercial e passou a abrigar um tipo diferente de lazer, quando os bares ali chegaram.

A utilização dos rios para o lazer ainda tem espaço em Parintins, embora não mais como os relatos da Lagoa da Francesa dizem. A orla do rio Amazonas, no centro da cidade, possui uma série de bares e restaurantes que servem como mancha de lazer boêmio, gastronômico e musical para seus moradores e visitantes. Também nessa orla, ainda é possível encontrar pescadores que utilizam balsas e plataformas flutuantes para praticar a pesca de lazer. A Lagoa da Francesa, como mencionado, teve seu entorno transformado em uma mancha comercial e de lazer, com bares localizados nos boxes que oferecem música (vários boxes possuem televisões e caixas de som potentes que reproduzem DVDs de shows musicais) e espaço para jogos como sinuca e bilhar. Durante o dia, predominam lojas comerciais e boxes alimentícios, enquanto à noite, apenas os boxes-bar funcionam na orla.

Com a poluição dos igarapés e da orla na região urbana, os banhos de rio foram relegados às regiões mais afastadas da cidade, em que há balneários. Na estrada que leva ao aeroporto, há ao menos dois balneários (que contam com bares e equipamentos de lazer como quadras de futebol). Esses locais são bastante frequentados durante os finais de semana, especialmente na época da cheia, em que o rio fica mais propício para mergulhos.

A cidade de Parintins apresenta poucas regiões de palafitas, já que a orla do rio Amazonas é de barranco. As palafitas se localizam em determinados trechos dos igarapés parcialmente aterrados e canalizados que cortam a cidade. Da mesma forma, não há flutuantes, já que o Rio Amazonas na altura da cidade é extremamente violento.

O trajeto entre Manaus e Parintins, as duas cidades mais populosas do estado, é o que mais apresentou ofertas de viagem dentre os que são analisados neste trabalho. Além disso, é certamente o trajeto mais longo dessa região e conecta as duas maiores cidades do estado. Parintins, sendo um polo regional por conta de seu papel de centro turístico, tem diversas linhas de barcos conectando essa cidade com outras do interior. De acordo com a tabela “Movimentação de embarcações no Porto de Parintins (Previsão)”¹⁹, atualizada até o final de 2012 e fornecida pela Administração do Porto, os destinos das embarcações são: Juruti, Terra Santa, Nhamundá, Maués, Urucará, Barreirinha e Boa vista do Ramos. Além dessas, há aqueles barcos que podem fazer escala

¹⁹ Todos os documentos referentes ao Porto de Parintins se encontram nos Anexos.

na cidade ou ser acessados através de uma lancha. Em direção a jusante, é possível chegar a Santarém, Oriximiná, Óbidos e até mesmo em Belém. A montante, chega-se a Manaus a partir de diversas embarcações procedentes de Parintins ou das cidades rio abaixo (que devem ser alcançadas no meio do rio se não realizar a escala). No trajeto até Manaus é possível desembarcar em Itacoatiara.

Partindo de Parintins em direção a Manaus, há as seguintes embarcações (de acordo com o documento atualizado até o final de 2012):

L/M Ajato Aliança
N/M Parintins
L/M Princesa Hellem
B/M Príncipe do Amazonas
B/M 14 de Outubro VII
L/M Pérola
L/M Moreira da Silva
N/M Dom Manuel
B/M Coronel Tavares
N/M Novo Aliança

Além destas, há embarcações que viajam para os seguintes destinos, partindo do Porto de Parintins: Juruti, Terra Santa, Nhamundá, Maués, Urucará, Barreirinha e Boa Vista do Ramos.

O trajeto de Manaus a Parintins é feito por um trecho do Rio Negro e depois, exclusivamente pelo rio Amazonas, seguindo a premissa geral de trajetos rio-abaixo serem feitos pelo meio, enquanto trajetos rio-acima pela margem dos maiores rios. Essa premissa se explica pela economia de energia, tempo e combustível, já que a correnteza do rio é mais forte no centro do rio, enquanto as bordas podem apresentar águas mais paradas, redemoinhos e mesmo correntes contrárias por algum trecho. A largura, a presença de curvas e mesmo o que se encontra no leito do rio interferem nessa questão da navegabilidade. Pela complexidade, um piloto não consegue prever o que acontece com as águas em um rio, mas a experiência ensina quais trechos são mais problemáticos e quais trazem menos perigos. Um redemoinho é particularmente complicado para pequenas embarcações, uma vez que cria movimentos imprevisíveis e atrapalha a precisão do caminho. Mesmo para barcos maiores, esses movimentos do rio tendem a acumular matéria orgânica que podem avariar as hélices e demais mecanismos do barco. Uma ilha que divide o rio demanda a escolha por um ou outro lado, o que será feito de acordo com o conhecimento de navegação daquele trecho específico, com a utilização de cartas náuticas ou, em caso de dúvida, pelo caminho menos sujeito a imprevistos (isto é, geralmente, o mais largo e que apresenta maior profundidade).

Entre Manaus e Parintins, dentre os trechos escolhidos, há a maior quantidade de dados referentes às viagens fluviais. Com o apoio do Porto Organizado de Parintins, tive acesso e disponibilizo aqui tabelas de chegada e partida de embarcações, além de dados referentes à quantidade de passageiros embarcados e desembarcados e a movimentação de mercadorias. Os dados começaram a ser coletados em junho de 2011, data em que o porto passou a ser administrado pelo Terminal Hidroviário de Parintins. Olhando atentamente as tabelas, é possível ter alguns dados que corroboram a experiência de vendedores de passagem, tripulantes e passageiros.

**Terminal Rodoviário de Parintins
Estatística 2011**

Mês/Ano	Embarcações	Passag. Embarc.	Passag. Desemb.	Carga/Embarq. (Kg)	Carga/Desemb. (Kg)
jun/11	188	6.568	10.774	0	525.000
jul/11	413	7.876	6.935	57.801	1.042.628
ago/11	425	7.481	6.021	135.060	2.415.542
set/11	320	6.792	5.017	395.000	2.802.145
out/11	344	6.841	4.593	304.000	3.048.256
nov/11	382	5.405	3.704	204.859	2.563.097
dez/11	395	8.709	8.369	517.000	3.289.928
Total	2.467	49.672	45.413	1.613.720	15.686.596

**Terminal Rodoviário de Parintins
Estatística 2012**

Mês/Ano	Embarcações	Passag. Embarc.	Passag. Desemb.	Carga/Embarque (Kg)	Carga/Desemb. (Kg)
jan/12	275	7.636	4.971	70.000	2.200.000
fev/12	219	4.874	4.009	231.042	1.897.975
mar/12	343	6.155	6.459	353.425	3.413.800
abr/12	328	4.026	6.338	272.872	3.610.248
mai/12	327	5.406	4.013	254.500	3.408.258
jun/12	376	4.744	17.868	419.000	4.036.000
jul/12	311	13.844	4.802	359.900	3.418.160
ago/12	359	6.779	6.639	283.550	4.710.000
set/12	354	4.773	6.206	610.000	4.190.000
out/12	306	5.107	5.212	326.000	4.318.000
nov/12	310	5.841	5.279	853.000	4.725.000
dez/12	426	9.618	10.782	1.289.000	3.414.000
Total	3.934	78.803	82.578	5.322.289	43.341.441

Tabelas de embarque e desembarque de passageiros e cargas – fornecidas pela Administração do Porto Organizado de Parintins. O período contemplado nas tabelas equivale ao período de administração do porto pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC)

Em primeiro lugar, é possível notar um movimento anual que ocorre em relação à frequência de viagem e a quantidade de visitantes que chegam à cidade. Olhando para os dados de 2012, há dois períodos no ano de maior movimento, representados pelos meses de junho/julho e dezembro. Como a maioria das cidades do Amazonas, Parintins também possui uma grande festa anual - no caso, uma festa de nível nacional, a mais conhecida do Estado - o Festival Folclórico de Parintins, festa de boi bumbá que conta com dois bois (que dividem a cidade ao meio): Garantido e Caprichoso. Essa festa recebe desde 1994 cobertura televisiva intensa e ao vivo e patrocínios milionários, tornando Parintins um polo turístico do estado. Percebe-se na cidade uma quantidade

muito maior de investimentos públicos em equipamentos de lazer, esportivos e culturais, além de uma rede hoteleira relativamente grande. Na cidade, há grandes equipamentos públicos, como o prédio do Pronto Atendimento ao Cidadão (que congrega diversos serviços públicos), o bumbódromo (estádio no qual ocorre o Festival), um grande ginásio esportivo na Praça do Boi, um auditório na Praça do Mercado, além da própria construção do edifício da Estação Hidroviária. No âmbito religioso, foi erguida a Catedral de Nossa Senhora do Carmo, que também se destaca pela magnitude e por ser a sé episcopal da Diocese de Parintins. O Festival Folclórico ocorre tradicionalmente no último final de semana de junho, explicando a movimentação enorme (mais de três vezes que a média dos demais meses) de chegada de passageiros em junho (17868) e a saída da cidade em julho (13844). Se lembrarmos ainda que, além do porto principal, Parintins possui a Lagoa da Francesa, porto secundário que recebe embarcações menores vindas de pequenas cidades próximas e de linhas que atendem comunidades ribeirinhas e a Terra Indígena do Andirá-Marau, dos Sateré-Mawé, além de um aeroporto, podemos estimar que a quantidade de visitantes é ainda maior. Na verdade, esses dados dizem respeito apenas às embarcações que chegam através da estação hidroviária, sem contar os barcos que atracam ao longo da orla da cidade, durante o período do Festival²⁰. A intensa visitação à cidade faz com que a rede hoteleira rapidamente atinja sua capacidade máxima fazendo os turistas se hospedarem em residências locais ou nas próprias embarcações.

O outro período de grande movimento é o mês de dezembro, que possui uma movimentação intensa, dado o período de férias escolares e as festas de fim de ano (Natal e Ano Novo) que faz com que as pessoas viagem, chegando e partindo, para reunirem as famílias que moram em cidades diferentes. Um terceiro momento, que faz com que haja algum movimento maior que a média, é o carnaval, em fevereiro ou março, elevando os números, mas sem a mesma força que nos dois primeiros períodos.

Ao menos uma embarcação por dia realiza o trajeto entre as duas cidades. Além delas, por tratar-se da hidrovia que conecta Manaus à capital do Pará e ao oceano Atlântico, barcos que vão para cidades como Santarém podem parar em Parintins para embarcar e desembarcar passageiros, já que não há linha direta entre as duas cidades. Mesmo se a embarcação não parar na

²⁰ A presença de centenas de embarcações na orla de parintins é outro exemplo do que foi dito anteriormente, sobre as modificações que um barco ocasiona na água. Durante o resto do ano, não há embarcações atracadas na orla da cidade, o que só ocorre durante o festival porque a quantidade de barcos e a proximidade com que eles ficam atracados, reduz o efeito da forte correnteza do Rio Amazonas, fazendo com que a estrutura que obriga o rio a fazer a curva (e sofre sua violenta investida), seja não a orla da cidade, mas o paredão formado por todos esses barcos.

cidade, é possível realizar aquela estratégia citada anteriormente no caso de Itacoatiara, em que uma lancha ou voadeira leva o passageiro até o barco, trazendo para terra firme aqueles que pretendem desembarcar.

Esse tipo de arranjo é em geral evitado pelos passageiros. Utiliza-se dele muito mais para acessar pequenas cidades com poucas opções de barcos de linha do que cidades com bastante oferta de transporte fluvial como Parintins. O motivo é o incremento no custo da viagem (para quem não tem um parente que possua lancha e busque o passageiro no barco), já que, além do dinheiro da passagem será preciso pagar um valor para o piloto da lancha, além da insegurança que isso pode gerar. Em uma viagem entre Manaus e Parintins em dezembro, eu e mais dois passageiros sofremos com falhas de comunicação entre vendedores de passagem e a companhia de transporte fluvial, já que, em virtude da época do ano, o barco com destino a Santarém e que em geral realizava escala em Parintins, faria a viagem sem a escala, o que não foi avisado para todos os vendedores de passagem. Como a passagem por Parintins foi feita durante a noite e o rio ainda estava baixo, o comandante da embarcação alegou não ter conseguido telefonar para seus conhecidos na cidade que pudesse buscar os passageiros que pretendiam descer ali. O acordo foi que iríamos até a próxima cidade e aguardaríamos um dos outros barcos da empresa para regressar a Parintins. Assim, tivemos que passar mais uma noite na embarcação e decidir se desceríamos em Juruti-PA ou Óbidos-PA, ambos na rota do barco que nos buscaria. Para não precisar aguardar muito tempo em terra firme, todos decidimos descer em Óbidos, permanecendo assim mais algumas horas no barco, mas podendo esperar pouco tempo até o outro barco atracar no porto da cidade. Além disso, a previsão de horário para a chegada em Juruti já era de madrugada, o que, em uma cidade sem estrutura portuária oficial, poderia ser perigoso e cansativo.

Certamente o ponto de maior perigo para a navegação do trecho entre Manaus e Parintins é a chegada à ilha Tupinambarana, onde se encontra a cidade de Parintins. A ilha configura a margem externa de uma curva acentuada no rio Amazonas, tornando as águas extremamente violentas. Na cidade, uma história comum é a que prenuncia o fim da cidade, quando ela finalmente será tomada pelo rio. Voltarei a esse ponto no terceiro capítulo. É em virtude dessa violência das águas que embarcações menores não são vistas nesse lado da ilha. A orla que dá para o rio Amazonas possui a estação hidroviária, e também o porto da escadaria, utilizado principalmente por pescadores em virtude do fácil acesso ao mercado municipal e por lanchas que levam a cidades como Barreirinha-AM e Oriximiná-PA. Ao redor da ilha, entretanto, há dois outros portos. Um deles, próximo do curral do Garantido, já fora da área mais urbanizada, é utilizado para cargas e foi

utilizado como porto principal na época que a balsa do Porto Organizado de Parintins estava em reforma. Bem próximo ao centro da cidade, há a Lagoa da Francesa, em que barcos atracam e saem para viagens para o interior, com destaque para aqueles barcos que sobem o rio Andirá, terra dos Sateré-Mawé. Carlinhos, piloto responsável por uma embarcação que realiza esse trajeto, em entrevista concedida por ocasião das filmagens do Memorial Indígena Sateré-Mawé - Trajetórias em Parintins, contou um pouco sobre a história de como iniciou essa linha de transporte fluvial.

A linha do barco foi o seguinte: a linha do barco, a gente... funcionou essa linha pela dificuldade de passageiro. Eu todo o tempo trabalhei com barco. Aí eu cheguei aqui na beira, irmão, e vi grande quantidade de Sateré na beira, irmão, e falta de barco. Aí você sabe que a entrosação é como agora: a gente tá se conhecendo agora, mas você vai gostar de mim, eu vou gostar de você. Aí a gente entrosou um barco. De um a gente passou pra dois e tem três barcos na linha nossa, agora, tá, irmão? Esses barcos atualmente, eles não são meus. Eu pago R\$500 de frete por semana! Quinhentos por semana! (Entrevista com Carlinhos – Janeiro/2012)

Evidencia-se aí a necessidade de criação de laços entre o comandante de uma embarcação e seus passageiros, principalmente fora das grades rotas comerciais, já que um mal entendido pode fazer com que outras embarcações sejam preferidas. Mesmo nas principais rotas, esse é um ponto importante. Alguns passageiros me confidenciaram o ódio que tinham a uma comandante de embarcação que, segundo eles, era muito “mandona”, e desrespeitava os passageiros. Diziam que quando podiam escolher qual barco pegar, escolhiam outros, mas “infelizmente”, às vezes precisavam viajar com ela.

7.2 Pelo Paraná do Ramos até Maués – onde só vai quem quer

Entre Parintins e Maués, o trajeto se dá pelo Paraná do Ramos. Esse paraná possui cerca de 250 km de comprimento, saindo da margem direita do Rio Amazonas pouco após a cidade de Itacoatiara e voltando a encontrar o mesmo rio na altura da cidade de Parintins. É um paraná importante na região, sendo usado como acesso às cidades que ficam ao longo de seu curso como Boa Vista do Ramos e Barreirinha. Ele oferece uma rota alternativa ao rio Amazonas, propícia a embarcações com mais dificuldades de navegar contra a corrente forte do Amazonas que subam o rio. Maués, localizada na margem direita do rio Maués-Açú, é acessada por meio do Paraná do Ramos, passando por um de seus afluentes, o rio Urariá e alcançando o rio que leva o mesmo nome da cidade.

O rio, na altura da cidade de Maués, pouco antes de seu encontro com o Rio Urariá, apresenta um trecho muito amplo, em que a corrente das águas é baixa, formando quase um lago.

Dessa forma, ao contrário de Parintins, à beira de um rio violento, Maués possui uma orla que facilita a navegação, tendo diversas embarcações atracadas ao longo da cidade, além de um trecho extenso de praia, incluindo uma faixa de areia que, fora do período de cheia, avança para dentro do rio, tornando-se um grande atrativo turístico. Na época em que as praias estão presentes, não é raro notar embarcações particulares que atracam próximas às praias, para famílias ou grupos de amigos passarem alguns dias na cidade. Essa configuração também faz com que a quantidade de hotéis e pousadas na cidade seja elevada se comparadas com outras cidades do mesmo porte. Para Maués, de acordo com uma máxima comum, “só vem quem quer”, já que se localiza em um ponto em que não há rotas para outras cidades, indicando que é o turismo o grande incentivador para viagens ao local. Enquanto cidades como Parintins e Itacoatiara se localizam no principal rio da região, e veem passar embarcações com vários pontos de origem e destino pelo rio, Maués não é “caminho” para nenhuma outra cidade, apenas para sua extensa área rural. Se o Paraná do Ramos é um rio que concentra várias linhas de barco, os rios Urariá e Maués-Açú, subsidiários do paraná só são navegados por embarcações particulares e recreios e lanchas de linha que tenham como ponto de partida ou chegada a cidade de Maués.

Em Maués, ainda não foi finalizada a balsa que vai funcionar como porto organizado. Sua estrutura é semelhante à das demais cidades visitadas como Parintins e Itacoatiara, entretanto, uma série de problemas impediu o término da obra, como mostra reportagem do jornal Progresso da Amazônia - focado em assuntos do interior do estado:

“Nos próximos dias a empresa que vai tratar da obra estará no município. No Departamento Nacional de Infraestrutura de transporte (DNIT) o prefeito conseguiu que as obras da Estação Hidroviária de Maués sejam retomadas. A obra nunca foi concluída e recebeu do governo federal à época R\$ 8 milhões do Ministério dos Transportes. Há seis anos a obra está parada. Carlos Góes confirmou para o 1º de fevereiro a visita do superintendente do Amazonas em Maués, Sabá Reis. Em 2010 o Tribunal de Contas da União informou que a prefeitura pagou serviços não executados, apenas 60% da obra foi concluída, no entanto, 85% dos serviços foram pagos. Também foram encontradas irregularidades como superfaturamento, custos de mão de obra, materiais e equipamentos não detalhados. O prefeito informou também que o Porto da Língua da Princesa será porto alternativo e ganhará uma balsa flutuante.”

Ano XIV nº 78, fevereiro de 2014 p. 11

Assim sendo, o embarque e desembarque de passageiros é realizado no Porto da Língua da Princesa, em que as embarcações atracam diretamente à rampa de concreto ou a uma pequena balsa de ferro. Esse porto se localiza no centro da cidade, pouco antes da região portuária do Mercado Municipal. Na língua da Princesa são feitos todos os embarques e desembarques dos recreios mistos, enquanto no resto da orla onde não há a praia, se concentram as embarcações de pesca e aquelas que realizam preferencialmente o transporte de mercadorias do interior para o

mercado municipal.

Há pelo menos três embarcações (apenas recreios pequenos, de dois conveses) que realizam a linha entre Parintins e Maués, fazendo com que a frequência de viagens se dê aproximadamente a cada dois dias, embora cada barco possua um calendário fixo de acordo com a carga que costuma transportar. Geralmente, essas embarcações realizam o ciclo de ida e volta em uma semana, permanecendo entre três e quatro dias em cada cidade. Não há lanchas que realizem o trajeto de forma fixa, mas é possível contratar barcos rápidos que não façam linhas regularmente para realizar o trajeto.

A praia

Parte da orla de Maués forma uma praia com uma extensa faixa de areia. No período de seca do rio, a faixa se estende por vários metros, formando um acesso por areia ao meio do rio. A praia é um grande atrativo turístico de Maués e é na ponta sudoeste da cidade (onde se localiza a praia) que se encontra a maior parte dos hotéis e pousadas turísticos.

Imagem 23 – Algumas crianças brincam na faixa de areia recém-coberta pelas águas do rio Maués-Açú. Imagem de 12/fev/2013.

Também se concentra nessa região uma série de equipamentos de lazer. Na faixa de areia, em épocas de seca, há espaço para a colocação de traves para montar campos de futebol de areia e de redes que permitem a prática do vôlei; nos finais de semana e à tarde, antes de escurecer,

é possível ver muitas pessoas utilizando esses campos esportivos para, chegada a noite, voltarem para suas casas ou mesmo permanecerem nos bares localizados na beira da praia. O calçadão da avenida paralela à praia é utilizado para atividades físicas e reunião de pessoas. Ao contrário de outras cidades, nessa região os bares se localizam na parte oposta da avenida que margeia o rio, fazendo com que, da calçada da avenida, já haja acesso para a faixa de areia. Apenas no centro da cidade, onde a beira é de barranco e não forma praia, há quiosques sendo construídos entre a rua e o rio.

Programa Prefeitura Itinerante

A atual administração municipal colocou em operação um programa de gestão pública chamado “prefeitura itinerante”. Esse programa consiste em grandes comitativas de serviços públicos que reúnem ao menos um funcionário de cada secretaria municipal e equipes de saúde para, viajar de barco para as comunidades rurais do município.

Esse programa nasceu por uma dificuldade muito comum no estado, em que os municípios tem áreas muito extensas e o poder público costuma ficar restrito à sede municipal, obrigando os moradores do interior a viajar para a cidade para resolver problemas burocráticos e receber atendimento de saúde. Segundo o prefeito, em 2013 foram realizadas 9 ações da Prefeitura Itinerante. No ano seguinte, a expectativa seria fazer ao menos uma ação por mês, já que o programa é “a menina dos olhos” da administração municipal.

Chama a atenção esse tipo de programa que procura utilizar a hidrografia da região para chegar nas comunidades ribeirinhas muitas vezes há muitas horas de distância. Em todo o estado é possível perceber a utilização dos rios para os mais diversos serviços públicos, sendo frequentemente noticiado nos meios de comunicação a parceria com pilotos de embarcações para criar barcos escolares, que levam as crianças das comunidades ribeirinhas para a escola, a compra de “ambulanchas”, com capacidade de levar atendimento de emergência e realizar resgates no interior do estado. Além disso, há barcos específicos do Poder Judiciário, agências bancárias e de serviços públicos em geral. Esses programas costumam vir do governo federal ou estadual, por isso chama a atenção, em Maués, o governo municipal realizar esse tipo de ação.

Segundo agentes da prefeitura, são realizadas parcerias com donos de embarcações, além do empréstimo da lancha do vice-prefeito, para levar as equipes de saúde antes da embarcação com os demais serviços.

Uma particularidade de Maués é ter em seu território parte da Terra Indígena Andirá-Marau, dos Sateré Mawé, que também recebe visitas da Prefeitura Itinerante. Segundo participantes do programa, a primeira ação foi realizada em uma comunidade da T. I., que procurou reunir tuxauas de toda a área para uma reunião com a administração pública para “pensar políticas” específicas para os Sateré.

ProsaiMaués

O ProsaiMaués é a primeira reverberação do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (Prosamim) no interior do estado do Amazonas. Esse tipo de programa, iniciado na capital do estado como forma de promover reformar urbanas e ambientais nas regiões centrais formadas por igarapés, realiza a remoção e recolocação de moradores de áreas de palafitas, além de realizar ações de despoluição dos igarapés e combate às cheias. Ao contrário do programa original, que já conta com alguns locais em que foi implementado, o ProsaiMaués ainda está em estado de implementação, e ainda não é possível avaliar seus resultados. Algumas diferenças podem ser elencadas. Em primeiro lugar, o financiamento do BID para as obras na cidade de Maués exige que, além das ações concretas de infraestrutura nos igarapés e lagoas urbanas, também as comunidades rurais no interior do município recebam ações de infraestrutura, como a criação de caixas d'água, compra e instalação de geradores de energia elétrica e obras de infraestrutura em escolas na área rural. Em segundo lugar, o programa demanda também que a administração pública municipal sofra alterações em seu funcionamento, oferecendo contrapartidas ao dinheiro recebido. As contrapartidas não devem vir apenas em obras, mas também na informatização e democratização de processos de gestão, segundo a reunião de apresentação do programa²¹. Por fim, a ProsaiMaués está vinculado a programas de habitação de nível federal, como o Minha Casa Minha Vida e o Minha Casa Minha Vida Rural.

O Prosai-Maués tem como objetivo primordial “contribuir para a solução do problema de saneamento público”. Para isso, pretende realizar obras e ações em todo o município (incluindo as comunidades ribeirinhas e indígenas), com objetivos específicos como “melhorar a qualidade ambiental das lagoas Maresia, Prata e Donga Michilis”, “melhorar e ampliar rede de água e esgoto”, “fortalecer a gestão municipal” para assegurar a sustentabilidade das intervenções. De fato, o que se mostrou nas reuniões é que o Prosai-Maués é um programa muito amplo e que envolve um financiamento elevado. Como em Manaus, em que a limpeza dos igarapés serviu também para

²¹ A convite da prefeitura de Maués, pude acompanhar algumas reuniões de apresentação do projeto para gestores públicos, ocorridas no mês de fevereiro de 2014.

promover reformas urbanas, de moradia e de costumes, aqui a intenção parece ser a mesma, incluindo aí mudanças na gestão pública municipal. O que vimos foi, na prática, uma primeira oficina de capacitação de gestores sobre as formas corretas de se lidar com os recursos disponíveis: como realizar os pedidos, acompanhar a obra, que tipo de ação pode ser feita com qual verba, mas também sobre as formas “mais adequadas” de realizar reformas duradouras.

Segundo os participantes, em 2011 foi feita uma ronda de consultas públicas para mapear a situação de moradia e comércio na área que será afetada pelo programa. Na lagoa Donga Michilis (na região norte da cidade), 135 remoções estão previstas; na Prata (região central), 276; e na Maresia (próxima à orla sul da cidade), estão previstas 65 remoções, das quais 17 foram já realizadas. Há 9 formas diferentes de propor a reposição de moradia:

- 1 - Permuta com imóvel do Minha Casa Minha Vida
- 2 - Permuta por dinheiro para comprar casa (40mil reais) e terreno (10 mil reais), quando não houver MCMV
- 3 - Indenização
- 4 - Permuta com algum morador do entorno, não afetado pela remoção, que queira ir para o MCMV
- 5 - Indenização a proprietário não morador
- 6 - Indenização de fundo de comércio (que só pode ser aplicada se o comércio estiver regular)
- 7 - Indenização de fundo de lote (para terrenos que forem desapropriados em parte)
- 8 - Recuperação de fachada e instalações hidrosanitárias.
- 9 - Reposição de equipamentos comunitários e instituições (escola, igreja, praça...)

A preferência por se realizar permuta com o Minha Casa Minha Vida implica a saída desses moradores do centro da cidade para áreas de expansão urbana, o que faz com que muitos prefiram as outras alternativas, apesar de saber que será preciso um investimento próprio além da indenização para conseguir um imóvel no centro da cidade.

7.3 Trecho Maués – Itacoatiara/Manaus

Maués, apesar de ser um local de visitação turística, não pode ser considerado uma cidade média de acordo com as especificações de Oliveira e Schor (2010), sendo portanto uma origem ou destino de viagens muito diferentes daquele entre Parintins e Manaus, as duas maiores cidades do Estado. O trajeto entre Parintins e Maués, como visto na seção anterior, tem poucas opções de transporte. Ainda assim, é a segunda rota mais frequente, perdendo para os trajetos que levam de Maués para a capital do estado, seja a partir de recreios que levem diretamente a uma cidade e outra, seja a partir das lanchas e recreios que possibilitam aos passageiros combinar um trecho fluvial até Itacoatiara e um rodoviário entre Itacoatiara e Manaus. Para outras cidades, como Barreirinha e Boa Vista do Ramos, as opções são ainda mais reduzidas, e dependem, por se

localizarem no próprio Paraná do Ramos, da combinação de barcos até Parintins e lanchas que levem de Parintins a essas duas cidades, ou de voadeiras que busquem os passageiros no recreio em movimento quando desce o Paraná. Maués possui ainda linhas de barco regulares que sobem o Rio Maués, em direção às comunidades ribeirinhas do interior do município.

O trajeto de Maués a Itacoatiara é muito comum, especialmente utilizando embarcações rápidas como as diversas lanchas que operam nesse trecho. Itacoatiara, ligada a Manaus por uma estrada, serve como escala e ponto de baldeação do modal de transporte para aqueles que querem chegar à capital mais rapidamente. É possível pegar uma lancha em Maués e, através do acesso do Paraná do Urariá e do trecho do Paraná do Ramos até o Rio Amazonas, chegar em poucas horas à cidade de Itacoatiara. De lá, enquanto o desembarque era feito nos flutuantes (antes da entrada em operação do porto), o acesso às ruas da cidade, por escadarias já levava diretamente a ônibus ou peruas, incluídas no valor cheio da passagem. Algumas pessoas preferiam, em vez de comprar ambas as passagens de uma vez, chegar a Itacoatiara e negociar com um táxi e outros passageiros a viagem até Manaus, realizada em pouco menos de 4 horas de ônibus e podendo ser reduzida em até 2 horas, dependendo do acordo feito com o táxi e da disposição do passageiro em realizar o trajeto em uma velocidade muito acima do limite regulamentado na rodovia AM-010, que liga Itacoatiara à capital amazonense.

Itacoatiara serve como ponto intermediário não apenas no trajeto de Maués a Manaus, mas em grande parte dos trajetos que percorrem o rio Amazonas. Entre Manaus e Parintins, é a única cidade que pode ser um ponto de parada das embarcações que fazem esse trajeto. Praticamente na metade do caminho, ela tem se tornado ponto de embarque de passageiros na descida do rio.

Com a inauguração do porto da cidade no final de 2013, estima-se que as paradas sejam mais frequentes, uma vez que, antes, ela se dava em flutuantes próximos à orla, tornando as manobras, bem como o acesso dos passageiros, mais difíceis. Mesmo que não pare na cidade, é possível receber novos passageiros a partir de táxis fluviais, isto é, lanchas e voadeiras que a partir de uma negociação prévia, levem os passageiros até o barco, que reduz a velocidade deixando o motor em “ponto morto”, para que o passageiro suba ao primeiro convés. No caminho contrário, em direção à cidade de Manaus, os passageiros não costumam optar pela baldeação intermodal na cidade de Itacoatiara, já que, apesar de levar um menor tempo de trajeto, é necessário pagar uma nova passagem, que encarece bastante a viagem. Além disso, nesse trajeto, o horário mais comum de chegada e partida é durante a manhã, fazendo com que, invariavelmente, se passe por Itacoatiara

à noite ou de madrugada, quando a oferta de ônibus é muito reduzida.

Itacoatiara é uma das mais antigas cidades do Amazonas e, embora não tenha sofrido o processo de conurbação com a capital, faz parte da Região Metropolitana de Manaus. É uma das poucas cidades a que se pode chegar por via rodoviária, o que traz para a rede de transporte local algumas particularidades. Como o transporte rodoviário entre Itacoatiara e Manaus é mais rápido que a maioria das embarcações que fazem esse trajeto, muitas lanchas de cidades próximas, como Maués, realizam a venda do transporte para Manaus de forma intermodal.

Itacoatiara, como Parintins, também sofre com a ação das águas. Em grau menor, é possível encontrar moradores da beira do rio que, décadas atrás, viviam na casa de parentes em uma rua paralela que não existe mais, fruto da força do rio e de sucessivas quedas do barranco à beira do rio. Apesar desse processo, o rio não é tão violento nessa cidade como é em Parintins, permitindo que a orla possua muitos flutuantes e embarcações atracadas. Os moradores de um bairro na beira do Rio Amazonas, que contavam sobre as ruas desbarrancadas, explicaram as vantagens de se viver na beira. Para eles, a proximidade com o rio é a principal vantagem, por dar acesso fácil e permanente às águas. Com uma voadeira, indicaram que podiam chegar ao centro da cidade com mais facilidade, além de poder pescar e, em seu tempo livre, visitar alguma praia nos arredores.

O centro da cidade apresenta grandes equipamentos públicos e comerciais, além de praças que contam com quadras poliesportivas e ginásios. A orla era formada por uma faixa de flutuantes e embarcações, removidas com o início da operação portuária da balsa. A beira, de barranco, têm recebido sustentação reforçada, já que, sem a faixa de barcos e flutuantes, fica mais vulnerável à erosão causada pelo rio. Ainda assim, a orla próxima ao porto é ocupada majoritariamente por residências. As principais ruas comerciais e regiões de bares e lanchonetes (inclusive os locais de reunião de estivadores e pescadores) se encontram em ruas internas da cidade. A orla é relativamente pequena em relação à dimensão da cidade, que cresce no eixo nordeste, afastando-se do rio. Apesar disso, ao longo da área urbana é possível encontrar áreas alagáveis e igarapés, sobre os quais se localizam as poucas habitações palafíticas de Itacoatiara.

A cidade pretende ampliar sua participação como interposto comercial e receptador de cargas que partem para Manaus. Segundo práticos que atuam na região, o Rio Amazonas, a partir daquele trecho, passa a ficar em condições mais difíceis de navegação, especialmente durante a vazante, em que os grandes navios cargueiros ficam sujeitos a atolar nos bancos de areia que se formam até a cidade de Manaus. A contratação de práticos é comum para seguir pela via fluvial. Por

esse motivo, Itacoatiara pretende utilizar o novo porto para receber carregamentos de mercadorias e matérias prima e enviá-lo via rodoviária para a capital do estado.

A rota entre Maués e Manaus via Paraná do Ramos é comercialmente muito importante, em virtude da empresa AMBEV possuir a fábrica de extração do xarope de guaraná na cidade de Maués e a fábrica para produzir as bebidas que então serão distribuídas para outros pontos do Brasil e do mundo, em Manaus. Em 2011, em uma seca histórica, um site de notícias do Amazonas (Blog da Floresta) explicava:

Deputado quer drenagem do Paraná do Ramos

Na próxima semana, a Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (Ahimoc), vinculada ao Ministério dos Transportes (MT), vai iniciar um projeto para a dragagem de dois trechos do Paraná do Ramos, que dá acesso aos municípios de Maués, Barreirinha e Boa Vista do Ramos. A medida é objeto de solicitação do deputado Sidney Leite (DEM), que apresentou ao órgão o impacto sofrido pelos três municípios devido às vazantes históricas que vêm sendo registradas no Amazonas. Em visita ao superintendente da Ahimoc, Sabá Reis, Sidney Leite explicou que as secas recordes do rio nos últimos anos e o surgimento dos bancos de areia estão dificultando o transporte de passageiros, cargas, combustíveis e do extrato de guaraná produzido pela Ambev em Maués, que precisa chegar a Manaus para a fabricação de refrigerantes.

Com imagens obtidas por meio de GPS (Sistema de Posicionamento Global), o deputado mostrou ao superintendente que os dois trechos estreitos, que totalizam quatro quilômetros, estão compreendidos entre a entrada do paraná e a Vila Silves, localizada na divisa dos municípios de Urucurituba e Boa Vista do Ramos. “A viagem de Maués até Manaus, feita no trajeto normal, dura em média 24 horas. Mas, com a vazante, as embarcações ficam impedidas de navegar pelo paraná. O trajeto alternativo é feito por Parintins e chega a durar 50 horas. Com isso, o preço dos produtos aumenta em mais de 100% e há racionamento de energia em Maués, por causa da falta de combustível nas termelétricas”, ressaltou Sidney Leite. (Reportagem de 29/09/2011, disponível em

<<http://blogdoaldemirdemaus.blogspot.com.br/2011/09/deputado-quer-drenagem-do-parana-do.html>>)

Essa região é bastante irrigada, cheia de canais, igarapés, rios e furos, permitindo a práticos realizar a travessia até o Rio Amazonas e as cidades em sua margem de forma relativamente rápida mesmo em situações de seca. Entretanto, em uma situação de seca extrema embarcações um pouco maiores que uma voadeira ou uma canoa têm muita dificuldade em vencer alguns trechos do rio. Para recreios ou mesmo barcos exclusivamente voltados ao transporte de cargas, esse é um problema grande, que mobiliza não apenas a população local, mas o governo estadual e as outras cidades ao redor.

Muitas vezes, em conversas sobre situações extremas, a seca se mostra mais preocupante que a cheia, uma vez que isola comunidades (e mesmo cidades). São narradas situações em que o acesso a uma determinada comunidade rural precisava ser feito vencendo quilômetros de terra úmida. Na cheia, dizem, pode ocorrer a perda de plantações e de casas, mas o problema do isolamento não acontece. Sendo o rio a única via de acesso para muitos lugares, a seca pode gerar

um isolamento muito perigoso. Para as cidades localizadas nas margens ou rios subsidiários do Paraná do Ramos, como Maués, esse fenômeno é uma preocupação real.

7.4 Manaus e seus arredores

Ponta Negra e o Tarumã Açú

O bairro da Ponta Negra é o único trecho do Rio Negro que oferece condições para o banho, já que forma uma praia de areia. Ele se localiza na parte mais a montante da orla da cidade com o Rio Negro e trata-se de um bairro periférico. Apesar disso, é considerado por muitos moradores como o bairro mais rico da cidade. De fato, a avenida que margeia o rio abriga, ao lado oposto, um tipo de construção ainda raro de se ver na cidade de Manaus: grandes edifícios residenciais de alto padrão, muitas vezes com muros elevados, e nas ruas paralelas a esta, condomínios fechados, também murados e de alto padrão. A região da Ponta Negra é formada quase que exclusivamente por esse tipo de construção, que Caldera (2000) chamou de “enclaves fortificados”, diferenciando-se assim da também verticalizada região central da cidade, que não possui essas barreiras.

Entretanto, além dessa parte residencial, durante a duração desta pesquisa foi possível conhecer dois tipos de configuração do espaço público entre o rio e a avenida principal. Até 2011, a orla de lazer da Ponta Negra era formada por equipamentos como quadras de futsal e vôlei, arenas para a prática do futebol de areia e futevôlei, *playgrounds* infantis, lanchonetes e bares, restaurantes e um auditório. A praia é limitada por um lado pelo Hotel Tropical, um *resort* de luxo e, por outro, por dependências da Marinha do Brasil. Apesar disso, dada a variação do nível do rio, a praia durante a maior parte do ano se limitava a um pequeno trecho da praia, próximo do paredão que limita o Hotel Tropical. Nessa primeira configuração, era possível perceber uma divisão clara entre os espaços de lazer. Os moradores locais não eram vistos na praia, nem mesmo nos restaurantes e quadras, preferindo utilizar os equipamentos de lazer dos próprios condomínios. Sua presença na orla era percebida apenas no calçadão da avenida que margeia o rio, praticando corrida e levando cachorros para caminhar. Os equipamentos de lazer e o comércio eram frequentados por moradores de outros bairros da cidade que se deslocavam utilizando uma das duas linhas de ônibus que levava do centro da cidade à Ponta Negra. Muitos deles iam para utilizar um conjunto de equipamentos desse local: banhar-se, praticar esportes, comer e beber nos bares e restaurantes com caixas de som brigando para ver qual conseguia tocar as músicas do momento (forró, tecnobrega, pagode) no maior volume.

O aumento de casos de afogamento e desaparecimento de banhistas acelerou o processo para regulamentar o uso da praia e reformar toda a orla, o que se deu entre 2010 e 2011. A nova Ponta Negra pretendia regulamentar o uso da praia e oferecer equipamentos que erradicassem práticas consideradas impróprias, como a música alta, a utilização das antigas estruturas de escadas e paredões para o rio como plataformas de saltos na água e a fiscalização sanitária dos restaurantes e bares da orla. As reformas fizeram com que ao longo da margem, uma praia perene fosse produzida, possibilitando aos banhistas o acesso ao rio e à faixa de areia independentemente da época do ano.

Uma notícia do portal A Crítica, em dezembro de 2011, trazia as transformações sofridas pela Ponta Negra e a impressão de seus visitantes:

A nova Ponta Negra conta com o calçadão de dois mil metros de extensão 20 mil metros quadrados em pedra portuguesa, ganhando, ainda, três quadras de vôlei de areia e futvôlei, o skatepark, espaço para a praça do artesanato, dois banheiros, dois novos pontos de ônibus e uma rotatória na saída da avenida do Turismo para melhorar o tráfego de acesso e saída à Ponta Negra.

(...)

O pedreiro José Pereira Silva, 51, foi passear com a esposa e os filhos, de nove e 11 anos, e ficou surpreso com ao perceber que gastou cerca de R\$ 100 no passeio.

“Tudo está com um preço muito alto. Pagamos, só de comida, R\$ 12 para cada um no almoço. Fora o valor dos refrigerantes e dos doces depois.

Passear na Ponta Negra com a família não é mais um programa para se fazer todo final de semana. Agora, com sorte, é uma vez por mês, e trazendo água e lanche na bolsa para não gastar tanto”, comentou José Pereira.

(Disponível em: <http://acritica.uol.com.br/noticias/Manaus-Amazonas-Amazonia-Populacao-reclama-alimentos-Ponta-Negra_0_1064893510.html>)

As reformas não foram exclusivas à parte de terra firme, mas também lidaram com as atividades no rio, em especial, o convívio entre banhistas e pilotos de embarcações de lazer, como lanchas e jet-skis. Pela localização da praia e o nível econômico dos moradores da região, podemos compreender a presença de inúmeras marinas na orla do Igarapé do Tarumã-Açú, um igarapé cujo encontro com o Rio Negro se dá pouco depois da praia de Ponta Negra. O Tarumã-Açú, especialmente nos finais de semana, recebe diversas embarcações como essas, pilotadas pelos moradores do bairro.

Balsa Manaus-Iranduba

A Ponte sobre o Rio Negro foi inaugurada no final de 2011, com a promessa de integrar com mais agilidade e rapidez os municípios de Manaus e Iranduba, oferecendo acesso também a Manacapuru. O surgimento da ponte, de fato, encurtou o tempo da viagem que antes era realizada por balsas. Como vimos no capítulo 1, a balsa é uma embarcação de grande porte e grande

capacidade de carga, sendo a responsável por realizar várias viagens por dia, levando veículos e pessoas de uma margem para a outra do Rio Negro. A ponte deu acesso direto à AM-070 Manoel Urbano, que já existia anteriormente.

A comparação entre os dois modos de atravessar o rio foi realizada e gerou argumentos favoráveis e contrários tanto à construção quanto às regras de operação da ponte. Uma reportagem do jornal A Crítica, de 24 de outubro de 2011 apresentava as mudanças para os trabalhadores da balsa:

Travessia de balsas vai deixar saudades

Para os trabalhadores que dedicaram parte de suas vidas às atividades das balsas, o sentimento é de nostalgia com a desativação do serviço

Manaus, 24 de Outubro de 2011

TAYANA MARTINS

Para muitos, a desativação dos serviços das balsas do porto de São Raimundo pode ser um alívio devido a uma série de problemas enfrentados pela população como as filas e demora na travessia. Mas para os trabalhadores que dedicaram parte de suas vidas às atividades das balsas, a travessia vai deixar saudades. O comandante Pedro Santos da Silva, 50, que conduz balsas há pelo menos 19 anos, revelou estar com o coração apertado com o encerramento das atividades no porto.

No início deste mês, a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH) anunciou que irá transferir parte da estrutura do local, que conta com seis balsas e 80 funcionários, para o porto da Ceasa, assumindo a travessia para o Careiro da Várzea, e criará o serviço de travessia por balsa entre os municípios de Nova Olinda do Norte e Autazes.

Para o comandante Pedro, a mudança para o outro porto significa um recomeço. Ele apontou que o que vai levar de mais importante dos anos que trabalhou nas balsas de São Raimundo serão as amizades que construiu em quase duas décadas de serviço.

“Nessas balsas eu conheci tanta gente, pessoas simples, autoridades do Estado. Elas vão ficar gravadas na minha memória para o resto da minha vida. Terei que começar do zero na nossa travessia”, disse.

Ao longo dos anos, o comandante lembra que já enfrentou várias tempestades, chegou a presenciar acidentes com embarcações e a ver pessoas que caíram das balsas, no rio.

(...)

Desafio

O comandante Fernando de Souza Andrade, 57, que trabalha nas balsas há pelo menos 18 anos, informou que a travessia da Ceasa agora é o grande desafio dos trabalhadores das balsas, uma vez que tem maior extensão do que a de São Raimundo e o rio geralmente é mais agitado.

“Temos que ter atenção redobrada nessa travessia. Já trabalhei algumas vezes nesse trecho, agora vamos ter que nos acostumar com novo caminho. Com essa mudança, parece que estou começando tudo de novo, como no meu primeiro dia de trabalho”, destacou Andrade.

(...)

Outro porto

A partir de 30 de outubro, a SNPH assume a travessia no Porto da Ceasa, substituindo as duas empresas que atualmente respondem pelo serviço. Segundo estimativa da SNPH, uma média 20 mil pessoas utilizava as balsas particulares para fazer a travessia Manaus-Careiro da Várzea, todos os meses.

Origens

De acordo com informações da SNPH, a travessia do Município de Iranduba para Manaus começou no bairro Colônia Oliveira Machado, Zona Sul de Manaus, no porto Moss.

Nessa época, o batelão do senhor Porfírio saía aos sábados com a produção agrícola do Cacau Pirêra para a Colônia. Mais tarde foi montada a segunda cerâmica do local, a Marajó (atualmente denominada de Rio Negro), que foi administrada por Ricardo Silva, o Pepeta, famoso atacante do Nacional dos anos 70 e que gerou o nome da Ponta do Pepeta.

O porto de São Raimundo, de onde partia a balsa, havia sido reformado, com a construção de um prédio administrativo para a AHIMOC, e com a reforma da rampa de acesso da rua à água para acessar os barcos e balsas, além da construção de espaços para serem utilizados pelos antigos proprietários de quiosques que ofereciam lanches, merendas e refeições. A construção de tais espaços ia ao encontro da proposta de “requalificar o porto”, acabando com a informalidade de vendedores e oferecendo às embarcações espalhadas pela orla do Igarapé de São Raimundo, um espaço para realizar embarque e desembarque de cargas e passageiros. O plano, segundo contaram funcionários da AHIMOC seria fazer desse o porto responsável pelas viagens Rio Negro acima, trazendo para ele as embarcações com os destinos nessa região que se encontravam e operavam na Estação Hidroviária de Manaus. Entretanto, a construção da ponte fez com que as balsas tornassem-se quase desnecessárias, reduzindo em muito a frequência das viagens e a quantidade de balsas disponíveis.

A reforma do Porto de São Raimundo visava requalificar a orla de Manaus (já que se encontra em um bairro vizinho ao centro da cidade), reorganizando as linhas fluviais do transporte misto de cargas e passageiros. Para isso, contava-se com três movimentos – a migração das linhas sentido Alto Rio Negro da Estação Hidroviária (e preferencialmente das balsas de Manaus Moderna também) para o Porto de São Raimundo, a migração das embarcações menores que atracavam e ofereciam viagens no própria orla do Igarapé (estas, geralmente, para locais menores, ou com várias escalas em comunidades ribeirinhas) e com o fortalecimento das balsas, aumentando a eficiência do embarque e desembarque de veículos. Entretanto, a construção da ponte lesionou o tripé sobre o qual se esperava requalificar São Raimundo, reduzindo a importância e necessidade das balsas e, conseqüentemente à baixa movimentação esperada para lá, desanimando os donos de embarcações e companhias de transporte fluvial de migrar para esse novo espaço.

As balsas saíam a cada trinta minutos ou uma hora, de acordo com o dia da semana e com o horário. Antes do embarque, formava-se uma fila de carros e caminhões que aguardavam o desembarque para, com a ajuda de tripulantes da balsa e trabalhadores do porto, conseguir dispô-los na balsa de forma que a lotação máxima fosse alcançada. Caminhões, carros e motocicletas eram taxados de forma diferenciada, enquanto pedestres e ciclistas (geralmente em grande número) tinham acesso gratuito à embarcação, até a lotação máxima permitida para essas categorias. Depois do embarque, a balsa se soltava do porto, iniciando o trajeto de travessia do rio Negro. Temos, então, um exemplo da navegação de travessia, que levava cerca de meia hora e tinha o caminho variável de acordo com a estação do ano. O ponto de chegada, independentemente do trajeto, se

dava em Cacau Pirêra, no município de Iranduba. A chegada – como a partida – acontecia diretamente na rampa de asfalto para se acessar a rua. O largo espaço onde se chegava era um centro comercial da cidade, com uma grande feira fechada, que contava com vários quiosques de venda de carnes, peixes, verduras, artesanato e alguns locais que serviam refeições. A rua que saía desse local também era um centro comercial daquele bairro. Além disso, havia um terminal de lanchas rápidas e um ponto de saída de ônibus, o que funcionava como um terminal de integração entre modais diferentes. As viagens não necessariamente eram feitas apenas para atravessar o rio, mas a partir dali era possível pegar ônibus para a sede dos municípios de Iranduba e Manacapuru.

De Manaus para comunidades rurais

Há muitos outros exemplos de rotas que fazem parte dos deslocamentos cotidianos dos moradores da região. Se pensarmos no município de Manaus, é possível elencar dezenas de comunidades rurais que realizam viagens cotidianas para a sede do município ou para as cidades vizinhas. A Marina do David, próximo ao bairro da Ponta Negra, no igarapé de Tarumã-Açú, é uma marina particular em que uma associação reúne pilotos de lancha que realizam os trajetos entre algumas comunidades rurais e a cidade. Ao longo do Tarumã-Açú, há alguns portos como esse, maiores ou menores que servem como um ponto de entrada na cidade. Em geral, localizam-se próximos de um ponto final de linha de ônibus regular na cidade. Assim, os moradores de comunidades a oeste da cidade entram em Manaus através desses portos. Conheci, em meu campo, dois deles: a Marina do David e a Prainha. Enquanto na Marina do David há uma cooperativa, linhas regulares de transporte e uma estrutura mais consolidada, com embarcações atracadas no local, um píer recém-reformado, e oferecimento de linhas de transporte turístico, na Prainha, uma pequena balsa antiga é o ponto de chegada das embarcações. A rua que dá na Prainha ainda não foi completamente asfaltada e não há linhas regulares funcionando ali. Trata-se de um ponto de entrada voltado para moradores de comunidades próximas que possuem suas próprias embarcações: canoas a remo ou voadeiras. É da Prainha que os Sateré-Mawé das comunidades de Manaus e Iranduba entram em contato com seus parentes nas comunidades do Tarumã-Açú, para que os busquem nesse porto.

A Marina do David ainda oferece passeios turísticos, aproveitando sua proximidade com a Ponta Negra, espaço de lazer e turismo da cidade. Esses passeios oferecem transporte a praias próximas, como o Tupé e a Praia da Lua. Essas praias são faixas de areia na beira do Tarumã-Açú que atraem moradores de Manaus, que querem nadar em um trecho mais tranquilo do rio, comer nos

restaurantes lá localizados ou mesmo fazer festas e acampar na praia.

7.5 Manacapuru

Manacapuru, como ocorre em geral com as cidades amazônicas, está assentada na beira de um rio e sua região central, polo mais antigo de ocupação, está organizada em função desse rio. Por outro lado, a cidade possui uma pouco comum ligação viária com a capital e outras cidades do interior do estado através da rodovia Manoel Urbano, revitalizada depois da construção da ponte sobre o rio Negro e que colocou fim à travessia de balsa. Essa rodovia, que no perímetro urbano se transforma em avenida, cria outro eixo, paralelo à orla do rio Solimões, a partir do qual a cidade se organiza. Manacapuru é ponto chave na rede de distribuição de pescado para Manaus e em contrapartida as feiras locais são abastecidas com produtos frescos que realizam o movimento contrário, movimentando um grande volume de produtos. Localizada em uma península onde dois rios se encontram, o Miriti e o Solimões, muito de sua lógica de transportes e deslocamento interno se orienta por essa configuração; a locomoção por motos e carros na cidade é complementada pela locomoção em pequenos barcos pela área de várzea e pelo interior do município.

Os caminhos que são realizados diariamente na cidade de Manacapuru chamam a atenção pela multiplicidade de estruturas e superfícies sobre as quais são realizados. A cidade tem como característica o fato de possuir áreas alagadiças – depois de fortes chuvas ou durante o período da cheia dos rios – e regiões em que se estende para a superfície do rio, a partir de embarcações, flutuantes e palafitas. Dessa forma, oferece superfícies diversas para os deslocamentos cotidianos. As ruas asfaltadas e de terra (poucas, segundo os relatos produzidos) combinam-se com outras estruturas para o deslocamento a pé, ou mesmo de canoa, bicicleta e motocicletas.

Nas regiões alagadiças, ou mesmo em um trecho da orla do Solimões, podemos perceber pontes e estruturas suspensas de madeira que possibilitam o deslocamento de pedestres (em alguns casos também de bicicletas e motocicletas). Com largura bastante limitada, essas estruturas permitem o deslocamento das ruas principais para as casas de palafitas mais afastadas. Como as próprias casas, essas pontes e passarelas demandam uma reforma constante para compensar a degradação da estrutura pelas águas e pelo uso. Há passarelas como essas na orla do Solimões, mas ela é mais frequente nos bairros ao norte da cidade, mais distantes do centro comercial.

Uma estrutura que também demanda reforma constante e, por isso pode ser encontrada em diversos estados de conservação, são as escadarias. Algumas pequenas escadas estão presentes por toda a cidade, em especial nos bairros Biri-biri e Correnteza, em que várias ruas asfaltadas são elevadas em relação ao solo sobre o qual se erguem as casas e nos bairros situados entre os braços do Miriti, na parte norte da cidade. A elevação percebida na orla de ambos os rios explica também a diferença dessas estruturas: o Solimões possui trechos em que a terra firme eleva-se rapidamente, formando grandes paredões, enquanto na orla do Miriti, tal elevação é gradual, sendo acompanhada pela altura das palafitas. No Solimões, os escadões permitem que se acesse o rio, os flutuantes e embarcações que lá se encontram.

Em áreas de terra, com vegetação baixa, os principais caminhos são marcados no solo pela repetição. Assim, o acesso a alguns flutuantes e a superfície de terrenos baldios usados como atalho indicam os caminhos realizados pela população dessa região. Quando a área é alagadiça, por vezes são dispostas longas e estreitas pranchas de madeira para facilitar a travessia.

Imagem 24 – Passarela de madeira em terreno alagadiço. Fotografia tirada na cidade de Manacapuru, em fev/2013.

Ponte sobre o Rio Negro

Maior ponte estaiada construída sobre um rio do país, a Ponte Rio Negro liga Manaus a Novo Airão, passando por Iranduba e Manacapuru. A construção, desejada e cobrada há muito

tempo por parte da população do estado, foi finalizada em 2011, mas a euforia inicial alimentada pelas promessas de desenvolvimento econômico das cidades envolvidas foi substituída em Manacapuru por desconfianças e controvérsias no tocante aos resultados concretos trazidos pela ponte. Há duas empresas que oferecem serviço de lotação a quem deseja viajar a Manaus, cobrando cerca de R\$ 20,00 por passageiro pelo trajeto do centro de Manacapuru até o outro lado da ponte, em Manaus.

Do ponto de vista da maioria dos moradores entrevistados pelas equipes durante o levantamento de campo, a construção da ponte não trouxe vantagens para sua vida cotidiana. Inegavelmente o tempo de viagem entre Manaus e as cidades do outro lado do rio diminuiu muito, entretanto são poucos os que comemoram o fato; a diminuição do tempo de viagem até Manaus não parece ser considerada, já que as viagens que realizam giram em torno das mudanças de domicílio e as visitas ao interior do município realizadas pelos entrevistados. O fator mais lembrado em relação à ponte é a possibilidade de manauaras chegarem mais rápido à cidade, o que é visto de forma controversa pelos moradores locais. Há mais turistas na cidade nos fins de semana e festas, atraídos pela rapidez de viagem que antes contava com horas incalculáveis nas filas da balsa e menos trabalhadores ocupando a rede hoteleira durante a semana pela possibilidade de realizar o serviço e voltar para casa no mesmo dia. A princípio a “aproximação” com a capital representa um perigo real para essas pessoas, pois parece estar chegando pela estrada um modelo de cidade perigoso e problemático, com drogas, assaltos e mais violência, o que seria característico de Manaus²².

A ponte é bem vista pelos comerciantes ligados ao escoamento da produção pesqueira dos frigoríficos; acabando com a imprevisibilidade dos horários dos barcos o tempo de transporte da carga dos fornecedores aos compradores pode ser melhor calculada e o serviço melhor executado. Para esse setor a ponte, ainda que não tenha significado um aumento da comercialização do produto, inegavelmente trouxe benefícios aos seus negócios melhorando a logística. Dos nove maiores frigoríficos do estado, três se encontram em Manacapuru e mais cinco na rodovia Manoel Urbano; por essa imediação circula uma grande porcentagem do volume de pescado do estado.

Rodovia Manoel Urbano

A rodovia Manoel Urbano liga Manacapuru a outras cidades, mas também funciona como eixo orientador da própria cidade, transformando-se em via principal do perímetro urbano. Mudando de nome três vezes – Boulevard Pedro Rates de Oliveira, Rua Quintino Bocaiuva e

²² O discurso que coloca Manaus como uma cidade violenta é muito disseminado tanto no interior do estado quanto na própria capital do Amazonas.

Avenida da Correnteza – ela conecta todos os bairros da cidade. Nos bairros mais afastados, alguns estabelecidos há bastante tempo, outros frutos de expansão recente – invasão ou loteamento – as ruas secundárias tem acesso à rodovia através de uma rua principal, asfaltada, que apresenta os estabelecimentos de comércio do bairro e por essas características concentra grande parte do movimento de pessoas, carros e motos. As ruas paralelas e transversais à principal já não apresentam essas mesmas características; o trânsito é bem menor, a via é mais estreita e as calçadas são raras e algumas vezes o acesso de qualquer meio de transporte é difícil, a passagem só é possível mesmo a pé através de caminhos pelo terreno entre as casas ou na descida dos barrancos até o rio. Nos bairros centrais as ruas são asfaltadas, as calçadas são mais comuns e conservadas e o trânsito de veículos, embora disperso, é maior que nos bairros afastados; nas proximidades da rua principal na região central o trânsito, sobretudo de motos, é intenso a qualquer hora. Um único semáforo regula o trânsito no cruzamento de duas avenidas na praça da matriz; em todo o restante da extensão da via, pedestres, motos e carros disputam o espaço sem levar em consideração outros sinais de trânsito disponíveis, como placas e faixas de pedestre.

Estruturas Portuárias

O segundo meio de acesso à cidade são as vias fluviais. A cidade, à margem esquerda do rio Solimões, antes de seu encontro com o Rio Negro, não possui um porto organizado, seja para passageiros, seja para cargas. Entretanto, a orla da cidade, formada pelo Rio Solimões e também pelo Rio Miriti tem uma região que concentra algumas embarcações. O conjunto de flutuantes localizados no rio Solimões formam uma espécie de rua paralela à Av. Eduardo Ribeiro, uma das principais da cidade, na área central, e funciona como atracadouro tanto de embarcações pesqueiras quanto dos barcos regionais. Essas embarcações realizam o chamado “transporte misto”, por levar passageiros e cargas para comunidades ribeirinhas do interior do município e para outras cidades, em especial aquelas localizadas rio acima, no próprio Solimões e no Rio Purus, localizado poucos quilômetros a montante. Para a capital do estado, não há linhas regulares de barco; o deslocamento é realizado exclusivamente via rodoviária.

Os flutuantes nessa região central concentram um tipo de comércio voltado às comunidades do interior, seja estocando e revendendo os produtos que vêm de outras partes, como o pescado, seja vendendo mercadorias para serem transportadas para os outros municípios e comunidades. As embarcações que atracam ali ficam por até dois dias, mediante um acordo financeiro com o dono do flutuante, realizando o carregamento e descarregamento de mercadorias e o embarque de passageiros algumas horas antes da saída prevista do barco.

Imagem 25 – A beira de Manacapuru e as escadas e rampas que dão acesso à “rua de baixo”, paralela à orla e formada por flutuantes e embarcações. Imagem do Acervo NEPECAB, fev/2013.

Imagem 26 – Vista de alguns flutuantes da Av. Beira Rio. Nota-se as conexões entre eles pelas pranchas. O Flutuante do Batalha - Comercial São Francisco exibe uma placa para a cidade. É um dos poucos que possuem duas entradas, essa que é vista na foto e outra que dá para o rio. Imagem do Acervo NEPECAB, fev/2013.

Os barcos que não tem uma viagem prevista para os próximos dias atracam em locais mais afastados do centro comercial ou ainda na orla do Miriti, realizando a travessia pela estreita passagem entre um rio e outro em épocas secas. Muitas embarcações são também o local de moradia de famílias, criando na orla da cidade, além do centro portuário, regiões residenciais sobre as águas.

Na orla do Miriti, predominam as canoas e voadeiras, meio de transporte de muitos moradores da cidade seja para alcançar alguma comunidade próxima, seja para deslocamentos intraurbanos. Assim, essas pequenas embarcações oferecem uma alternativa de transporte aos mototáxis. As canoas podem ficar atracadas sob os cuidados de algum conhecido, ou na própria casa de seu dono. Nas regiões de palafitas é muito comum a presença desse tipo de barco amarrado aos pilares da casa. Um revendedor de canoas, em um flutuante no Solimões disse que a menor canoa – de cerca de 5 metros – pode ser vendida por R\$100,00.

O deslocamento fluvial intraurbano está presente, sendo realizado principalmente através dos rios Miriti e Solimões, conectando o centro comercial da cidade aos bairros da orla do Miriti e dos igarapés nessa parte da cidade, que concentram casas de palafita. As canoas e voadeiras, de madeira ou metal, são vistas nesses rios transportando homens, mulheres, crianças de todas as idades e pessoas idosas. A principal dificuldade dessas pequenas embarcações é lidar com os barcos maiores que porventura navegam Miriti adentro, já que isso ocasiona ondas na água – o chamado *banzeiro* – que demanda perícia e experiência do condutor da canoa. No trecho do Solimões o perigo aumenta dada a velocidade desse rio, a quantidade de matéria orgânica que é levada por ele e a imprevisibilidade das correntes de água.

7.5 Rio Solimões e a cidade de Tefé

O trajeto para as cidades localizadas no rio Solimões parte do mesmo ponto em Manaus que as viagens que descem o rio Amazonas: a Estação Hidroviária e a região portuária de Manaus Moderna. Essas rotas, que podem levar às cidades de Codajás, Coari, Tefé, além das mais distantes Benjamin Constant e Tabatinga, na tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Colômbia. O rio Solimões, de águas barrentas e velozes, oferece o risco de choque com troncos de madeira submersos que podem danificar o casco das embarcações, o que demanda maior atenção dos pilotos que realizam esse trajeto.

Tefé é uma cidade localizada à margem direita do Rio Tefé, de águas escuras, próxima

ao encontro deste rio com o Solimões. Se encontra a cerca de 40 horas de Manaus, na maioria dos recreios que fazem esse trajeto regularmente. De lancha, é possível subir o rio em pouco mais de 12 horas. Além desses dois meios, Tefé possui o único aeroporto da região equipado para receber voos noturnos, havendo com isso, cerca de dois voos diretos entre a cidade e Manaus. Devido ao elevado tempo de trajeto por via fluvial, a opção aérea é considerada para as viagens mais urgentes, para aqueles que podem gastar de três a quatro vezes o valor de uma passagem fluvial (que em 2014 podia ser negociada por cerca de 120 reais em recreios e cerca de 200 reais em lanchas rápidas).

Por se localizar em um rio de águas lentas, a orla de Tefé é bastante povoada. Pelas imagens de satélite já é possível perceber manchas de barcos e flutuantes ao longo de sua orla. Na cidade não uma estrutura portuária pública e, novamente, são as balsas metálicas que, oferecendo acesso a partir das ruas paralelas ao rio, servem como ponto de embarque e desembarque de passageiros em viagem. Em Tefé é possível viajar descendo o rio, em direção a Coari, Manacapuru e, finalmente, Manaus; ou subir o rio, em direção às cidades fronteiriças de Tabatinga e Benjamim Constant. Há um posto da Marinha Brasileira na cidade e uma balsa especificamente voltada para o uso militar. A orla da cidade é de praia na região das balsas, mas de barranco e protegida por um muro de arrimo depois da região portuária, onde também se localiza o mercado municipal.

A região portuária da cidade se localiza no centro conta com algumas balsas e píers. Três delas chamam a atenção por serem o local de chegada e partida das principais embarcações que viajam subindo ou descendo o rio Solimões. Algumas vezes, entretanto, isso pode acontecer diretamente na faixa de areia, dependendo do tamanho da embarcação e da época do ano, que interfere no nível do rio (sendo que em junho é o auge da cheia enquanto novembro vê o nível mais baixo dos rios). A venda de passagens ocorre diretamente com os barcos ou com agentes especializados, localizados em um boxe próximo ao Mercado Municipal e também em um escritório montado dentro da maior das balsas (a única delas que possui cobertura e de onde saem as lanchas). Uma das balsas é de uso exclusivo da Marinha do Brasil e da Capitania dos Portos e conta com uma maior fiscalização na entrada e barcos militares, de pesquisa e fiscalização, atracados.

Tefé chama a atenção por ser uma cidade mais acidentada em sua topografia que as demais visitadas. Há verdadeiras ladeiras à medida em que nos afastamos do rio. A presença de igarapés que cortam a malha urbana faz com que as casas o formato das palafitas que ficam na beira do rio inspirem o padrão construtivo em outras regiões de barranco e de baixa renda.

Abial, um bairro localizado a nordeste do centro da cidade, precisa ser acessado

atravessando o Igarapé Xidarini. Visitei a cidade quando o rio já estava cheio, de modo que o acesso de veículos (que só ocorre no auge da seca) estivesse sob as águas. Uma placa do governo do Estado indicava a realização de uma obra para a construção de uma ponte que levasse ao Abial, entretanto, quem passava por lá, se dizia cético em relação ao andamento da obra e à construção da ponte em um futuro próximo.

Nessa parte da cidade de Tefé, as ruas não acompanham a orla do rio, mas vão em direção a ele, até deixarem de ser asfaltadas e dar acesso, por terra e areia às catraias, ou continuar adiante por passarelas em bairros de palafita. Como há várias dessas ruas, é possível encontrar mais de um ponto de partida e chegada de catraias para a travessia do rio. Nesses pontos, alguns catraeiros ficam ancorados esperando passageiros. Nessa cidade não há filas e o passageiro que chega tem a liberdade de escolher a catraia em que vai entrar, ao contrário de relatos de Manaus, em que, como em pontos de táxi, os catraeiros faziam uma fila e realizam as corridas nessa ordem. Não é preciso encher o barco, se não houver passageiros suficientes, e a travessia sai por R\$0,50 por pessoa.

Entretanto, não havia catraias apenas para o acesso a esse bairro insular, mas também na orla principal da cidade, oferecendo serviços de transporte semelhante ao táxi fluvial, em que os passageiros e o piloto negociam um destino e um valor a ser cobrado. Essas catraias, espalhadas pela orla, mas sempre próximas das balsas onde atracam os recreios, levam para as comunidades localizadas na outra margem do Rio Tefé ou mesmo para comunidades mais distantes, em outros braços do solimões ou à sede do município vizinho, Alvarães.

Imagem 27 – Rua de palafitas no centro de Tefé, 10/fev/2014.

Imagem 28 – Porto de catraias para a travessia do centro de Tefé ao bairro do Abial, na outra margem do igarapé, 11/fev/2014.

Como muitos municípios amazonenses, Tefé apresenta uma vasta área, congregando diversas comunidades rurais e distritos além da sede do município. O transporte entre comunidades rurais e a sede urbana costuma ser realizado por meio de embarcações particulares ou pelo serviço dos catraieiros. As comunidades se localizam nas margens dos rios Solimões e Tefé, sendo necessário o transporte por meio fluvial. Há algumas estradas, como a que liga o município vizinho de Alvarães, no rio Solimões, ao distrito de Nogueira, na margem esquerda do “lago” Tefé, mas o trajeto entre as duas cidades precisa combinar uma embarcação para realizar a travessia do lago – as catraias – e um automóvel para a estrada – particular ou que realize o serviço de táxi.

A maior parte dos trajetos dentro do município ou entre comunidades próximas em municípios vizinhos é realizado por via fluvial, exclusivamente. O serviço de catraias está disponível nas imediações do lago, sendo que para as comunidades mais afastadas, são utilizadas embarcações particulares. A viagem para a cidade está associada a necessidades comerciais, como a distribuição da produção agrícola rural e a compra de bens. A viagem para comunidades rurais por moradores da cidade está relacionada à visita de parentes e também a atividades de lazer. Campeonatos de futebol amador, por exemplo, são realizados nas comunidades rurais e não na sede do município.

No centro da cidade, entre as balsas em que atracam os recreios, há uma faixa de areia, um muro e algumas rampas de concreto. Nesse local, que fica na frente do Mercado Municipal e do edifício do Seminário de São José, atracam os recreios, voadeiras e rabetas destinados ao transporte de alimentos produzidos na zona rural e à pesca. Ao longo da orla da cidade, há também estruturas de madeira que podem ser utilizadas para que pequenas embarcações atraquem.

Segundo estimativa do vereador Neto Andrade, há uma população flutuante de cerca de 500 pessoas por dia em Tefé, que se hospedam nas pousadas, barcos e casas de parentes. Essa população, vinda das cidades e comunidades no entorno não são contabilizadas pelo censo, mas fazem parte do cotidiano da cidade. É possível perceber um fluxo intenso entre zona rural e urbana, por meio dos rios. Quem viaja para a cidade, pode voltar no mesmo dia, ou permanecer na casa de parentes e amigos, ou mesmo nas embarcações, por alguns dias.

Capítulo 8 – Flutuantes e palafitas

Julio Verne escreveu “Uma Cidade Flutuante” em 1871, história que tinha como cenário uma embarcação – tão grande que poderia ser considerada uma cidade. Quando se observa as viagens em recreios, é possível entender essa ideia. Se não se pode considerar um barco em si uma cidade, a metáfora ajuda a entender os centros urbanos amazônicos e seus rios. Sobre as águas, há também cidades, como mostram os bairros de palafitas, regiões portuárias e flutuantes dos locais visitados. Há alguns aspectos que dizem respeito ao caráter de urbanidade presente em determinadas áreas de rios e lagos no Amazonas. O primeiro deles está relacionado às estruturas duradouras localizadas nas intersecções entre cidade e rio e na utilização do rio como via de transporte cotidiano, espaço de trabalho e de lazer. Quando atracadas, as embarcações também oferecem novos espaços integrados e contínuos à cidade, que se estende sobre o rio quando os barcos estão ali. As embarcações assumem papéis fundamentalmente diferentes quando estão atracadas nos portos e nas beiras de quando estão em trânsito, navegando pelos rios e lagos.

Algumas cidades apresentam bairros sobre a superfície dos rios, formados por flutuantes, palafitas e embarcações em que funcionam galpões, mercadinhos, residências, agências de passagem e de encomendas fluviais. Esse tipo de orla é muito semelhante aos relatos sobre a região central de Manaus até metade do século passado, que ficou conhecida como a “cidade flutuante”. Segundo Barata Souza (2010, p. 151), “grosso modo, as formas da 'cidade flutuante' respondiam por um conjunto de casas de madeira construídas sobre troncos de árvores capazes de torná-las flutuantes sobre as águas do rio Negro e igarapés da cidade de Manaus”.

Essa “cidade flutuante” existiu entre os anos 1920, com o declínio da economia da borracha e um contingente populacional que encontrou no rio seu espaço de moradia, e a segunda metade da década de 60, quando foi desativada pelo poder público, em decorrência da implementação da Zona Franca de Manaus e as necessárias reformas nas estruturas portuárias. Um ex-morador do bairro descreve:

Cidade Flutuante, com suas ruas sinuosas, boiando no rio. O seu comércio funcionando 24 horas e movimentando uma economia paralela, um reduto da boemia, rufiões, prostitutas, contrabandistas, ladrões, poetas, escritores e turistas em busca do eldorado ou simplesmente comer um jaraqui frito com baião-de-dois.²³

²³[Relato e imagem atribuídos a Aurélio Michiles e publicado em 9 de março de 2009 na página <<http://jmartinsrocha.blogspot.com.br/2009/03/o-quintal-da-minha-casa-aurelio.html>>].]

Detalhe da Cidade Flutuante no início dos anos de 1960. Cartão Postal de Manaus.

Imagem 29 – Cartão postal da cidade de Manaus. Disponível em
<<http://jmartinsrocha.blogspot.com.br/2009/03/o-quintal-da-minha-casa-aurelio.html>>

A cidade flutuante é descrita como um “reduto da boemia”, reunindo figuras marginalizadas e movimentando uma “economia paralela”, apresentando pontos em comum às regiões de periferia das grandes cidades brasileiras, ao menos a partir de visões que privilegiam os aspectos de segregação dessas áreas em relação ao resto da cidade. Embora “marginal” e “periférico” (em um sentido figurado), era um bairro que de certa maneira subvertia a própria ideia de margem (neste caso, a margem física, que separa superfícies líquidas de sólidas), uma vez que atravessava a fronteira entre terra firme e rio, oferecendo passarelas e estruturas que permitiam que a cidade continuasse para além de seus limites impostos pela hidrografia. Uma vez que esse bairro flutuante adentrava o centro da cidade junto aos braços do Rio Negro, permitia subverter também a ideia de periferia. A descrição desse antigo morador ainda coloca no centro da questão não a segregação socioespacial sofrida pelo bairro e as disputas políticas e econômicas que levaram à sua dissolução (Barata Souza, 2010), mas a intensa vida social desse bairro, que consistia em um espaço de circulação e trocas diversas entre uma grande variedade de atores sociais.

Nas cidades visitadas, vários locais se colocaram como continuação da cidade sobre o rio. Em Manacapuru, por exemplo, isso ficava bem claro, com a existência de uma rua formada por flutuantes e palafitas no centro da cidade, que consistia em um espaço de intersecção entre a cidade e o rio, e no qual havia regras próprias. Esse trecho do rio, anexo ao centro comercial da cidade, apresenta também um caráter urbano muito claro. Em um trajeto realizado ao longo da orla, é possível perceber uma mudança à medida em que ocorre um afastamento do centro da cidade. Após

a “rua de baixo”, para ambos os lados, há trechos de rio com acesso mais precário à terra firme e que não são formados por equipamentos comerciais concentrados. São locais mais residenciais, em que as distâncias entre flutuantes e embarcações é maior, onde as passarelas de madeira são menos “públicas” e não é mais possível chegar a pé.

Se uma região de flutuantes pode ser descrita como a *intersecção* entre cidade e rio, isso diz respeito apenas a sua morfologia. Na verdade, há regiões que, híbridas entre cidade e rio, possuem características próprias que superam uma simples mistura de características de cada um dos lados. Não trata-se de um local que é ao mesmo tempo cidade e rio, mas de um local com regras novas. Esses locais ocupados na margem dos rios e das cidades não são homogêneos: sobre a superfície dos rios, há regiões mais residenciais, regiões voltadas ao comércio relacionado à pesca, regiões voltadas ao transporte. Essas últimas constroem-se em torno de portos, que funcionam sempre como locais propícios para a transição.

Entretanto, em Manacapuru, a orla da cidade não dá acesso ao rio imediatamente, mas a um conjunto extenso de casas flutuantes que não podem ser reduzidos a um espaço de passagem entre terra firme e rio. Se o for, será para alguns atores específicos, que precisem passar pelos flutuantes para chegar aos recreios. Ainda assim, mesmo os passageiros utilizam os espaços dos flutuantes e seus mercados, bares e pequenas vendas para fazer compras antes da viagem, ou frequentar os bares, mesas de sinuca e dominó que se encontram nesses flutuantes enquanto o barco é carregado. Os flutuantes formam a “rua de baixo”, paralela à principal rua comercial da cidade e é frequentada por muitos moradores da terra firme que também vão para fazer compras e ir aos bares.

Se o barco, enquanto atracado no porto, aparece enquanto continuidade da cidade, ele é responsável por produzir formas de relação e ocupação do espaço típicas do urbano. Por mais que sua ocupação assuma outra forma, quando em trânsito, ele ainda tem a capacidade de levar consigo uma parte da cidade, como pode ser percebido pela conversa com passageiros e moradores de comunidades ribeirinhas localizadas nas principais rotas. Ao longo do ano, muitos ribeirinhos aproveitam a passagem de um barco próximo a suas casas para alcançá-lo no meio do rio, atracar a canoa ao casco do barco e vender doces, frutas e outros alimentos. Esse tipo de produto normalmente seria vendido nos mercados das cidades próximas, mas a passagem do barco pelo rio é percebida como uma oportunidade para esse tipo de relação. Se não se trata de uma cidade flutuante, o barco em trânsito carrega atributos urbanos, como a criação de possibilidades de trocas. Além da venda de produtos, moradores das beiras podem abordar uma embarcação por outros motivos: receber uma encomenda, negociar um pouco de combustível para evitar uma viagem

desnecessária à cidade, enviar um recado ou produto.

Durante grandes festas no interior do estado, como o Festival Folclórico de Parintins, alguns passageiros contaram sobre um fenômeno bastante comum: o dos viajantes carregarem sacolas com doações de roupas para entregar aos ribeirinhos. Segundo uma senhora, que faz esse tipo de doação quando viaja para o Festival, “é muito bom ver os barcos todos enfileirados e as crianças ali na beira pegando as sacolas”. O barco que trafega pelas principais rotas fluviais está assim simbolicamente ligado à cidade, permitindo uma série de interações comerciais que são usualmente realizadas nas cidades.

As regiões híbridas entre cidade e rio podem ser formadas por palafitas ou estruturas flutuantes. As palafitas são montadas em locais com alta declividade ou sujeitos a ficar completamente secos na época da vazante. Em geral, é possível vê-las nos igarapés menores, ou nos igarapés que passam no meio da cidade. Os flutuantes são feitos em locais que não secam completamente e que tem o rio fundo o bastante para dificultar a construção dos pilares de sustentação. Por isso esse tipo de construção é menos fixo na paisagem que as palafitas, podendo ser rebocado caso se precise mudar. Embora sejam vistos como construções típicas de locais de baixa renda e como estruturas provisórias, esses tipos de construção podem ter uma longevidade tão grande quanto casas de alvenaria. Além das casas residenciais e de comércio, flutuantes podem abrigar órgãos públicos, sindicatos, igrejas, postos de combustível, oficinas de mecânica naval. A eles, se juntam grandes embarcações que abrigam escritórios do poder Judiciário, agências bancárias, postos de saúde, e que permanecem por semanas atracadas à beira das cidades, servindo a população local, além de realizar viagens para o interior. As residências flutuantes não são apenas uma alternativa a quem não pôde arcar com os custos de uma casa em terra firme (apesar de oferecerem um custo de vida mais baixo), mas partem de uma escolha por uma forma de habitar o espaço que é diferente de viver em casas de alvenaria na parte sólida da cidade.

Em Manaus, palafitas e flutuantes localizam-se por toda parte, integrados ao cotidiano da cidade. Em minhas primeiras viagens e caminhadas pela cidade, não pude reconhecer com clareza onde estavam seus cursos de água, já que a paisagem urbana e as edificações não permitiam que se enxergasse os rios. Aos poucos, pude elaborar referências que ajudavam a compreender: se havia ladeiras muito íngremes, provavelmente estava caminhando em direção a um curso de água, além disso, o padrão das residências modificava-se, com ruas mais próximas, casas mais simples, muitas de madeira, escadas e, principalmente, os olhares e avisos recebidos por quem estava lá que mostravam que eu estava em algum tipo de local inapropriado. Quando entrávamos nesses bairros,

prontamente éramos avisados por algum morador para tomar cuidado, porque havia muitos “galerosos”. Outros, reconhecendo que nossa equipe de pesquisa não era de lá, pensavam que estávamos perdidos e nos guiavam para fora do emaranhado de passagens e níveis pelo caminho mais curto possível. Apesar das narrativas preocupadas com a violência, esses bairros são formados por casas abertas para a rua, com grandes janelas, espaços de convívio entre vizinhos e crianças brincando nas ruas.

Em todos esses bairros, entretanto, eu me perguntava: onde está o rio? Apesar de Manaus ser uma cidade “de costas para o rio”, ele estava sempre por aí, nas baixadas, mesmo que eu não pudesse vê-lo. O rio não era apenas o curso d’água, na época baixo devido à vazante, o rio era o lugar que o rio poderia ocupar. Em algumas regiões da cidade, as casas apresentam marcas nas paredes das últimas enchentes, e os moradores contam as memórias das últimas cheias, mostrando nas casas, as adaptações ao fenômeno. Ainda que em potência, com um espaço a ser ocupado, o rio, de fato, está em toda parte.

Durante alguns meses entre 2013 e 2014, morei em um pequeno apartamento no centro de Manaus, cujos fundos davam para o igarapé de Aparecida e as palafitas nas áreas de alagamento. Ao procurar atalhos por esse bairro atrás da casa, uma senhora veementemente tentou me dissuadir, já que eu teria que passar por baixo de algumas casas (por baixo mesmo, me agachando sob as palafitas), local em que ela não garantia minha segurança e, como pude perceber, local que ela não achava “bonito”, podendo causar uma má impressão em mim, reconhecido por ela como turista. Nesse momento, um senhor mais idoso, com quem já conversara em alguma ocasião nos arredores e sabia que eu morava nas redondezas, falou para ignorar os conselhos daquela mulher e me indicou um caminho que com certeza seria mais curto do que dar a volta pelas ruas “de cima”. De fato, descobri um caminho mais curto, que só foi apresentado a mim, quando de alguma forma a visão de mim como estrangeiro foi dissipada e fui compreendido como um vizinho. O caminho, possível por ser época de seca, me levava por baixo de algumas palafitas e me fazia subir por escadas de madeira e passarelas que pareciam pertencer ao espaço privado de algumas casas.

O primeiro bairro descrito acima estava em processo de transformação, uma vez que o programa estadual já havia retirado grande parte das construções e estava em vias de retirar as demais. Quando virei em uma das vielas, dei de cara com um espaço muito amplo, ocupado por máquinas de terra-planagem, guindastes e tratores. Estavam retificando o Igarapé de Manaus, para a construção de um parque linear e um conjunto habitacional. O segundo bairro, visitado alguns anos depois, estava sob o escopo do mesmo programa, embora em estágio anterior. As pessoas discutiam

entre si sobre quais as casas que seriam desocupadas e quem teria direito a uma casa no conjunto habitacional.

Percebe-se que, como foi feito ao longo da história manauara, na produção do espaço urbano, há uma perceptível intenção do poder público de controlar os rios, seja escondendo-os por meio de soterramentos, seja canalizando os córregos. De qualquer forma, há uma perspectiva de transformação do espaço próximo dos cursos d'água, marcada pela destruição de casas de palafita, onde vive parte da população pobre da cidade. Esse programa estadual, chamado Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – PROSAMIM, foi criado a partir da justificativa do desassoreamento e despoluição dos igarapés de Manaus, especialmente os localizados no centro da cidade, com uma grande quantidade de habitações em seu leito. A transformação dos cursos de água em canais de escoamento do esgoto residencial da cidade serviu de motivação para a reforma urbana e a remoção dos habitantes locais.

Segundo sua divulgação, o projeto tem como objetivo

(...) o saneamento, o desassoreamento e a utilização racional do uso do solo às margens dos igarapés, com vistas à manutenção do patrimônio natural e melhoria das condições de vida da população envolvida. Com isto, institui um padrão de desenvolvimento socialmente integrado e um processo de crescimento econômico ambientalmente sustentável.

Nesse sentido, considerando que o principal aspecto do Programa reside no processo de saneamento dos igarapés, as ações necessárias envolvem um conjunto de atividades que passam pelos aspectos de urbanização, de habitação, pelos componentes técnicos e de engenharia de infraestrutura viária, sanitária e de recuperação ambiental, e pela avaliação e controle de impactos no meio ambiente.

Para o alcance de tais objetivos é necessária a remoção das famílias que vivem nas áreas de risco dos igarapés, em cotas sujeitas a inundações, quer pela elevação das águas do Rio Negro, quer pelo aumento dos níveis provocados pelo excesso de escoamento das águas de chuvas. A retirada das famílias, por sua vez, requer o desenvolvimento de ações de reassentamento, de desapropriações e de participação e envolvimento da comunidade.

Esse processo tem um caráter evidentemente segregador, ao oferecer menos vagas nos conjuntos habitacionais que a demanda criada pela remoção das famílias, e busca, a partir da ideia de “revitalização”, retirar politicamente o caráter público desse espaço. Leite (2002) realiza uma análise sobre um processo semelhante na cidade de Recife. No caso de Manaus, e da relação que o poder público estabelece com os rios urbanos, há um esforço de retificar os caminhos, aumentando a produtividade dos trajetos, através da construção de vias paralelas sobre rios canalizados ou de vias transversais, como as pontes. Além disso, por ser nos igarapés que vive a população mais pobre, há um esforço por organizar esse espaço, expulsando a população e retirando desse espaço urbano, seu caráter público. Os parques do Prosamim no centro são murados, vigiados e possuem regras muito bem definidas e afixadas por toda a extensão do parque, buscando regular o uso dos

equipamentos de lazer ali presentes. O rio, nesses parques, antes superfície da vida cotidiana, é separado dos lugares ocupáveis e torna-se um equipamento estético.

Ao seguir a pista de Leite (2002) e verificar de que forma as pessoas de fato utilizam e significam esses espaços, deve-se ficar atento se usos e contra-usos dos espaços das pontes e dos parques indicam alguma resistência e, inversamente ao movimento do poder público, uma proliferação de conflitos políticos (e consequente manutenção do espaço enquanto espaço público). Por se tratarem de reformas recentes, os usos dos novos espaços ainda não se estabeleceram. Mas se a hipótese de Leite (2002) estiver correta, deverá haver uma disputa entre o modelo que gerou essas reformas e os usos que se faz do espaço. O caso dos parques lineares ao redor dos rios e, principalmente, da ponte sobre o rio Negro deverão indicar, ainda mais neste momento de adaptação, as tendências de relação com o rio. É bastante improvável que os rios sejam inutilizados como transporte, bem como é improvável que as práticas de navegação dos mesmos se deem invariavelmente de acordo com as regras estabelecidas pelo poder público. A navegação dos rios se torna neste momento um campo de disputas políticas. A política do espaço urbano afeta diretamente o uso das águas e as diversas práticas de navegação, que por sua vez apresentam contra-usos e disputam espaços. O porto da Manaus Moderna, em Manaus é um claro exemplo disso, como soluções táticas (utilizando a distinção entre estratégias e táticas, de De Certeau (1994)) para estratégias de regulação da atividade de navegação. O porto da escadaria dos Remédios localiza-se a poucos metros da Estação Hidroviária de Manaus e é caracterizado por uma maior informalidade nas relações de compra e venda de passagens, na livre circulação das pessoas pelo píer em que estão atracados as embarcações, e passagens mais baratas em relação à Estação. Há até barcos que partem da Estação, mas passam pelo porto da Escadaria dos Remédios para embarcar passageiros. Esse porto não é ilegal, mas certamente tem em suas práticas um contra-uso do espaço e da atividade de navegação como a planejada a partir do modelo da Estação Hidroviária.

Meneguini (2012) mostra o processo de adaptação dos moradores de palafitas às novas casas. O destaque está em um curso de Etiqueta oferecido para esses moradores. A requalificação urbana desses bairros de palafita, parte do pressuposto de que uma casa de madeira, sobre o rio não é urbana.

Não apenas em termos arquitetônicos e urbanísticos, mas também as pessoas, antigas moradoras das palafitas, precisavam, aos olhos do poder público, ser educadas a um modo de vida mais urbano. No curso de etiqueta, a instrutora explicava com a ajuda de slides: “Nós precisamos amadurecer [...]. Saímos de uma vida insalubre e agora estamos numa vida com qualidade de vida”.

O rio, portanto, pode ser visto como emblema de um mundo natural, em oposição ao “social” e “civilizado” que caracteriza a vida urbana. Entretanto, a “natureza exuberante” é um dos traços distintivos e positivamente lembrados pelos amazonenses para se referir ao seu Estado. De forma aparentemente contraditória, o rio é deixado de lado e a cidade de Manaus fica “de costas” para ele, ao mesmo tempo em que está presente simbolicamente em toda a parte: no Brasão Municipal, na arquitetura de casarões que hoje abrigam órgãos públicos e centros culturais (madeiras claras e escuras são interpostas para lembrar o encontro das águas barrentas do Solimões com as águas escuras do Negro), nas propagandas da campanha de Manaus a sede da Copa do Mundo de 2014.

Se o rio está em toda parte, e é compreendido como empecilho para o desenvolvimento da cidade, parece muito natural compreender o processo de transformação desses moradores em seres igualmente menos evoluídos. Um curso de etiqueta seria absolutamente necessário, portanto, para, junto com a requalificação do bairro e do igarapé, requalificar as pessoas.

Um processo como esse está fadado ao fracasso, uma vez que os hábitos enraizados não seriam mudados de uma hora para outra, afinal, não são causados pela proximidade do rio, mas pela experiência de vida e valores desenvolvidos ao longo do tempo. É sintomática a frase proferida por quem participava do curso, sobre alguém que não mudara seus hábitos: “saiu do igarapé, mas o igarapé não saiu dele”.

No curso de etiqueta, as práticas combatidas pelos instrutores nada têm a ver com a proximidade do rio e poderiam ser práticas difundidas em qualquer bairro pobre e com características de auto-construção do país. Práticas diretamente relacionadas com o rio como a construção das casas, a colocação de marombas para enfrentar as cheias, a posse de canoas e escadas que levam à superfície do rio não foram alvo desse curso, já que imaginava-se que desapareceriam ao se mudar o padrão de moradia e afastar o rio das casas. Por que então a associação de tantas outras práticas à proximidade com o rio? A explicação precisa passar pela depreciação simbólica do rio e do entendimento de que o rio como espaço de moradia é algo arcaico e incompatível com uma cidade “civilizada”.

A nutricionista sintetizava a vida daqueles moradores nas fotografias apresentadas em slides, divididas em “o antes” (“a vida insalubre”) e “o depois” (“a vida com qualidade de vida”) da intervenção do Prosamim. O “hábito de igarapé”, de “o antes”, era definido por ela, e pelos demais técnicos, na convivência com os moradores do PRM, como condutas reprováveis no convívio com as pessoas civilizadas na sociedade. O “passado” estava caracterizado por fotos antigas de como era a área do Igarapé de Manaus, e outros igarapés da cidade. Havia palafitas dos mais variados tipos e tamanhos, muito lixo, casas em nítido risco de desabamento, casas desabando e ligações clandestinas de água e de energia. Já o “presente” era

expresso através de fotos atuais, que mostravam o resultado das obras de urbanização - a Ponte Benjamim Constant e o PRM. Ambos limpos e urbanizados.

Mais fotografias apresentavam o resultado do uso inadequado que os moradores estavam fazendo do PRM: deixar sofá velho, porta de ferro, pilhas de telhas, grades de cerveja, móveis quebrados e churrasqueira na área de uso comum; estender roupas em varal improvisado nas grades da porta ou ocupando parte da área comum do bloco; colocar o lixo fora da lixeira, nas ruas e entupindo a tubulação de esgoto. A necessidade de mudança de comportamento dos ex-moradores de igarapé, que agora moravam com “qualidade de vida”, era veementemente reafirmada. O igarapé continuava dentro deles. Isso era nefasto e vergonhoso. (Meneguini, 2012)

Os bairros de palafita possuem suas regras próprias e as passarelas e vielas têm características muito diferentes das ruas asfaltadas e amplas. Dentro desses bairros, há uma permeabilidade grande entre o espaço privado e o público (ou semi-público). O trânsito de pessoas de fora é visto e fiscalizado. Em todas as vezes em que eu e colegas nos embrenhamos pelas vielas, pontes de madeira e escadas, percebemos estar entrando em um território diferente, que não nos pertencia. A situação remete à categoria que descreve espaços na cidade caracterizados por um sentimento de pertencimento simbólico e clara demarcação enquanto lugar de encontro de um coletivo específico. O *pedaço*, como descreve Magnani (2012, p. 88-9), designa um “tipo particular de sociabilidade e apropriação do espaço público”, marcado como um domínio intermediário entre a esfera pública, representada pela rua, e a esfera privada, pela casa. Nos bairros de palafita, a lógica que impera é a do *pedaço*: nem tão público quanto a rua, nem tão privado quanto as casas. As janelas e portas abertas permitem tanto ver o interior das casas: fotografias de casamento e formatura, santinhos, televisões modernas, geladeiras, aparelhos de ar condicionado, quanto, por outro lado, permitem também observar o lado de fora, fazendo com que ninguém consiga passar despercebido, ou precise “pedir licença” para passar.

Os critérios de convivência trazidos pelo curso de etiqueta e mostrados por Meneguini (2012) dizem respeito justamente ao embaralhamento entre público e privado, defendendo atitudes quem façam com que não se “invada a privacidade” do outro. Atender a porta de toalha só é possível onde o lado de fora da casa não é tão público assim, e a permeabilidade das residências (seja em relação ao som alto de uma música, à água que escorre para outro apartamento, ou à curiosidade sobre a vida alheia) é evitada. O curso de etiqueta não estava apenas procurando trazer os moradores à “vida urbana” – distante do igarapé, mas também produzindo uma prática que garantisse que os espaços fossem melhor definidos como casa ou rua. O distanciamento físico do igarapé deveria ser acompanhado por um distanciamento dos modos de vida estabelecidos nesses bairros. A vida urbana, como reafirmado no curso de etiqueta, era a vida da clara separação entre espaços públicos e privados, combatendo a lógica do pedaço. No igarapé, era possível colocar as cadeiras na rua; posicionar a televisão na janela para assistir, de fora para dentro e junto aos

vizinhos, a partidas de futebol e episódios de novela; fazer ressoar músicas para a vizinhança ouvir; atender à porta de toalha. O curso de etiqueta procurava reduzir a permeabilidade entre dentro e fora de casa, público e privado, ao orientar os moradores a manter o que é privado dentro das casas.

Capítulo 9 –Portos e pórtricos

A intersecção entre cidades e rios não se manifesta apenas como as regiões de flutuantes e palafitas. Há ainda outras estruturas que apresentam lógicas próprias: os portos. As estruturas portuárias são diferentes em cada cidade e cada região e podem se apresentar como portos “organizados”, aqueles controlados por uma administração que elabora regras claras e cria procedimentos de utilização, e também como superposições de estruturas flutuantes como balsas, plataformas, passarelas, residências e embarcações, quando são utilizadas como ponto de chegada e partida das viagens fluviais. Esse segundo tipo se encontra principalmente naquelas cidades que, por algum motivo, não puderam implantar ainda suas balsas que pretendem concentrar a partida e chegada das diferentes embarcações, mas mesmo quando há um porto “oficial”, portos secundários estão presentes. São exemplos de portos “organizados” a Estação Hidroviária de Manaus (em suas várias mudanças de administração) e o Porto Organizado de Parintins. Como símbolo do segundo tipo, as balsas de Manaus Moderna, a rua flutuante do centro de Manacapuru, a Língua da Princesa em Maués e a Lagoa da Francesa, em Parintins.

Ambos os tipos, entretanto, possuem funções semelhantes: a de servir como espaço de partida e chegada, aglutinando em seus píeres as embarcações que permitem a mobilidade entre cidades da região amazônica. É pelos portos que a grande maioria dos viajantes precisa passar para ir de um local ao outro, fazendo com que eles consistam em espaços de pertencimento efêmero e encontros inesperados.

Os portos apresentam algumas características semelhantes às regiões de palafitas e flutuantes, que formam *pedaços*. A passagem pelo porto também traz consigo um discurso de periculosidade, mas neste caso, não por se passar por uma região cujo pertencimento está restrito aos moradores locais, mas porque ao menos à primeira vista ninguém realmente parece pertencer ao porto. Vale a pena trazer o relato de campo de uma madrugada passada no porto de Manaus Moderna, na condição de passageiro aguardando o seu barco, para verificar o que significa, para quem não se espera que permaneça no porto, uma estada mais longa:

Cheguei na região de Manaus Moderna por volta das 20h, com muito menos movimento do que durante o dia e esvaziando cada vez mais. Com minha cara de “gringo” e uma mochila grande de viagem nas

costas, quem me via procurava oferecer ajuda: perguntavam qual barco eu buscava, se eu precisava de hotel, se queria um táxi ou ajuda para carregar as bagagens. Tentava demonstrar segurança para contrapor com a minha imagem de forasteiro. Ao descer à balsa amarela, me disseram que o barco que eu procurava ainda se encontrava no Roadway (o Porto principal) e só iria atracar ali de manhã cedo. Confiando na informação que foi passada pelo vendedor da passagem, neguei as ofertas de “carona” até a Estação Hidroviária. Mesmo ao perceber que de fato o recreio só atracaria naquele local na manhã seguinte, decidi aproveitar a oportunidade e pernoitar na balsa, para acompanhar a movimentação durante a madrugada.

Às 23h, os vários boxes já se encontravam fechados, com exceção do último. A dona, Mara, conta que é a única que tem coragem de abrir a venda durante a madrugada. E os arredores de seu box recebem várias pessoas para beber cerveja, conversar e jogar jogos. Entre os boxes fechados, várias pessoas dormiam no chão. Ao longo da balsa, nos recreios, tripulantes e passageiros daqueles barcos que partiriam no dia seguinte já descansavam em suas redes.

Mara me viu deitado em um dos bancos e me chamou para ficar próximo dela e de um quarteto de homens que chegou no começo da madrugada de voadeira e viajariam na manhã seguinte. Eles bebiam cerveja e ouviam modas caipiras de viola, que um deles reproduzia com seu aparelho celular.

Mara contou que me chamou porque viu alguns “galeiros” que se aproximavam da balsa de canoa e tinham me visto. Disse já ter presenciado roubos e ameaças e como eu tinha cara de “gringo”, iriam “por a faca no pescoço” e levar minha mala. Agradei o cuidado e permaneci com eles durante o resto da madrugada. Por volta das 4h, as duas filhas novas de um dos homens veio chamá-lo para voltar ao barco e dormir um pouco antes que o movimento da manhã começasse. Ele me chamou para acompanhá-lo e armar a rede naquela embarcação. Ao entrar, fui interpelado por um tripulante, que – com bastante sono – não se opôs que eu dormisse ali.

Quando nasceu o sol, o movimento de passageiros e vendedores dos demais boxes aumentou. Com receio de dormir demais e ver o barco partir comigo dentro, ou de criar problemas com os tripulantes, recolhi minha rede e me dirigi de volta à rua da orla, para caminhar até a Estação Hidroviária e finalmente embarcar no recreio que me levaria a Parintins.

[Trecho de Caderno de Campo, dezembro de 2012]

No momento de chegada e partida, diversas pessoas (nem passageiros nem tripulantes) entram no barco e circulam pelos espaços do porto para realizar atividades comerciais: vendem-se jornais, “quentinhas”, sorvetes e outros doces, brinquedos para as crianças, oferecem-se serviços de carregamento de malas (visando em especial turistas e passageiros idosos), cordas para amarrar as redes. No entanto, a entrada no barco não sofre um controle total: além da entrada principal, é possível adentrar o espaço da embarcação pelas embarcações vizinhas, ou aproximando um pequeno barco e escalando o casco do recreio. Segundo advertem alguns passageiros, há algumas pessoas que utilizam esses momentos para realizarem pequenos furtos e passarem despercebidos, escapando por um desses meios citados anteriormente. Os capitães dos barcos não se responsabilizam por furtos, brigas e outras infrações que acontecem enquanto o barco está atracado e a Capitânia dos Portos, a segurança privada do porto e as polícias Militar e Civil evitam lidar com crimes ocorridos dentro das embarcações, mas apenas nas áreas comuns do porto. Cria-se assim um espaço (e um tempo) transitório, sem regras claras e que mostra como o porto é “perigoso”. A caracterização dos portos feita por Oliveira & Schor (2010, p. 155) alimenta ainda mais esta reflexão:

A primeira visão que temos dessas cidades é quando se chega ao porto, onde tudo é passageiro e improvisado. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que, nas pequenas cidades da Amazônia, nada é permanente, tudo é temporário, inacabado e precocemente

deteriorado.

Essa descrição, no entanto, parece ter sido feita a partir de um ponto de vista muito distanciado: sob quais aspectos é possível entender o porto como algo improvisado, deteriorado ou temporário? Grande parte dos portos da Amazônia é longa, com anos ou mesmo décadas de vida em um mesmo local e eles são construídos de forma a fornecer um espaço adequado para a atividade que seus usuários desenvolvem. A visão do porto enquanto local sempre deteriorado é a responsável por obras de requalificação de portos, por parte dos poderes públicos do estado. No porto de São Raimundo, em Manaus, obras de requalificação e embelezamento tornaram-no menos apropriado para o embarque e desembarque de lanchas, devido à altura e rigidez do píer construído. As estruturas, bem acabadas, passaram a ser sub-utilizadas, uma vez que os utilizadores do porto precisaram construir novas formas de acesso às embarcações, de aparência deteriorada segundo uma visão externa, mas funcional se observarmos de perto.

As semelhanças dos portos com os *pedaços* se restringem à experiência de quem é de fora, que precisa passar por um espaço em que não há familiaridade. Na verdade, os portos parecem ser caracterizados pela experiência de quem passa por eles, com a sensação de periculosidade e impermanência.

Essa situação foi descrita a partir de outra categoria daquelas apresentadas por Magnani (2012). O *pórtico* foi descrito como uma região entre *manchas*, que as conecta, isto é, permite a passagem e o trânsito, mas é perigosa e não possui regras conhecidas de antemão. A semelhança do pórtico com os portos amazônicos é evidente. Ao menos para uma parte dos passageiros, o porto é um *pórtico* que conecta a cidade, com regras bem conhecidas ao barco, que após se desgarrar, possui regras claras e códigos de comportamento e conduta. Por sua vez, não é raro encontrar quem defina essas regiões como áreas perigosas, em que não é recomendado permanecer. São elencados como motivos da insegurança: possibilidade de assaltos e furtos, sujeira, uso de drogas. O porto é uma passagem perigosa. Segundo a concepção inicial, o *pórtico* seria o ponto de passagem, o limite entre uma e outra mancha ou entre pedaços diferentes mas consecutivos. Em virtude de sua semelhança semântica com os portos, as cidades amazônicas podem ajudar na caracterização dessa categoria.

Os trajetos levam de um ponto a outro através dos pórticos. Trata-se de espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens. Lugares que já não pertencem ao pedaço ou mancha de cá, mas ainda não se situam nos de lá; escapam aos sistemas de classificação de um e outra e, como tal,

apresentam a "maldição dos vazios fronteiriços". Terra de ninguém, lugar do perigo, preferido por figuras liminares e para a realização de rituais mágicos - muitas vezes lugares sombrios que é preciso cruzar rapidamente, sem olhar para os lados... (Magnani, 1996)

O *pórtico*, inicialmente, descrevia os locais de não pertencimento, de passagem. Falar sobre não pertencimento implica em assumir um ponto de vista: quem pertence ou não? Essa categoria, como algo que separa espaços da cidade, faz com que os seus moradores enxerguem nele não um lugar de permanência, mas de rápida passagem. Entretanto, há quem escape a ambos os sistemas de classificação: “os daqui e os de lá”. Os portos oferecem esse espaço a quem não pertence nem a um nem a outro local, mas encontra no lugar sombrio do pórtico, um espaço que tem mais gente que o enxergue como passagem que como local de interesse.

Se Magnani reconheceu uma lógica do *pedaço* imperando na periferia de São Paulo, também reconheceu que o pertencimento ao *pedaço* não era o mesmo para todos os atores (2012). Pelo contrário, o *pedaço*, como uma categoria intermediária entre a casa e a rua, permite encontros para além dos moradores de sua própria casa, mas estranha a presença de quem não possui relações com os habitantes locais. Nos *pórticos*, parece haver uma inversão dessa característica. Certamente algumas pessoas têm nos portos locais seguros, de pertencimento. Há pessoas que permanecem no porto e tem ele como seu espaço de trabalho, sua morada, ou local de lazer. O porto, para essas pessoas não pode ser compreendido como um *pórtico*, já que é ali que se permanece. Para elas, o porto não é perigoso, mas o local em que se desenrolam suas atividades cotidianas. Entretanto, enquanto no *pedaço*, as relações de proximidade são preponderantes, os portos elevam a possibilidade de encontros tensos e em todas as cidades visitadas, congregam personagens marginais.

Em Tefé, alguns bares na região portuária reuniam prostitutas e havia indícios de tráfico de drogas; em Maués, relatos de roubos e “brigas de faca”; em Parintins, especialmente na Lagoa da Francesa, homens bêbados dormindo nas ruas. Em Manaus, a região portuária de Manaus Moderna se esvazia ao anoitecer e recebe também prostitutas, ladrões e traficantes. Na Estação Hidroviária, apesar de ser um espaço com regras mais rígidas e segurança, há também relatos de atividades de prostituição. Essas figuras, entendidas como “marginais”, encontram no “vazio fronteiriço” do porto, local de abrigo. Os *pórticos* aparecem como a outra face do *pedaço*.

A delimitação de um *pedaço* ou de um *pórtico* certamente precisa levar em conta o ponto de vista, isto é, os atores que fazem daquele espaço um pedaço, uma mancha ou um pórtico. O pórtico é um local reconhecidamente de passagem ao menos para parte de quem o frequenta. Como categoria espacial que relaciona o território com as práticas sociais, ele pode ser compreendido como aquele local ao qual não se convém permanecer porque as relações estabelecidas com quem permanece ali são tensas. Contudo, se o ator for, ele próprio, de certa forma marginal, o porto passa a ser um local desejável, tornando-se um lugar seguro.

Tomado dessa forma, o *pórtico* pode ser entendido como os locais que constituem pedaços ou manchas de outrem, que precisam ser atravessados por um ator. Nesses espaços, a paisagem e as relações são marcadas por memórias e narrativas de violência e perigo. Essa descrição, entretanto, é insuficiente, já que um pórtico não é apenas um pedaço “do avesso”, mas uma segunda característica precisa ser levada em conta. O que caracteriza um porto é a articulação entre espaços reconhecidamente diferentes – a cidade e o rio. Portanto, é intrínseca à noção de pórtico, a capacidade de realizar a transposição do ator que transita por ele de um espaço ou situação para outro distinto.

O porto é local de trabalho e de permanência de uma série de pessoas: carregadores, tripulantes de embarcações, trabalhadores dos boxes de alimentação. Para eles, esse espaço da cidade não é um pórtico, que oferece perigo, consiste em uma passagem ou mesmo um não-lugar. Entretanto, para o passageiro, que frequenta apenas eventualmente o porto, ou mesmo para habitantes da cidade que não utilizam suas estruturas, o porto é evitado.

Os *pórticos*, talvez evidenciem características urbanas, no sentido que obrigam o contato com a alteridade. Seriam assim, espaços superlativos das cidades, em que o contato com a alteridade é iminente. Passar por um *pórtico* é uma experiência que gera a sensação de desconforto, para determinados atores, que conhecem as regras de um e de outro lugar. Para outros, em geral marginalizados, aproxima-se de um *pedaço*.

Parece haver portanto, dois tipos de pórticos – ou ao menos duas maneiras de percebê-lo. Em ambos os casos, o pórtico permite a passagem tensa entre dois locais conhecidos e familiares, em que as regras de convívio e de ação já estão internalizadas. No pórtico, seja por se tratar de um espaço de grupos e atores completamente estranhos entre si, ou por consistir em um nódulo de trajetos, tão cheio de códigos diversos e passageiros que não é possível reconhecer qual é a conduta adequada.

O “vazio fronteiriço” do *pórtico* pode se apresentar como uma rua deserta, uma viela mal iluminada e assustadora ou como um local em que há tantos atores diferentes transitando que “nada é permanente, tudo é temporário”. Os portos, aeroportos e rodoviárias se enquadram nessa categoria, de *pórticos* excessivamente ocupados, em que não é possível (para o passageiro eventual) reconhecer qual o conjunto de regras vigente, gerando a sensação de desconforto e antipatia.

É possível reconhecer espaços nas cidades com essas características. Mas antes de ser um espaço específico, reconhecido por sua forma (como uma mancha, por exemplo), o pórtico depende da experiência de um ator específico para reconhecê-lo.

Considerações Finais

A complexidade das atividades relacionadas à navegação fluvial e ao transporte de passageiros levou à necessidade de se criar quadros de classificação que auxiliassem a compreender como opera a percepção e a vivência de tais atividades por quem viaja pelos rios amazônicos. As embarcações, variadas quanto à forma, tamanho, função, tempo de viagem, custo para o passageiro, técnicas de navegação necessárias para pilotá-las, são categorizadas de várias formas e, por isso, foi proposto um sistema classificatório que torne inteligíveis as diferenças. Isso se deu a partir de uma análise do vocabulário empregado para designar os diversos tipos de embarcação, elencando seus motivos, seus sentidos e as oposições realizadas. Embora esse tenha sido um esforço permanente ao longo da pesquisa de campo, sua sistematização foi realizada no início do trabalho para garantir que o leitor possa acompanhar a descrição da navegação dos rios. Da mesma forma, ao longo dos capítulos, foram realizados quadros classificatórios de tipos de viagens e tipos de rio, sempre a partir da legislação sobre a navegação fluvial e do uso comum por parte de tripulantes e viajantes das embarcações.

Sob inspiração de uma perspectiva ecológica, as viagens de barco mostraram como seres humanos estão inexoravelmente produzindo o ambiente em que vivem e sendo produzidos por ele. Isso pode ser percebido em diversas dimensões: “dentro” dos barcos há espaços que demandam formas de interação muito específicas que não foram produzidos de antemão, mas passaram a existir na medida em que as redes foram dispostas, as pessoas e bagagens encontraram seus espaços de descanso e ocuparam o barco de formas originais. O ambiente interno do barco, ao longo do tempo de viagem, é produzido e modificado constantemente pelos passageiros, com seus corpos, suas redes e seus pertences. Para “fora” dos barcos, a perspectiva ecológica permite ver os rios enquanto possibilidades de deslocamentos enquanto são moldados pelos barcos e pessoas que transitam nele. A visibilidade dessa interação – causada pela fluidez do rio – pode iluminar formas de interação entre pessoas e espaços que precisem de uma maior sutileza para serem percebidos.

Tanto o ambiente interno do barco quanto o rio, sua superfície e suas margens são constantemente modificados pelo deslocamento das embarcações, que por sua vez também precisa lidar com chuvas, ventos, e outros elementos que interferem nesse ambiente. O rio evidencia as interações que ocorrem também em superfícies mais rígidas.

Desde o princípio, o estudo proposto para esta pesquisa mostrava-se muito complexo e desafiador. A partir de um arcabouço teórico desenvolvido na área de Antropologia Urbana nas grandes metrópoles do sudeste brasileiro, propus a análise de um tema que não parecia a princípio dialogar com os referenciais teóricos e metodológicos que trazia. O estado do Amazonas e suas cidades mostram o papel preponderante das águas na vida de sua população. A água está em toda a parte e a configuração dessas cidades permite romper a aparente dicotomia que haveria entre cidades e rios, em que uma estaria no plano da “cultura” enquanto o outro, no plano da “natureza”. O rio invade a cidade da mesma forma que a cidade se estende sobre os rios, criando uma série histórica de interações conflituosas. Por um lado, há as habilidades e formas de se viver tradicionalmente em flutuantes e palafitas, além de locomover-se através da navegação. Por outro, um entendimento controverso sobre o papel dessas massas de água: ora vistas como obstáculos ao “pleno desenvolvimento da região”, ora como oportunidades. As cidades do Amazonas produzem-se a partir desse relacionamento conflituoso, que está presente desde os planos urbanísticos de Manaus no final do século XIX quanto nos programas atuais de requalificação de igarapés, na construção de pontes e no incentivo ao uso dos rios como meio de transporte de cargas e pessoas.

Do ponto de vista metodológico, a aproximação de técnicas de pesquisa e categorias analíticas dos estudos sobre cidades permitiu que o olhar para os rios e as viagens de barco reconhecessem a necessidade de transitar entre os domínios da dicotomia entre natureza e cultura e reconhecer as formas de interação que perpassam esses domínios. As experiências de campo e a trajetória minha e do Grupo de Etnologia Urbana acabaram conduzindo este estudo por caminhos que parecem inovadores e promissores. Metodologicamente, desenvolvemos formas de trabalho coletivo a partir do compartilhamento de relatos de campo e da realização de campos coletivos. Além disso, sob influência das parcerias acadêmicas, a inspiração interdisciplinar esteve sempre presente para auxiliar no cerne metodológico: a realização de uma etnografia. Teoricamente, procurei colocar em contato as categorias analíticas de espaços urbanos com esses espaços fluviais que sempre ficam no limiar entre serem ou não “urbanos”.

Com isso, as categorias *pedaço* e *pórtico*, que designam espaços que oferecem formas específicas de sociabilidade nas cidades, foram utilizadas para descrever espaços na intersecção de cidades e rios. As regiões de flutuantes e palafitas, bem como as estruturas portuárias oferecem um cenário propício para pensar as cidades com características particulares da região Amazônica. Os rios e as águas mudam de forma constantemente e mostram que a cidade que se desenha sobre eles é ela também fluida.

Bibliografia

- BARATA SOUZA, Leno José. “A Cidade Flutuante” de Manaus: discutindo conceitos. In: Aedos – Revista do corpo discente do PPG História, v. 3, nº 6, Jan-Jun 2010
- BASTOS, Georgeth Ribeiro. O Transporte Fluvial na Amazônia. Monografia. Universidade Estadual do Amazonas, 1995.
- BATISTA, Luiza Maria Maciel. A história da Paisagem da Lagoa da Francesa e as modificações de seu espaço (Memorial Francesa). Monografia Centro de Estudo Superiores-UEA. Parintins, 2006.
- CALDEIRA, Teresa P. do Rio. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. 2. ed., São Paulo: EDUSP/ Editora 34, 2008.
- CERTEAU, M. de. A invenção do cotidiano. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CESAR, Anne Christine. Transporte Fluvial: o sistema roll-on roll-off amazônico. 1991.
- COIMBRA, Lucinilda Kimura e SILVA, David Xavier. A qualidade no transporte fluvial para o turista da terceira idade no trecho Parintins/Manaus-AM. Mimeo.
- FISH; Marengo & Nobre. Clima na Amazônia. Boletim CPTEC/INPE. Disponível em: <<http://climanalise.cptec.inpe.br/~rclimanl/boletim/cliesp10a/fish.html>>.
- INGOLD, Tim. The Perception of the Environment: Essays on lilihood, dwelling and skill. London & New York: Routledge, 2000.
- _____. Lines: A Brief History. London & New York: Routledge, 2007.
- _____. 'When ANT meets SPIDER: social theory for Arthropods'. C Knappett & L Malafouris (eds), in: Material Agency: Towards a Non-Anthropocentric Approach. Springer Science+Business Media, New York, NY, USA, 2008, p. 209-215.
- _____. Being Alive: Essays on movement, knowledge and description. London & New York: Routledge, 2001.

INGOLD, Tim; FIORI, Ana Letícia; AGNELLO, ANDRADE, José Agnello Alves Dias de; TESTA, Adriana Queiróz e TAMBUCCI, Yuri Bassichetto. Diálogos Vagueiros: Vida, Movimento e Antropologia. Ponto Urbe [Online], nº 11, 2012. Disponível em: <<http://pontourbe.revues.org/334>>.

LATOUR, Bruno. *Jamais Fomos Modernos: Ensaio de Antropologia Simétrica*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

_____. *Reassembling the Social – An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press, 2005.

_____. Como terminar uma tese de doutorado. In: *Revista Cadernos de Campo*, nº 14/15. São Paulo, 2006. p. 339-352.

LEITE, Rogério Proença. Contra usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na manguetown. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, nº 49. p. 115-134, Jun. 2002.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Antropologia Estrutural*. São Paulo: Cosac-Naify, 2008

LIMA, José Natalino de Souza. *Navegar é preciso, viver também: História versus acidentes fluviais na região do médio e baixo Amazonas no ano de 2005 a 2009*. Monografia. CES-UEA, Parintins, 2009.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, ANPOCS, v. 17, nº 49. 2002.

_____. *Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em antropologia urbana*. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.

MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian (orgs.). *Na metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2000.

MAGNANI, José Guilherme Cantor; MANTESE, Bruna (orgs.). *Jovens na Metrópole: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade*. São Paulo: Terceiro Nome, 2007.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. *Cem Anos de Solidão*. Rio de Janeiro: Record, 1967.

MENEZHINI, Marcia Elisa Freire e MENEZES, Thereza Cristina Cardoso. *Casa Nova, Etiqueta*

Nova. Ponto Urbe [Online], nº 12, Out. 2013. Disponível em: <<http://pontourbe.revues.org/550>>.

NASCIMENTO, Claudete Cristina Nunes do. Análise sobre a situação do transporte Rodo-Fluvial no Estado do Amazonas. Monografia. Universidade Estadual do Amazonas, 1998.

OLIVEIRA, José Aldemir de & SCHOR, Tatiana. Urbanização na Amazônia: o local e o global. In: GEEA: Grupo de Estudos Estratégicos Amazônicos [Org. Adalberto Luis Val, Geraldo Mendes dos Santos]. TOMO III, Manaus INPA, 2010

SAHLINS, Marshall. O "pessimismo sentimental" e a experiência etnográfica: por que a cultura não é um "objeto" em via de extinção. Mana [online]., v. 3, n. 1, p. 41-73, 1997.

SAUSSURE, Ferdinand de. 1916. Curso de Linguística Geral.

SCHWARZBOLD, Albano. O que é um rio. Revista Ciência & Ambiente, nº 21, Julho/Dezembro, 2000.

SOUZA, Márcio. História da Amazônia. Manaus: Valer, 2009.

TAMBUCCI, Yuri Bassichetto. Tempo Livre na Manaus Indígena. Relatório de Pesquisa de Iniciação Científica, 2010.

_____. Habitar e contruir - os espaços e circuitos Sateré-mawé nas cidades amazônicas. Relatório de pesquisa, CNPq, 2011.

TROUBETZKOY, N. S. Principes de Phonologie. PARIS LIBRAIRIE. G. KLINGKSIEGK, 1949.

VALLE & OLIVEIRA A cidade de Manaus: análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés. In: OLIVEIRA et al (orgs). Cidade de Manaus / visões interdisciplinares. EDUA. Manaus, 2003

VERNE, Julio. Uma cidade Flutuante. Livraria Jácomo. São Paulo, s/d.

Anexos

1. Tabela de cota máxima e mínima do Porto de Manaus

Ano	Cota Máxima Enchente (m)	Data	Cota Mínima Vazante (m)	Data
1902			16,78	29/11
1903	27,52	25/06	16,25	06/11
1904	28,78	27/06	17,69	05/12
1905	26,07	22/06	17,52	10/10
1906	26,01	05/06	14,20	13/11
1907	27,19	09/06	16,44	09/11
1908	28,92	09/06	18,09	30/10
1909	29,17	14/06	15,04	23/10
1910	27,81	02/07	18,39	01/11
1911	27,57	22/06	16,08	23/10
1912	24,87	19/06	19,42	30/11
1913	28,50	29/06	21,24	14/11
1914	28,44	17/06	17,50	12/12
1915	27,73	27/05	15,62	06/11
1916	26,63	08/06	14,42	07/10
1917	26,77	13/06	17,48	14/10
1918	28,74	13/06	18,51	15/10
1919	26,36	09/06	16,76	26/10
1920	28,57	06/07	19,80	15/12
1921	28,97	13/06	17,32	29/10
1922	29,35	18/06	20,90	22/11
1923	28,19	24/06	16,75	30/11
1924	26,09	05/07	17,31	01/10
1925	28,43	29/06	17,67	16/11
1926	21,77	05/07	14,54	12/10
1927	27,56	15/06	18,78	22/10
1928	28,49	15/06	18,17	05/10
1929	28,14	20/06	16,98	04/11
1930	27,69	23/06	18,36	27/11
1931	26,66	06/06	17,48	13/10
1932	27,76	12/06	17,87	30/10
1933	28,12	23/06	16,42	25/10
1934	27,64	26/06	21,16	25/10
1935	27,67	15/06	16,15	05/11
1936	26,64	20/05	14,97	29/09
1937	26,91	19/06	16,12	13/12
1938	27,92	15/06	17,96	18/10
1939	28,04	17/06	20,56	16/12
1940	26,77	30/06	19,58	14/12
1941	27,09	28/05	16,20	21/10

Ano	Cota Máxima Enchente (m)	Data	Cota Mínima Vazante (m)	Data
1942	27,63	26/06	17,34	23/10
1943	28,18	01/07	16,84	06/11
1944	28,79	22/06	18,11	17/11
1945	27,03	18/06	16,71	20/11
1946	27,98	08/06	17,62	05/10
1947	26,75	09/07	19,49	24/10
1948	27,51	16/06	15,69	18/10
1949	28,32	18/06	20,08	02/11
1950	28,25	17/06	15,74	09/11
1951	28,47	03/07	18,05	07/11
1952	27,58	07/06	17,14	30/10
1953	29,69	09/06	17,07	31/10
1954	28,49	14/06	17,63	18/10
1955	28,53	21/06	16,03	24/11
1956	27,65	23/06	20,89	22/10
1957	27,33	09/07	16,51	21/10
1958	27,58	29/05	14,74	18/10
1959	27,71	30/06	18,67	29/10
1960	27,55	21/06	18,33	01/11
1961	27,13	07/07	15,96	12/10
1962	28,33	04/07	17,15	25/10
1963	27,31	17/06	13,64	30/10
1964	25,91	13/07	18,41	28/11
1965	26,58	14/06	16,00	06/11
1966	26,41	20/06	16,76	11/11
1967	27,91	19/06	16,18	25/10
1968	27,13	04/05	21,03	31/12
1969	27,40	26/06	16,86	02/12
1970	28,31	26/06	18,19	12/11
1971	29,12	24/06	21,14	08/11
1972	28,70	16/07	20,02	10/11
1973	28,57	06/07	21,16	20/11
1974	28,46	02/06	21,84	05/12
1975	29,11	23/06	19,32	28/11
1976	29,61	14/06	18,06	22/11
1977	28,45	28/06	20,66	14/10
1978	28,11	18/06	20,12	05/12
1979	28,23	25/06	17,44	22/10
1980	26,00	01/07	17,68	08/10
1981	26,85	22/06	17,24	12/11

Ano	Cota Máxima Enchente (m)	Data	Cota Mínima Vazante (m)	Data
1982	28,97	22/06	18,28	02/11
1983	26,52	06/06	17,08	24/10
1984	28,03	18/06	19,58	31/10
1985	26,27	01/07	19,74	27/11
1986	28,14	16/07	21,40	13/10
1987	27,91	09/06	17,99	06/11
1988	27,78	29/06	17,82	12/10
1989	29,42	03/07	21,75	31/12
1990	28,23	17/06	16,32	02/11
1991	28,06	05/07	16,07	05/11
1992	25,42	20/05	17,56	11/11
1993	28,76	09/06	19,47	27/10
1994	29,05	26/06	19,06	26/11
1995	27,16	29/06	15,06	30/10
1996	28,54	19/06	19,14	19/10
1997	28,96	10/06	14,34	04/11

Ano	Cota Máxima Enchente (m)	Data	Cota Mínima Vazante (m)	Data
1998	27,58	05/07	15,03	30/10
1999	29,30	24/06	16,95	22/11
2000	28,62	26/06	18,57	11/12
2001	28,21	19/06	16,81	31/10
2002	28,91	27/06	17,19	31/10
2003	28,27	01/07	19,01	11/11
2004	27,13	12/06	19,23	17/11
2005	28,10	01/06	14,75	25/10
2006	28,84	09/06	16,89	25/10
2007	28,18	21/06	17,74	26/10
2008	28,62	19/06	18,43	28/10
2009	29,77	01/07	15,86	04/12
2010	27,96	11/06	13,63	24/10
2011	28,62	28/06	16,76	10/10
2012	29,97	29/05	15,96	27/11
2013	29,33	14/06	18,83	01/01

Tabela disponível em <<http://www.portodemanaus.com.br/?pagina=niveis-maximo-minimo-do-rio-negro>>

2. Normas do Porto Organizado de Parintins

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

DNIT

DEPARTAMENTO NACIONAL
DE INFRA-ESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT

COMPANHIA DOCAS DO
MARANHÃO - CODOMAR

HIDROVIAS

ADMINISTRAÇÃO
DAS HIDROVIAS
DA AMAZÔNIA
OCIDENTAL

91

Termo estabelecido para reger a conduta dos taxistas dentro da área do Porto de Parintins.

Tendo em vista a necessidade de se estabelecer regras para o bom andamento das operações no Porto de Parintins e visando segurança, harmonia e qualidade nos serviços prestados aos usuários, estabelece-se o seguinte:

- a) Será autorizado o acesso de três táxis ao cais flutuante 10 minutos antes de a embarcação atracar. Os demais deverão aguardar no estacionamento a liberação para o acesso, o que se fará apenas quando não houver mais táxis na balsa;
- b) Uma vez liberado o acesso ao cais, deverão obedecer à orientação do Agente Portuário que indicará o local para estacionar. Não será permitido estacionar em frente a embarcações que estejam movimentando mercadorias ou passageiros;
- + c) Todos deverão respeitar o limite de velocidade na área do porto (20 km/h);
- d) Os taxistas que adentrarem a área portuária para aguardar a chegada das embarcações deverão estacionar seus veículos na faixa destinada para tal;
- e) Não será permitido a qualquer membro da classe abordar passageiros no pátio, ponte e próximo à guarita. Todos deverão aguardar em seus veículos a liberação para acesso ao cais;
- f) Quando os agentes de portaria autorizarem o acesso de táxis, dar-se-á prioridade ao táxi que estiver à frente da fila de espera;
- g) Não será permitido o acesso de condutores que apresentem sintomas de embriagues;
- h) Não será permitida ultrapassagem na ponte;
- i) Não será permitido pegar passageiros no trajeto da ponte;
- j) Todos deverão estar devidamente identificados (farda e crachá);
- k) Os taxistas que tiverem acesso ao cais para fins de embarque de passageiros deverão retornar imediatamente após o procedimento.
- l) Em caso de embarque de passageiro que não esteja enquadrado entre os casos identificados como de necessidade caberá ao condutor do táxi informar que o limite de acesso é o estacionamento e o veículo deverá ser conduzido até a faixa dos taxistas para o procedimento de retirada de bagagens do passageiro.
- m) Exceções: Em dias de chuva e entre 12:00h e 15:00 h o acesso será liberado a todos os usuários atendendo ao limite de entrada estipulado pela portaria para não congestionar o cais flutuante.

Instruções gerais:

- a) Este termo vigorará em horário de funcionamento do Porto;
- b) A partir do momento que os membros da classe acessem a área do porto responderão pelos seus atos;
- c) Todos deverão zelar pela higiene da área portuária depositando nas lixeiras quaisquer resíduos inutilizáveis;
- d) Não será tolerado desacato a funcionário;
- e) Quaisquer dúvidas, reclamações e/ou sugestões deverão ser apresentadas ao Administrador;

Penalidades:

A infração a quaisquer regras acima estabelecidas implicará em penalidades (Advertência ou Notificação, e em caso de reincidência, a suspensão das atividades na área portuária por prazo determinado).

Handwritten signature

 AHIMOC - Porto de Parintins

Parintins, 12 de janeiro de 2012.

Termo estabelecido para reger a conduta de moto-taxistas dentro da área do Porto de Parintins.

Tendo em vista a necessidade de se estabelecer regras para o bom andamento das operações no Porto de Parintins e visando segurança, harmonia e qualidade nos serviços prestados aos usuários, estabelece-se o seguinte:

- a) O acesso de moto-táxis ao cais flutuante é autorizado nos seguintes casos: embarque e desembarque de passageiros portadores de deficiência, idosos, enfermos, grávidas, crianças e os que apresentem mobilidade reduzida;
- b) Uma vez liberado o acesso ao cais, deverão obedecer à orientação do Agente Portuário que indicará o local para estacionar a moto. Não será permitido estacionar em frente a embarcações que estejam movimentando mercadorias ou passageiros;
- c) Todos deverão respeitar o limite de velocidade na área do porto (20 km/h);
- d) Os moto-taxistas que adentrarem a área portuária para aguardar a chegada das embarcações deverão estacionar seus veículos na faixa destinada para tal;
- e) Não será permitido a qualquer membro da classe abordar passageiros no pátio, ponte e próximo à guarita. Todos deverão aguardar em seus veículos ficando a critério do passageiro a escolha do moto-taxista;
- f) Não será permitido o acesso de condutores que apresentem sintomas de embriagues;
- g) Não será permitida ultrapassagem na ponte;
- h) Não será permitido pegar passageiros no trajeto da ponte;
- i) Todos deverão estar devidamente identificados (farda e crachá);
- j) Os moto-taxistas que tiverem acesso ao cais para fins de embarque de passageiros deverão retornar imediatamente após o procedimento;
- k) Em caso de embarque de passageiro que não esteja enquadrado entre os casos identificados como de necessidade caberá ao condutor informar que o limite de acesso dos mesmos é o estacionamento e o veículo deverá ser conduzido até a faixa dos moto-taxistas para o procedimento de retirada de bagagens do passageiro ou no local indicado pelo agente de portaria.
- l) Exceções: Em dias de chuva e entre 12:00h e 15:00 h o acesso será liberado.

Instruções gerais:

- a) Este termo vigorará em horário de funcionamento do Porto;
- b) A partir do momento que os membros da classe acessem a área do porto responderão pelos seus atos;
- c) Todos deverão zelar pela higiene da área portuária depositando nas lixeiras quaisquer resíduos inutilizáveis;
- d) Não será tolerado desacato a funcionário;
- e) Quaisquer dúvidas, reclamações e/ou sugestões deverão ser apresentadas ao Administrador;
- f) Este Termo poderá ser alterado em virtude da necessidade de revisão ou acréscimo de novas regras;
- g) Uma vez aprovado este termo será assinado pelos representantes das partes na presença de testemunhas.

Penalidades:

A infração a quaisquer regras acima estabelecidas implicará em penalidades (Advertência ou Notificação, e em caso de reincidência a suspensão das atividades na área portuária) a serem aplicadas pela associação em comum acordo com a Administração do porto.

Adm. Gildeth Pires Dias Prado
AHIMOC - pelo Porto de Parintins

Raimundo Carvalho
Presidente da Associação de moto-taxistas

Termo estabelecido para reger a conduta dos Carregadores, Estivadores e Portuários dentro da área do Porto de Parintins.

Tendo em vista a necessidade de se estabelecer regras para o bom andamento das operações no Porto de Parintins e visando segurança, harmonia e qualidade nos serviços prestados aos usuários, estabelece-se o seguinte:

- a) A condução de bagagens do cais flutuante até o estacionamento será feita nos carrinhos ficando a critério do passageiro a escolha do veículo que lhe convém;
- b) O transporte em triciclos será restrito a transporte de mercadorias;
- c) Terminado o expediente das embarcações, os triciclos e carrinhos de bagagens deverão ser guardados no estacionamento atrás do armazém;
- d) Não será permitido deixar os carrinhos de bagagens e triciclos estacionados no cais flutuante;
- e) Todos deverão estar devidamente identificados (farda e crachá);
- f) Todos deverão zelar pela sua segurança usando equipamentos de proteção individual (EPI);
- g) Não será permitido o acesso de condutores que apresentem sintomas de embriagues;
- h) Não será permitido pegar bagagens de passageiros no trajeto da ponte;

Instruções gerais:

- a) Este termo vigorará em horário de funcionamento do Porto;
- b) A partir do momento que os membros da classe acessem a área do porto responderão pelos seus atos;
- c) Todos deverão zelar pela higiene da área portuária depositando nas lixeiras quaisquer resíduos inutilizáveis;
- d) Não será tolerado desacato a funcionário;
- e) Quaisquer dúvidas, reclamações e/ou sugestões deverão ser apresentadas ao Administrador;

Penalidades:

A infração a quaisquer regras acima estabelecidas implicará em penalidades (Advertência ou Notificação, e em caso de reincidência, a suspensão das atividades na área portuária por prazo determinado).

Parintins, 12 de janeiro de 2012.

Adm. Gildeh Pires Dias Prado
AHIMOC - Porto de Parintins

94

Termo estabelecido para reger a conduta dos Condutores de táxis-carga e veículos que transportam mercadorias dentro da área do Porto de Parintins.

Tendo em vista a necessidade de se estabelecer regras para o bom andamento das operações no Porto de Parintins e visando segurança, harmonia e qualidade nos serviços prestados aos usuários, estabelece-se o seguinte:

- O acesso ao cais flutuante se restringe apenas ao embarque e desembarque de cargas.
- Será autorizado o acesso de táxi-carga para fins de transporte de passageiros e bagagens quando o passageiro possuir além de bagagens outros objetos (televisores, fogões etc...) que necessitem maior cuidado e agilidade no transporte. Nesse caso, o Agente Portuário no cais identificará tal necessidade e solicitará ao agente de portaria a liberação do acesso para o táxi-carga, devendo seus condutores aguardar no estacionamento na faixa destinada para a categoria;
- Se no momento da aproximação do veículo para embarque ou desembarque de mercadorias no porto houver embarcação em procedimento de chegada, os veículos deverão aguardar fora da área portuária ou no estacionamento de cargas até cessar o desembarque dos passageiros. De igual modo, os veículos que estiverem no cais flutuante deverão aguardar;
- O acesso dos veículos para desembarque de mercadorias será autorizado mediante a apresentação da Nota Fiscal;
- O acesso para embarque ou desembarque de mercadorias entre 19:00h e 06:00h só será autorizado em caso de embarcações em trânsito;
- Todos deverão estar devidamente identificados (farda e/ou crachá);
- Todos deverão zelar pela sua segurança usando Equipamentos de Proteção Individual;
- Não será permitido conduzir pessoas nas carrocerias, e, o embarque e o desembarque dos ajudantes deverá ser feito fora da área portuária;
- Não será permitido fazer ultrapassagem na ponte;
- Não será permitido o acesso de condutores que apresentem sintomas de embriagues;
- Todos deverão respeitar o limite de velocidade (20 km/h);

Instruções gerais:

- Este termo vigorará em horário de funcionamento do Porto;
- A partir do momento que os membros da classe acessem a área do porto responderão pelos seus atos;
- Todos deverão zelar pela higiene da área portuária depositando nas lixeiras quaisquer resíduos inutilizáveis;
- Não será tolerado desacato a funcionário;
- Quaisquer dúvidas, reclamações e/ou sugestões deverão ser apresentadas ao Administrador.

Penalidades:

A infração a quaisquer regras acima estabelecidas implicará em penalidades (Advertência ou Notificação, e, em caso de reincidência, a suspensão das atividades na área portuária por prazo determinado).

Parintins, 12 de janeiro de 2012.

relebi em 16/01/2012

Adm. Gildeth Pires Dias Prado
AHIMOC - Porto de Parintins

Senhores Armadores e Comandantes,

Conforme instrução da direção da AHIMOC - Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - encaminhamos aos senhores para conhecimento e providências instruções a respeito dos procedimentos operacionais das embarcações no Porto de Parintins.

- 1 - Todas as embarcações deverão manter junto à Administração do Porto cadastro atualizado com dados da embarcação, armadores e tripulantes (lista em anexo);
- 2 - Todas as embarcações deverão fornecer ao Agente Portuário designado cópias do manifesto de carga e da lista de passageiros para fins de controle;
- 3 - Para acesso livre com veículos deverão ser cadastrados apenas três pessoas de cada embarcação cujos nomes deverão ser informados à administração. O tempo máximo para permanência do veículo no cais deverá ser de 15 minutos (se moto, o veículo poderá ser colocado dentro da embarcação, se carro, deverá ser conduzido ao estacionamento);
OBS: O acesso dos veículos das pessoas cadastradas se dará nos dias em que a embarcação estiver atracada no cais; nos demais dias tais pessoas serão regidas pelas normas aos usuários comuns;
- 4 - O acesso de tripulantes em quaisquer horários será mediante identificação (farda e/ou crachá);
- 5 - É permitida a lavagem de embarcações atracadas somente após as 15h desde que não haja embarcação à contra-bordo ou movimentação de passageiros e cargas nas proximidades do barco. Caso haja necessidade de lavagem antes do horário estipulado, que se faça ao largo e não atracado;
- 6 - Voadeiras e barcos particulares não deverão ser mantidos à contra-bordo das embarcações;
- 7 - Em caso de necessidade de manutenção nas embarcações está proibida a utilização do cais flutuante para a realização de soldagens, serviços de serralheria ou outras manutenções que envolvam material inflamável;
- 8 - O lixo proveniente das embarcações deverá ser depositado em local destinado para esse fim (próximo à rampa de acesso ao cais) nos seguintes horários:
manhã: entre 06:00h e 08:30h
tarde: entre 13:00h e 15:30h
Todos deverão zelar pela higiene da área portuária, depositando nas lixeiras os resíduos inutilizáveis;
- 9 - Em caso da necessidade de remanejamento da posição das embarcações, é imprescindível o pronto atendimento à orientação dos Agentes Portuários. Para isso, solicitamos que se mantenha na embarcação funcionário capaz de realizar a operação em tempo hábil;
- 10 - Solicitamos a colaboração do setor de encomendas da embarcação para que informem às pessoas que postam encomendas com destino a Parintins que o horário de recebimento das mesmas será a partir das 09 horas da manhã. As embarcações que chegarem após esse horário deverão proceder à entrega das encomendas duas horas após o barco estar atracado, evitando assim mais congestionamento de pessoas e veículos no momento da chegada da embarcação.
- 11 - Embarcações que não estejam operando não deverão ficar atracadas no cais flutuante;
- 12 - O horário de funcionamento do porto para operações com mercadorias será de 06h às 19h.

Em caso de dúvidas entrar em contato com a Administração do Porto.

b. Fonte: IBGE [disponível em: <<http://7a12.ibge.gov.br/images/7a12/estados/amazonas.pdf>>]