



**UFAM**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
CENTRO DE CIÊNCIAS DO AMBIENTE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E  
SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA – PPG/CASA**

**OS CANOEIROS NO AMBIENTE URBANO-FLUVIAL:  
ENTRE O PORTO DA CEASA E CAREIRO DA VÁRZEA**

**JEFFERSON GIL DA ROCHA SILVA**

MANAUS/AM  
2010

**JEFFERSON GIL DA ROCHA SILVA**

**OS CANOEIROS NO AMBIENTE URBANO-FLUVIAL:  
ENTRE O PORTO DA CEASA E CAREIRO DA VÁRZEA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, área de concentração Política e Gestão Ambiental.

**Orientadora: Dr.<sup>a</sup> Elenise Faria Scherer**

MANAUS/AM  
2010

Ficha Catalográfica  
(Catalogação realizada pela Biblioteca Central da UFAM)

Rocha Silva, Jefferson Gil da

S586t Os canoeiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea / Jefferson Gil da Rocha Silva. – Manaus: UFAM, 2010.  
154 f.; il. color.

Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2009.

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elenise Faria Scherer

1. Transporte fluvial – Amazonas 2. Porto da Ceasa – Amazonas 3. Canoeiros – Amazonas I. Scherer, Elenise Faria II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

CDU 656.629(811.3)(043.3)

## AGRADECIMENTOS

A Deus pelo dom da vida.

À minha esposa, Raquel Salgado, pela grande ajuda em momentos difíceis.

À minha orientadora, Elenise Scherer, que me soube conduzir com enorme paciência e dedicação.

À minha mãe, Claudemira Rocha, que sempre esteve ao meu lado, apoiando-me durante a realização deste trabalho.

Aos meus filhos, Lucas e André Jefferson, que sempre me alegravam.

Aos meus amigos Rosely Pinto e José Luiz, os quais admiro.

Aos meus professores do curso de mestrado, que de forma significativa me ajudaram no planejamento desta dissertação.

Ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA da Universidade Federal do Amazonas pela viabilidade do estudo.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – FAPEAM, que proporcionou a segurança financeira necessária para o desenvolvimento desta pesquisa.

**A TODOS**, minha sincera e humilde admiração, respeito e carinho.

## EPÍGRAFE

*"Há homens que lutam um dia e são bons.  
Há outros que lutam um ano e são melhores.  
Há os que lutam muitos anos e são muito bons.  
Porém há os que lutam toda a vida.  
Esses são os imprescindíveis".*

**Bertolt Brecht.**

## RESUMO

A beira-rio da cidade de Manaus abrange desde a foz do rio Tarumã até o rio Puraquequara. Num percurso de 43km de extensão, às margens esquerdas do rio Negro, encontram-se vários portos, públicos ou privados; outros pequenos e particulares, em geral, improvisados e ambientalmente degradados, que no intermédio entre o rio e a cidade movimentam a vida cotidiana dos manauenses e das populações que vivem nas cidades do entorno da capital. Entre eles, situa-se o porto da Ceasa, localizado na Zona Leste de Manaus. Ele faz parte da BR 319, que liga a capital a Porto Velho, além de outras regiões da Amazônia e do Brasil. Nesta dissertação, centramos nosso olhar no trabalho dos canoeiros que conduzem os pequenos barcos tipicamente regionais que transportam pessoas e mercadorias num intenso vaivém entre o porto da Ceasa e o porto do município do Careiro da Várzea, denominado de km 0. Nosso objetivo é caracterizar o trabalho cotidiano e o ambiente desse segmento dos trabalhadores que vivem no mundo da informalidade. Procuramos compreender sua identidade, sua importância para a mobilidade das pessoas e para a vida econômica regional. Esse porto tem uma importância fundamental na circulação da mercadoria produzida no Polo Industrial de Manaus – PIM, por meio das balsas que atravessam o rio Negro e Solimões até o porto do Careiro da Várzea, do escoamento dos produtos regionais e da saída e chegada dos barcos que transportam os passageiros no sentido Manaus-cidades ribeirinhas do entorno da capital, e vice-versa. Ele é um lugar de confluência desses movimentos de ritmos intensos durante o dia. Além disso, é hoje um território ocupado por empresas e pelo denso trabalho informal em que se vende tudo: guloseimas regionais, peixes e frutas que chegam das zonas rurais do Amazonas. Nesse ambiente, estão os canoeiros conduzindo os seus barcos no movimento de ida e vinda, sob o sol e a chuva, enfrentando as intempéries regionais, sem horário fixo e com longas jornadas num ambiente urbano fluvial (in)sustentável e caracterizado pela improvisação, pelo descaso público ali demonstrado, configurando-se como palco de resistência do homem amazônico.

**Palavras-Chave:** Trabalho, ambiente, travessia e políticas públicas.

## ABSTRACT

The waterfront city of Manaus extends from the mouth of the Tarumã river to the Puraquequara river. For a distance of 43 km long, at the left of the Negro river there are various ports, public or private, other small and private, generally improvised and environmentally degraded in the interim between the river and the city move the daily lives of manauense and people living in towns surrounding the capital. Among them, there is the port of Ceasa, located on the East Zone of Manaus. It composes and is part of the BR 319, that connects the capital till Porto Velho, and other regions of the Amazon and Brazil. In this thesis, we are focusing our attention to the work of the brigade leading the small boats typically regional that transport people and goods in an intense back-and-forth between the port of Ceasa till another one in the city of Careiro da Várzea, called Km 0. Our intention is to characterize the daily work environment and this segment of workers who live in the world of informality. We seek to understand its identity, its importance to the mobility of people and regional economic life. This port has a great importance in the movement of products done in the Industrial Pole of Manaus – PIM, because of the ferries that across the Negro river towards the port of Careiro da Várzea, the marketing of regional products and the departure and arrival of the boats carrying passengers towards Manaus and cities surrounding the capital and vice versa. It is a place of confluence of these movements of intense rhythms during the day. Also, today is a territory occupied by dense business and the informal work where you can find everything: regional delicacies, fish and fruit that come from rural areas of the Amazon. In this environment are the leading canoe their boats in the movement back and forth under the sun and rain, facing the regional weather, with no fixed schedule and long hours in an urban river (in) sustainable and characterized by improvisation and the public neglect there demonstrated being stage of capacity of the Amazon man.

**Key words:** Work, environment, crossing and public policy

## LISTA DE FIGURAS

Foto 01: Porto Improvisado (Careiro da Várzea).....	50
Foto 02: Porto Improvisado da Ceasa.....	51
Foto 03: Cenas do porto.....	54
Foto 04: Porto da Ceasa. ....	55
Foto 05: Barcos utilizados para frete.....	59
Foto 06: Canoeiros à espera de cliente na esperança de realizar um frete. ....	60
Foto 07: Turistas. ....	61
Foto 08: Balsa atracando na beira-rio no porto da Ceasa.....	64
Foto 09: Ancoradouros.....	65
Foto 10: Interior de um ancoradouro. ....	66
Foto 11: Passageiros no interior de um ancoradouro.....	67
Foto 12: Tempo de espera para saída do barco. ....	69
Foto 13: Fachada de um ancoradouro no porto da Ceasa.....	70
Foto 14: Porta da Ceasa antes da construção da cobertura. ....	71
Foto 15: Porto da Ceasa depois da construção do galpão.....	72
Foto 16: Boxes para peixes.....	73
Foto 17: Escritório da SNPH e o posto dos taxistas.....	73
Foto 18: Cobertura construída.....	74
Foto 19: <i>Box</i> do porto da Ceasa.....	75
Foto 20: Feirantes do porto da Ceasa.....	76
Foto 21: Feirantes do porto da Ceasa.....	77
Foto 22: Feirantes do porto da Ceasa.....	77
Foto 23: Turistas. ....	78



Foto 24: <i>Boxes</i> improvisados antes da construção da cobertura.....	79
Foto 25: Fundo dos <i>boxes</i> improvisados antes da construção da cobertura.....	79
Foto 26: Cenas do porto antes da construção da cobertura.....	80
Foto 27: Lixo à beira-rio no porto da Ceasa. ....	82
Foto 28: Ancoradouro improvisado no porto da Ceasa. ....	85
Foto 29: Carregadores do porto da Ceasa. ....	86
Foto 30: Porto do Careiro da Várzea.....	87
Foto 31: Ancoradouros no município do Careiro da Várzea.....	88
Foto 32: Rampa improvisada na época da enchente. ....	89
Foto 33: Cenas da beira-rio do Careiro da Várzea na época da enchente.....	90
Foto 34: Cenas da beira-rio do Careiro da Várzea na época da enchente.....	91
Foto 35: Ancoradouro do porto da beira-rio (km 0) do Careiro da Várzea.....	92
Foto 36: Cenas do porto do Careiro da Várzea.....	93
Foto 37: Embarque.....	120
Foto 38: Turistas.. ....	122
Foto 39: Galpão do porto da Ceasa. ....	124
Foto 40: Desembarque dos ancoradouros. ....	126
Foto 41: Cenas dos ancoradouros. ....	127
Foto 42: Lixo.....	134
Foto 43: Associação dos Canoeiros.....	135
Foto 44: Canoeiro.....	141

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Residência.....	99
Gráfico 02: Gênero.....	100
Gráfico 03: Idade dos canoeiros.....	101
Gráfico 04: Tempo de trabalho como canoeiro.....	102
Gráfico 05: Denominação dos usuários.....	107
Gráfico 06: Origem da denominação canoeiro.....	109
Gráfico 07: Trabalhador das águas.....	113
Gráfico 08: Mudança de profissão.....	114
Gráfico 09: Horas trabalhadas.....	115
Gráfico 10: Jornada de trabalho.....	115
Gráfico 11: Quantidade de travessias realizadas por dia.....	117
Gráfico 12: Ganho médio diário.....	121
Gráfico 13: Relações de amizade e de solidariedade.....	142
Gráfico 14: Acidente de trabalho.....	143

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

ACCPCV – Associação dos Canoeiros dos Portos da Ceasa e Careiro da Várzea.

ARSAM – Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado do Amazonas.

CEASA – Centro de Abastecimento do Amazonas S/A.

EIZOF – Entrepósito Internacional da Zona Franca de Manaus.

PIM – Polo Industrial de Manaus.

PROHORT – Programa Brasileiro de Modernização do Mercado Hortigranjeiro – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

SEFAZ – Secretaria de Fazenda do Estado do Amazonas.

SIDERAMA – Siderúrgica do Amazonas.

SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus.

## LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Extensão da beira-rio da cidade de Manaus .....	25
Mapa 02: Portos administrados pela SNPH .....	28
Mapa 03: Portos da beira-rio de Manaus .....	43
Mapa 04: Portos da beira-rio de Manaus .....	44
Mapa 05: Área de estudo .....	53
Mapa 06: Rotas na travessia.....	96

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO I -</b>	
<b>A BEIRA-RIO DE MANAUS E SEUS PORTOS .....</b>	<b>24</b>
1.1 Do rio Tarumã ao rio Puraquequara: muitas entradas e muitos donos.....	24
1.2 O rio, a navegação e os portos à beira-rio.....	33
1.3 Os territórios portuários: vivências e experiências.....	39
<b>CAPÍTULO II -</b>	
<b>O PORTO DA CEASA: TERRITÓRIO À BEIRA-RIO DE MANAUS .....</b>	<b>48</b>
2.1 O histórico do porto da Ceasa: localização e dinâmica .....	48
2.2 No Careiro da Várzea: o porto no km 0 da BR 319. ....	86
2.3 Encontro das águas: rotas e paisagens.....	95
<b>CAPÍTULO III -</b>	
<b>O TRABALHO E O AMBIENTE:</b>	
<b>OS CANOEIROS DO PORTO DA CEASA .....</b>	<b>98</b>
3.1 Os canoeiros ou motoristas das águas?.....	98
3.2 Território e identidade dos canoeiros no porto da Ceasa. ....	104
3.3 O canoeiro na travessia: o trabalho cotidiano nas águas. ....	110
3.4 Paisagem, trabalho no ambiente: a (in)sustentabilidade urbano-fluvial.....	123
3.5 Organização política dos canoeiros: associativismo.....	135
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>144</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>151</b>

## INTRODUÇÃO

Nesta dissertação, buscamos refletir sobre os canoeiros, que assim se autodenominam<sup>1</sup> e trabalham cotidianamente na condução dos pequenos barcos regionais que se deslocam do Porto da CEASA (Central de Abastecimento do Amazonas S/A) cruzando as águas escuras do rio Negro e as águas barrentas do rio Solimões com destino ao município do Careiro da Várzea, especialmente no km 0 da BR 319<sup>2</sup>. No movimento de retorno à capital e num constante vaivém, construíram um território de trabalho e de vida.

Conhecido popularmente como Porto da Ceasa (Central de Abastecimento do Amazonas S/A) pelos manauenses, localiza-se na margem esquerda do rio Negro, próximo ao Encontro das Águas, na Zona Leste da cidade de Manaus, e faz parte da rodovia federal BR 319, que liga a capital ao Estado de Rondônia e às demais

---

<sup>1</sup> A expressão canoeiro foi criada em decorrência das exigências legais para labutarem no Porto da Ceasa quando foi necessária a criação da Associação de Canoeiros como estrutura para garantir, de forma improvisada, o espaço de trabalho que se desenvolve num ambiente degradado, improvisado e ausente de políticas públicas urbano-fluviais.

<sup>2</sup> A BR 319 inicia-se na rua Ministro João Gonçalves de Souza, tendo o km 0 em frente ao SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. Mas, para muitos, essa BR inicia-se no porto do município do Careiro da Várzea, por isso ficou conhecida popularmente entre os moradores locais como km 0 da BR 319.

regiões do País. Ele compõe a paisagem portuária na qual se localizam os diversos portos públicos, privados e as balsas improvisadas, o que se chama também de porto à *beira-rio*<sup>3</sup> ou de *orla*<sup>4</sup> da cidade de Manaus, nos seus 43km desde a foz do rio Tarumã até o rio Puraquequara.

Trata-se de um porto importante para a cidade não só por fazer parte da BR 319, mas também por colocar em circulação os produtos eletroeletrônicos e metalúrgicos produzidos no Polo Industrial de Manaus – PIM. Além de ser um lugar das trocas de mercadorias, de saída e chegada de barcos, de compra e venda de produtos regionais e mobilidade das pessoas, é também a expressão da ausência do poder público amazonense no que diz respeito a uma política pública fluvial-urbana.

É um território – aqui entendido em sua espacialidade física e como um conjunto de relações sociais (HAESBAERT, 2004, p. 55), portanto de vida e de várias manifestações e formas de trabalho. É ali onde seus trabalhadores passam horas, dias e anos construindo os seus lugares e o seu lugar na história. Nosso esforço é o de compreender como esse território está marcado por expressões

---

<sup>3</sup> Essa expressão é utilizada pelos geógrafos Saint-Clair Trindade Júnior e Maria Goretti da Costa Tavares em seu livro “Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências” (2008), no qual ressaltam que a expressão *beira-rio* refere-se àquelas cidades que já perderam ou estão em processo de perda da articulação entre o espaço fluvial tanto nas práticas socioeconômicas quanto nas culturais. É importante ressaltar a diferença em relação às cidades ribeirinhas, que são aquelas que ainda mantêm uma forte ligação com o espaço fluvial tanto nas práticas socioeconômicas quanto nas culturais.

<sup>4</sup> Tomando como referência a discussão feita por Saint-Clair, no livro *Belém: a cidade e o rio na Amazônia* (2005), o que se tem convencionado denominar de *orla* diz respeito basicamente às faixas de contato imediato da cidade, provavelmente devido à maior importância que possuem para a cidade. Assim, o termo *orla fluvial* tem um sentido mais relacionado à modernidade, traduz simbolicamente elementos, nexos e variáveis da racionalidade, da temporalidade e da espacialidade da modernidade presente (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 71).

sociais de trabalho, em que diariamente labutam trabalhadores em condições precárias<sup>5</sup>.

São homens e mulheres que diariamente ali trabalham para reproduzir a vida. Muitos possuem jornadas de trabalho que vão além daquelas de um trabalhador comum. Antes do nascer do sol, já estão lá, à espera das pessoas para a travessia. O lugar ganha vida durante o dia inteiro. São manifestações de trabalhos de todos os tipos, de vários gêneros como os carregadores de bagagens; os motoristas de táxi e de caminhões, de carros para fretes particulares; os vendedores de peixes e de frutas regionais, de guloseimas, de bugigangas, de doces, de picolés e de salgados; os barcos pequenos para fretes; e, sobretudo, os canoeiros, objeto de nosso estudo, que fazem o transporte de pessoas e de mercadorias para o Careiro da Várzea e para outros municípios do entorno da cidade.

Esses trabalhadores vivem num ambiente artificial<sup>6</sup>, construído de forma precária e ao mesmo tempo coletivo. Trazem em suas expressões faciais a experiência de anos de luta e de resistências contra a falta de políticas públicas que permeiam não somente esse lugar, mas também toda a beira-rio da cidade de Manaus.

---

<sup>5</sup> Para Helena Hirata o trabalho precário é aquele que não tem proteção social, não tem garantias como aposentadoria, seguro-desemprego, seguro-saúde. Outro indicador é que ele tem poucas horas de trabalho, o que significa uma renda menor. Um trabalho com pouca renda não pode ser um trabalho seguro. Um terceiro indicador do trabalho precário é a falta de qualificação que também gera baixa remuneração.

Revista Inovação Uniemp, versão impressa. Inovação Uniemp. ISSN 1808-2394, v.2, n.5, Campinas nov./dic. 2006. (Disponível em [http://inovacao.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1808-23942006000500002&lng=es&nrm=iso](http://inovacao.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-23942006000500002&lng=es&nrm=iso)).

<sup>6</sup> Milton Santos (2008, p.71) afirma que é a paisagem transformada pelo homem; pode-se dizer que a paisagem natural é aquela ainda não mudada pelo esforço humano.



Nessa beira-rio a que nos reportaremos neste trabalho, será compreendido como se estrutura a lógica de ocupação e de uso do espaço ou território, por não obedecer a uma orientação referencial, mas sim ser construído aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade (TRINDADE JR; TAVARES, 2008). É um lugar de alternativa de sobrevivência, uma vez que oferece condições econômicas e de circularidade para o exercício de uma diversidade de formas típicas da rota regional como se verá ao longo da dissertação.

A história da cidade de Manaus mostra que a beira-rio foi ocupada pela população como alternativa econômica e social, pois se localiza às margens dos rios Negro e Solimões, portanto constitui um ambiente fácil para obter alimentos e realizar trabalho. Diversas empresas privadas ocupam o lugar na beira-rio da cidade como alternativa de entrada e saída de seus produtos, uma vez que o rio é o meio mais econômico para o transporte de mercadorias (BENCHIMOL, 1995, p. 17).

Em toda a extensão da beira-rio da cidade, é possível encontrar inúmeros pontos de atracação de barcos e de desembarque de pessoas e mercadorias, que não só a população local como também o discurso oficial denominam de portos. São portos públicos ou privados, alguns administrados pela Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias (SNPH), e outros sobre os quais não há qualquer controle ou estatística oficial no que toca às atividades ali desenvolvidas.

Tal importância que os portos têm para a mobilidade da população está na possibilidade de locomoção por meio do rio, que representa uma alternativa que há muito tempo é utilizada pela população para se dirigir de uma localidade a outra. Pode-se observar, na beira-rio da cidade, uma diversidade de transportes como

balsas, barcos grandes ou pequenos, feitos de madeira ou de alumínio, que atracam na beira-rio, muitos deles com cores e com odores típicos da região.

Nesta dissertação, pretendemos discutir o trabalho dos canoeiros, assim autodenominados em decorrência das exigências legais para labutarem no Porto da Ceasa quando foi necessária a criação da Associação de Canoeiros como estrutura para garantir, de forma improvisada, o espaço de trabalho que se desenvolve num ambiente degradado, improvisado e ausente de políticas públicas urbano-fluviais.

Para compreender o trabalho no ambiente do porto, resgatamos o surgimento da Ceasa, que foi uma alternativa federal para dotar as grandes e as médias cidades de suprimentos alimentícios. As Ceasas tinham como fim não permitir que faltassem gêneros alimentícios para a população que habitava os grandes e os médios centros urbanos (BELIK; SILVA; TAKAGI, 2005). Em Manaus, tal projeto não vingou, devido a inúmeros fatores, dentre eles a falta de logística e de fornecedores que pudessem alimentar o centro. Em 2001, no âmbito da reforma do Estado, no governo Fernando Henrique Cardoso, foi extinta oficialmente a Ceasa no Estado do Amazonas.

O enfoque metodológico adotado parte do pressuposto de que o porto da Ceasa é um território marcado pela resistência e pela resiliência<sup>7</sup> de trabalhadores que, no dia-a-dia, desenvolvem atividades essenciais para a população que precisa locomover-se aos diversos municípios do entorno da cidade de Manaus e de empresas privadas que segregam o espaço às pessoas que diariamente circulam

---

<sup>7</sup> A palavra vem do latim “resilio”, que significa voltar ao estado natural. O conceito de *resiliência* para as ciências humanas é “a capacidade de um indivíduo em possuir uma conduta sã num ambiente insano, ou seja, a capacidade de o indivíduo sobrepôr-se e construir-se positivamente frente às adversidades”. (FLACH, Frederic. *Resiliência: A arte de ser flexível*. Editora: Saraiva, 1991).

nesse lugar, o que demonstra uma realidade espacial heterogênea na qual frações de classe de trabalhadores distintas passam a conviver.

Para compreender o contexto histórico, a origem, a realidade socioambiental e o trabalho desenvolvido pelos canoeiros, referendamo-nos em autores como Ximenes (1992), Nogueira (1999), Lefebvre (2001), Oliveira (2003), Leff (2005), Harvey (2005), Antunes (2005), Witkoski (2007), Santos (2008), Trindade Jr. (2008) e Scherer (2009), e outros que discorrem sobre o tema nos deram os fundamentos teóricos e metodológicos para a descrição e para a elaboração do tema proposto. Fraxe (2000) afirma que é necessário que se entenda a Amazônia além da biodiversidade: há também a sociobiodiversidade interagindo com a diversidade biológica, que produz, reproduz e representa o espaço e o lugar, fundamentalmente baseado no trabalho humano, resultando num processo de sociobiodiversidade.

Nas muitas idas ao porto da Ceasa, na travessia até ao município do Careiro da Várzea – km 0 e Vila do Careiro, para o trabalho empírico foram aplicados 12 formulários, em um universo de 60 canoeiros, representando cerca de 20% da amostra. Aliados aos formulários, utilizamos registros fotográficos, diário de campo e observações empíricas os quais se mostraram extremamente reveladores de uma realidade pouco percebida na beira-rio da cidade.

Buscamos saber onde residem atualmente, sua identidade, como se denominam, o tempo de trabalho, o ambiente e a associabilidade dos sujeitos que diariamente fazem o transporte de pessoas e de mercadorias.

Na fase da pesquisa, pôde-se comprovar a transformação física que ocorreu no porto da Ceasa. A construção de um galpão coberto realizada pelo governo do Estado mudou a paisagem, mas não contemplou a todos os trabalhadores que ali se

encontram, pois apenas os vendedores de frutas e de peixes regionais foram beneficiados, além dos usuários das balsas que fazem a travessia do município do Careiro da Várzea. Os carregadores de bagagens e os canoeiros, num espaço reduzido e com uma infraestrutura física inexistente ou precária, tentam sociabilizar os espaços mínimos para a execução de seu trabalho, ocorrendo o que Lefebvre (1999) denomina de divisão espacial desigual.

O aporte bibliográfico que nos auxiliou a *olhar o objeto de estudo* aliado às observações cotidianas nos revelou que o trabalho é desenvolvido de forma precária. A degradação ambiental do lugar é visível, conforme se verá, devido à inexistência de uma política urbano-fluvial que contemple a conservação do ambiente e de uma política pública portuária, o que redundará na falta de condições para esses trabalhadores que há mais de 20 anos fazem a travessia no porto. Como afirma Lefebvre (1999, p. 36), eis aí o lugar das metamorfoses e dos encontros, “o espaço teatral que mistura o ilusório e o real, que simula a apropriação (onde a apropriação que aparece como alienação constitui o ‘direito à cidade’), onde, enfim, o capital vitorioso parece ter descoberto o trabalho humano como fonte de riqueza”.

A dissertação está estruturada da seguinte forma: no primeiro capítulo, *A beira-rio e seus portos*, buscamos, de forma breve e concisa, reproduzir a historicidade e a ocupação da beira-rio da cidade de Manaus, em sua extensão de 43km. No primeiro subitem, *Do Tarumã ao Puraquequara: muitas entradas e muitos donos*, fizemos uma reflexão sobre determinadas particularidades que são construídas por meio de uma multiplicidade de usos e de formas de apropriações, relacionadas às necessidades de produção econômica e de expressões sociais com fortes apelos

culturais ligados/associados ou não às singularidades locais e às particularidades regionais.

No segundo subitem, *O rio, a navegação e os portos na beira-rio*, destacamos a importância e a influência do rio para a mobilidade da população que vive no entorno da cidade de Manaus e dos portos responsáveis pelas relações comerciais que se manifestam no local, as quais produzem e reproduzem a vida. No terceiro e último subitem desse capítulo, *Os territórios portuários: vivências e experiências*, buscamos entender a importância dos portos para a cidade de Manaus, um território heterogêneo marcado pela manifestação do trabalho.

No segundo capítulo, *O porto da Ceasa: território à beira-rio de Manaus*, discorreremos sobre a forma e o uso do espaço e do território pelos trabalhadores do porto. Esse capítulo está dividido em três subitens: no primeiro, *O histórico do porto da Ceasa: localização e dinâmica*, buscamos compreender como se deu a origem do porto da Ceasa, a sua localização e a dinamicidade local. No segundo, *No Careiro da Várzea: o porto no km 0 da BR 319*, descrevemos os problemas ambientais e a falta de infraestrutura local na beira-rio do município. No subitem *Encontro das águas: rotas e paisagens*, escrevemos sobre o intenso fluxo que ocorre todos os dias no porto da Ceasa, apesar do ambiente degradado, da ausência de políticas públicas e das infraestruturas precárias e improvisadas. Tais obstáculos não são suficientes para vencer ou para desanimar os viajantes, os usuários e os trabalhadores contemplados pela beleza e pela paisagem dos rios.

No terceiro capítulo, *O trabalho e ambiente: os canoeiros do porto da Ceasa*, relatamos como ocorre o trabalho dos canoeiros num vaivém cotidiano na condução das canoas e dos pequenos barcos no ambiente da beira-rio da cidade de Manaus,

marcado pela ausência de políticas públicas e pelas condições precárias. Esse capítulo está dividido da seguinte forma: no primeiro subitem, *Os canoeiros ou motoristas das águas?*, descrevemos quem são esses trabalhadores e sua forma de atuação; elencamos também as dificuldades encontradas para executar sua atividade.

No subitem *Território e identidade dos canoeiros no porto da Ceasa*, mostramos que muitos desses trabalhadores recebem nomes diferentes apesar da mesma atividade exercida por eles. A origem da denominação *canoeiro* remete-nos a um conhecimento típico de nossa região, influência de ordem cultural, pois eram e continuam sendo comuns as canoas que servem como meio de mobilidade para uma grande parte da população das cidades da Amazônia.

No subitem *O canoeiro na travessia: o trabalho cotidiano nas águas*, evidenciamos que sua atividade cotidiana ocorre desde as primeiras horas do amanhecer, ou seja, já muito cedo é possível perceber o movimento desse trabalhador na beira-rio do porto da Ceasa, com seu barco à espera das pessoas para realizar a travessia até o município do Careiro da Várzea, e vice-versa.

No subitem *Paisagem, trabalho no ambiente: a (in)sustentabilidade urbano-fluvial*, temos a percepção desse trabalhador e do ambiente por ele vivenciado no dia-a-dia. Apesar da construção recente de um galpão coberto, com boxes em seu interior, pelo governo do Estado, os canoeiros continuam, nesse ambiente, trabalhando nos ancoradouros construídos de madeira e com espaço limitado aos usuários que diariamente fazem a travessia.

Por último, no subitem *Organização política dos canoeiros: associativismo*, discorreremos sobre as Associações dos Canoeiros que atuam no porto e as relações

de sociabilidade entre eles. As entrevistas realizadas com os canoeiros e com o representante da Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias (SNPH) contribuíram para a apreensão das políticas realizadas nesse lugar e para o entendimento da responsabilidade que o órgão tem no que concerne a esses trabalhadores, uma vez que este possui a concessão da área, portanto é o responsável oficial pela oferta de condições dignas de trabalho e de melhorias ambientais.

## CAPÍTULO I - A BEIRA-RIO DE MANAUS E SEUS PORTOS

### ***1.1 Do rio Tarumã ao rio Puraquequara: muitas entradas e muitos donos.***

A beira-rio da cidade de Manaus se estende desde a foz do rio Tarumã até a foz do rio Puraquequara, compreendendo uma faixa contínua de aproximadamente 43km (Mapa 01). Essa grande extensão urbana fluvial, margeada pelo rio Negro e por parte do rio Solimões, denominamos beira-rio. Tomamos como referência a discussão feita por Saint-Clair ao pesquisar a beira-rio da cidade de Belém, ao afirmar que o termo refere-se a uma lógica de ocupação e de uso do espaço ou território, ou seja, por não obedecer a uma orientação referencial, mas sim por ser construída aleatoriamente e de acordo com a necessidade e com os interesses de apropriação do espaço pelos diferentes agentes que produzem a cidade (TRINDADE JR; TAVARES, 2008).





**Mapa 01:** — Extensão da beira-rio da cidade de Manaus. Imagem cartográfica. Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia/UFAM/2009.

O autor diferencia beira-rio do que se chama orla fluvial urbana. No senso comum, o termo *orla* designa as margens dos principais cursos fluviais que banham a cidade (TRINDADE JR.; SILVA, 2005). Tomando como referência a discussão feita em seu livro *Belém: a cidade e o rio na Amazônia (2005)*, o que se tem convencionalmente denominado de *orla* diz respeito basicamente às faixas de contato imediato da cidade, provavelmente devido à maior importância que possuem. Nesse sentido, não se pode conceituar *orla* apenas como um espaço natural, mas sim, como espaço socialmente produzido. Trata-se de um espaço situado entre o rio e a rua que lhe é imediatamente paralela, o qual apresenta forte interação com o rio do ponto de vista da sua função, dos usos, da circulação, da apropriação de recursos, da dimensão lúdica e/ou de suas representações simbólico-culturais.

Seria incorreto, então, falarmos de orla para as beiras, as bordas, as margens de corpos d'água? Parece que não; a orla diz respeito ao espaço imediato de interação entre terra e água, seja considerando os rios de maiores dimensões, seja levando em conta os igarapés, que, no caso de Manaus, recortam a cidade em grande parte, a exemplo do igarapé da Cachoeirinha, do Educandos, Mestre Chico, Quarenta, Crespo, Granja Manaus, Franco, Alvorada, Franceses, Mindu, entre outros. Assim, o termo orla fluvial tem um sentido mais relacionado à modernidade; traduz simbolicamente elementos, nexos e variáveis da racionalidade, da temporalidade e da espacialidade do mundo moderno (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 71).

A forma de ocupação e de apropriação da beira-rio da cidade de Manaus, ao longo de sua expansão urbana, fez desaparecer, em alguns casos, a sua paisagem original, tornando-se um "fundo de quintal", pois alguns agentes privados determinaram a sua forma e o seu uso em função de suas necessidades e de seus

interesses específicos. Para outros, a *beira-rio* é alternativa de sobrevivência, uma vez que o lugar oferece condições econômicas e de circularidade para o exercício de algum tipo de trabalho. Dessa forma, a beira-rio de Manaus é um lugar de intensa ocupação territorial, onde se percebe uma extensa área descontínua de portos, muitos deles improvisados.

No sentido rio Tarumã ao rio Puraquequara, estão os portos de São Raimundo, a Estação Hidroviária, a Manaus Moderna e a Ceasa (Mapa 02) administrados pela Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias – SNPH, seguidos de portos particulares, tais como Trigolar, Chibatão, WP Navegação, Estanorte, Geraldo Sales, Petrobras Distribuidora S.A., Texaco, Navezon Linhas Internas da Amazônia S. A., dentre outros.



**Mapa 02:** ● Portos Administrados pela SNPH. Imagem cartográfica. Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia/UFAM/2009.

Trindade Jr. e Tavares, no livro *Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências* (2008), destacam as principais características das cidades ribeirinhas paraenses, dentre elas o contato com o rio como elemento material/simbólico que 're-vela' a ocupação e a ordenação do espaço, além de influenciar o modo de vida e o imaginário social. No Estado do Amazonas, tais características citadas pelos autores são fundamentais para compreender o modo de vida da população local, pois quase todas as cidades possuem um forte vínculo com as águas, que, de algum modo, influenciam o viver dos amazônidas.

Nesse contexto, diferente de outras cidades do Estado do Amazonas que possuem um forte vínculo com o rio e são chamadas de ribeirinhas, Manaus, apesar de estar ligada aos rios Negro e Solimões, possui toda uma pujança de cidade grande, de metrópole da Amazônia Ocidental, porém limitada em vários aspectos em relação ao acesso ao rio e à segregação espacial.

A beira-rio da cidade é hoje ocupada por empresas particulares e por agentes que tornaram o lugar privado e se apoderaram do espaço para exercer atividades dos mais variados tipos como transportes rodofluviais, construção e reparo de barcos, indústria naval, produção de gelo com o fim de abastecer embarcações de pesca, bares, feiras, restaurantes, moradias, serrarias, botecos.

Esse território da beira-rio não foi sempre assim, segregado e restrito à população. Na origem da cidade de Manaus, tem-se uma compreensão melhor do processo de transformação dessa extensão urbana fluvial, pois a cidade surge da necessidade de fixação lusitana em virtude da vastidão do Estado do Grão-Pará e de extremos interesses externos de outras nações. Afirma Tocantins (2000, p. 105) que a Carta Régia de 1755 subdividiu em dois governos a Amazônia, ao criar a

Capitania de São José do Rio Negro. O rio Negro foi o local escolhido pela sua estratégica localização; a partir daí, políticas de fixação do homem foram implementadas e “era necessário tomar posse da Hileia”.

Pela facilidade de locomoção por meio de inúmeros rios existentes, afirma o autor que o local escolhido para a fixação da Capitania de São José do Rio Negro e de sua população foi a beira do rio ou a beira-rio da cidade, que proporcionou um lugar para as trocas, para a produção de trabalho e para a criação de riquezas. O rio é destino: a Amazônia nasce, desenvolve-se, perdura, segundo o *evangelho escrito pelo rio*, como afirma Benchimol (1995, p. 74).

Outro fato relevante para a compreensão da ocupação dessa extensa faixa urbana fluvial da cidade de Manaus ocorre no fim do século XIX e início do século XX. Maria Luiza Urgate Pinheiro (2003, p. 15), em seu livro revelador *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus*, questiona uma imagem da modernidade da cidade de Manaus sem trabalhadores, de ligação com o mundo e com a expressão do movimento modernizante.

Para a autora, a vida no porto do início do século XX tinha uma relação íntima com a identidade da cidade, pois sinalizava movimento e ritmos de homens, mercadorias, costumes e ideias que nele se tornam visíveis, dando destaque para aqueles que eram para ficar esquecidos, os estivadores ou trabalhadores do porto. Segundo Pinheiro (2003, p17), “eram pessoas que moravam em bairros de Manaus como Cachoeirinha, São Raimundo, Educandos, cortiços do centro, pensões, alojamentos em embarcações fundeadas no porto” (p. 17). Esses territórios representavam sociabilidades e práticas de lazer dos trabalhadores nos botequins, bilhares, cabarés, quermesses, banhos de igarapé e davam vida ao lugar.

No início do século XX, José Aldemir de Oliveira, em seu livro *Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso*, assinala que a construção da espacialidade da cidade, compreendida no período entre 1920 a 1967, se desenvolveu pelo encadeamento de continuidades e de rupturas, num sistema de ações que, em alguns momentos, eram extraordinariamente dramáticas, marcadas pela queda da borracha e pela crise política.

Afirma ainda o autor que, ao mesmo tempo em que os sujeitos se confrontavam, a cidade continuou a existir, por meio deles e com eles, como cadinho de resistência e de experiências, como lugar das festas, das criações artísticas, aparecendo como alternativa à vivência urbana.

Na década de 1970 do século passado, continua o processo de apropriação e de expansão da beira-rio de Manaus; dessa vez, com novos elementos voltados para as atividades comerciais e industriais advindas da criação da Zona Franca de Manaus, onde inúmeras empresas privadas faziam e fazem uso do rio como alternativa para escoamento de sua produção por meio do transporte aquaviário. Essa forma de apropriação pelo capital da beira-rio da cidade é bem explanada por Lefebvre (1999, p. 161), de sorte que a terra não foi gerenciada por uma regulação racional e continua subordinada ao mercado, o qual a faz um 'bem comerciável'.

Esses resgates históricos breves sobre a ocupação da beira-rio da cidade de Manaus servem como parte da compreensão de que a beira-rio sempre representou um espaço de oportunidade de trabalho ou de trocas comerciais, lugar de refúgios de trabalhadores de todos os gêneros, do trabalho diário precário, da improvisação, de disputas tensas entre o público e o privado, em que seus trabalhadores ficam sempre à margem do poder público mediante as disputas territoriais. É um espaço

socialmente produzido, consequência ou não da dinâmica social, que cria e recria territórios.

Como se observa, na história da cidade de Manaus, o homem e o rio são os protagonistas e os agentes na história da região, e a partir daí as disputas pelos espaços da beira-rio representam a realidade hoje, ou seja, uma cidade que não possibilita que seus cidadãos tenham acesso “ao principal meio de circulação das mercadorias e das trocas mercantis” (SCHERER; SANTANA, 2009, p. 221).

O mecanismo de disputa pela apropriação dessas frações de espaços urbanos fluviais parece estar ligado à consideração da cidade como mercadoria no seio das relações econômicas por meio da realização do valor de troca (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 44). O autor, ao analisar a beira-rio de Belém, afirma que

foi a partir dos anos de 1960 que aconteceu a reversão secular padrão de ocupação rural que predominava em Belém, quando ocorreu o processo de integração da Amazônia à rede de capital globalizado e ao circuito nacional de preços, para os quais Belém passou a ser um ponto de apoio enquanto centro regional revitalizado (TRINDADE JR. ; SILVA, 2005).

Em Manaus, assim como Belém, tal processo de reversão do uso e da ocupação da beira-rio se intensificou a partir dos anos de 1970 com a criação da Zona Franca de Manaus, modificando as relações sociais e culturais da população local (OLIVEIRA, 2003). Nesse período, tem-se uma intensa fixação dos agentes do capital, que passa a ocupar a beira-rio como alternativa comercial e econômica.



### **1.2 O rio, a navegação e os portos à beira-rio.**

Os escritos feitos ou elaborados por diferentes estudiosos e intelectuais que se dedicaram e se dedicam a estudar ou a pensar a região registram que os rios serviram “de estradas e de caminhos para a ocupação dos territórios e de novas formas de irradiação de modo de vida; por eles chegam as novas relações sociais e as novas sociabilidades na região” (SCHERER; SANTANA, 2009, p. 220).

Percebemos, com isso, a importância que o rio tem para o homem amazônico, visto que tudo é feito por intermédio dele. Argumenta Benchimol (1995, p. 3) que “seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transporte e de navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e de produtos”. Essa afirmação expressa pelo autor demonstra uma realidade muito presente hoje, já que as populações de Manaus e das demais cidades da região utilizam os rios como estradas para alcançar os lugares distantes e assim podem realizar compras de suprimentos para a família e vendas de produtos oriundos da floresta.

Nogueira (1999, p. 02) afirma que existe toda uma Amazônia que ainda segue o padrão rio-várzea, onde o transporte pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda são habitadas por populações caboclas que têm no rio uma de suas fontes principais de vida e de mobilidade.

A referência aos rios em relação aos povos da Amazônia é ainda relevante e pode ser verificada na fala de Tocantins (2000, p. 278), segundo o qual as ocorrências da vida de cada um estão ligadas ao rio, e não à terra: *fui muito feliz no Tarauacá, fiquei noivo no Envira e casei no Muru*. Essas falas expressas pelo autor demonstram o valor de pertencimento ao lugar onde o rio é visto como referência, ou

topofilia<sup>8</sup>. Num contexto amazônico, podemos dizer que cada rio, cada igarapé, cada vila fixada nos barrancos dos rios da região remonta a um sentimento de pertencer ao lugar, a uma extensão de sua personalidade e o identifica como pessoa, numa relação sentimental que o acompanha por toda sua existência.

Tuan (1980, p. 111) argumenta que esse sentimento de fusão com a natureza não é simples metáfora, mas sim representa uma intimidade física, de dependência material e o fato de que o lugar é um repositório de lembranças e um mantenedor de esperança.

As viagens fluviais constituíram um acontecimento de grande repercussão aos moradores localizados distantes dos centros urbanos. Segundo Ximenes (1992, p. 44), aos passageiros que iam para os centros urbanos eram feitos pedidos de compras das mais variadas mercadorias, de entrega de encomendas, quase sempre para pagar um favor ou para agradar um amigo, e ainda de transmissão de mensagens orais ou escritas.

Apesar dessa importância histórica dos rios, tanto para mobilidade das pessoas quanto para circulação de produtos e de mercadorias, de acordo com Nogueira (1999, p. 06), a cidade, ou melhor, o poder público no Amazonas e seus dirigentes viraram as costas para um dos aspectos mais marcantes na região: os rios.

Tal fato aconteceu pela ausência de políticas públicas portuárias e pela implantação de um arrojado polo industrial a partir da década de 1970, que necessitou da criação de uma estrada que ligaria Manaus a Porto Velho e de um

---

<sup>8</sup> Yi-Fu Tuan define o termo *topofilia*, criado por ele, como “o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico”. TUAN, Yi-fu. Topofilia: um estudo da percepção. Atitudes e Valores do Meio Ambiente. São Paulo: Difel, 1980.

moderno aeroporto com terminal de cargas. Já o aparelhamento portuário foi mínimo. Os recursos financeiros da cidade se voltaram para esse empreendimento industrial; dessa forma, a implantação de uma hidroviária para o transporte da população, ou seja, para embarque e desembarque de cargas e de passageiros para os diversos pontos da Amazônia não foi adiante por inúmeros motivos, dentre eles, conforme argumenta Nogueira (1999, p. 09), “pelo baixo ganho ou lucro em realizar os serviços”.

A partir da foz do rio Negro, o afluente mais caudaloso de toda a bacia Amazônica, o rio Amazonas adquire características de navegação marítima. Afirma Aragon; Glüsener-Godt (2003, p. 61) que, entre Manaus e os portos de Santarém, Santana e Belém do Pará, há um denso tráfico fluvial, devido à localização privilegiada de Manaus, que lhe permite servir de porto pivô entre a baixa e a alta Amazônia, ao mesmo tempo em que a própria cidade absorve uma gigantesca quantidade de carga e de passageiros, prestando serviço de transporte aos seus dois milhões de habitantes. Por isso, os 1.500km entre Manaus e a foz do Amazonas sustentam mais de 50% do tráfico hidroviário de toda a bacia.

A facilidade da navegação nos rios e o longo trajeto sem obstáculo, seguindo a corrente principal do rio Amazonas, têm sua explicação na estrutura geológica do próprio vale do Amazonas, ou seja, segundo Aragon; Glüsener-Godt (2003, p. 63), trata-se de um vale de formação terciária e quaternária que se estende do ocidente para o oriente da América do Sul, coincidindo, grosso modo, com a linha do Equador. Os sedimentos pouco consolidados que cobrem uma profunda fossa tectônica, preenchida durante o terciário e o quaternário recente, permitiram que as águas escavassem um leito profundo e o moldassem sem obstáculo para o fluxo de

suas águas. Em geral, há uma grande coincidência entre a morfologia do vale e a livre navegação dos rios.

Na Amazônia, seria impensável viver sem a navegação dos rios, antes que as estradas abrissem o centro das matas e as rodovias penetrassem fundo nas terras firmes. Para Benchimol (1995, p. 70) cabia aos navios a grande função e tarefa de fazer o transporte de pessoas e de carga, a circulação de mercadorias rio acima, levando mantimentos e aviamentos para os seringais, as vilas e as cidades, e rio abaixo trazendo borracha, castanha e gêneros regionais.

A Capitania dos Portos é o órgão responsável pelo registro, pelo controle e pela segurança de todas as embarcações. Estima Nogueira (1999, p. 29) que a frota atual do Estado ultrapasse o número de 25.000 unidades, englobando aí diversas categorias de embarcação. Assim, verifica-se o intenso fluxo de embarcações que circulam nos rios do Estado do Amazonas, o que favorece a mobilidade das mercadorias para a produção e para o consumo, ou ainda para o consumo produtivo e para a força de trabalho.

O que se vê hoje é uma diversidade de modalidades de meios de transporte, cada uma com determinadas características técnicas e adequadas a determinados produtos, realizando os mais variados percursos, promovendo a ligação dos lugares mais distantes e as mais variadas articulações entre si: o aéreo com o rodoviário, o fluvial com o rodoviário, o aéreo com o fluvial. Apesar dessas articulações, segundo Nogueira (1999, p. 43), “não se pode mascarar a existência de concorrência acirrada entre eles quando todos estão presentes e disponíveis numa região”.

Pela grande extensão territorial e pelos enormes rios que cortam a Região Amazônica, os transportes fluviais se apresentam como uma das poucas

alternativas para a mobilidade de pessoas de baixa renda. Sobre a importância dos transportes fluviais, argumenta Ximenes (1992, p. 17) que “está no fato de as pessoas estarem dispersas ao longo dos rios, não possuírem grande produção e terem pequeno poder aquisitivo, não constituírem mercado atrativo (nem de carga nem de passageiro) para as empresas de navegação privada que atuam na região”. Como se observa, o transporte fluvial foi preterido por outros sistemas de transportes mais eficazes que pudessem oferecer ganhos ao capital que adentrava o Estado por meio das indústrias e do comércio.

Os inúmeros rios da Região Amazônica, combinados com o transporte fluvial, possibilitam, como afirmado anteriormente, a locomoção de várias pessoas de regiões distantes. Assim, a navegação é um meio de mobilidade e também de sobrevivência para a maioria das populações que vivem nas beiras desses rios e igarapés, além dos portos, lugar de embarque e desembarque, de trocas econômicas e sociais.

Nesse sentido, os portos, que se foram formando nas beiras dos rios das cidades amazônicas, sempre tiveram ligações com elas; primeiramente, pelas relações comerciais que se manifestam no local e criam e recriam a paisagem; em segundo lugar, pela mobilidade das pessoas e das mercadorias.

Esses portos – notadamente o Porto de Manaus (*Roadway*), hoje a Estação Hidroviária de Manaus – tiveram seu início atrelado à necessidade de melhoria e de eficiência do embarque e desembarque da borracha, do comércio e de insumos ligados a esse ciclo econômico, além do momento político associado à modernização dos portos por parte do governo federal. Nesse contexto, os portos

representam a possibilidade de interação social, cultural, econômica e ambiental nos beiradões das cidades ribeirinhas.

Anteriormente à Zona Franca de Manaus, já não existia uma política fluvial portuária, como afirma Benchimol (1995, p.14): “A navegação ribeirinha é abandonada à sua própria sorte, sem considerar que ela é, ainda, a grande responsável pelo escoamento da produção e pela sobrevivência das vilas, povoados, seringais, castanhais e outros centros de produção da selva ou do beiradão”.

Com a implantação da Zona Franca de Manaus (década de 1970), houve uma nova racionalidade capitalista que reconfigurou a vida social amazonense em todas as esferas, redefinindo o cenário urbano manausense. Conforme Valle (2000, p. 102), essa nova racionalidade está ligada à criação de novos centros de produção nos países em desenvolvimento, constitutivo do movimento de valorização e de acumulação do capital.

Historicamente, argumenta Nogueira (1999, p. 67), o que se viu na Amazônia foi uma política de Estado, que, a partir dos ciclos econômicos e mais intensamente com a instalação do PIM, tratou de beneficiar o grande capital, por adquirir terras na Amazônia. Nesse sentido, todas as medidas partiram da “franja” para dentro, sendo a abertura de estradas o condutor para a apropriação das terras. Ainda hoje a cidade de Manaus é quase isolada da malha rodoviária do País. Apesar de a cidade ter uma grande extensão fluvial, os rios e o transporte fluvial sempre foram desconsiderados ou negados pelos diversos planos e projetos implementados pelo Estado; negavam-se os rios; negava-se a identidade regional.

### **1.3 Os territórios portuários: vivências e experiências.**

Na beira-rio da cidade de Manaus, ao longo dos 43km de extensão, entender a importância dos portos para a cidade de Manaus não é tarefa fácil. Nesse território heterogêneo marcado pela manifestação do trabalho, muitos deles informais, isso nos faz compreender a importância que esses lugares têm para as pessoas que vêm para a cidade em busca de alternativa de trabalho e de oportunidade de (sobre)vivência. E é a beira do rio, expressão de seu cotidiano, que se torna o lugar mais propício para desenvolver suas habilidades.

Dessa forma, buscamos compreender, nesses fragmentos urbanos fluviais da cidade de Manaus, registros de resistências e de espacialidades. Como afirma Santos (1998, p. 58), nesses interiores são reconhecidos diferentes usos do tempo (modos de vida urbano fluvial), constituindo-se a espacialidade do urbano.

Levantamento realizado pela SNPH (em 2009) mostra que existem em toda a extensão da beira-rio da cidade de Manaus 57 pontos de atracação identificados. Muitos desses portos pertencem a empresas privadas e são conhecidos como 'portos' pelas pessoas que diariamente fazem uso desse lugar; nesses territórios, realizam-se diversas atividades como carga e descarga de produtos e de passageiros, assim como manutenção de embarcações, dentre outras atividades (Mapas 03 e 04).

Veja a seguir uma relação dos portos identificados pela SNPH em toda extensão da beira-rio da cidade de Manaus.

1. TRANSPORTES CARINHOSO.

2. M. F. RAPOSO NAVEGAÇÃO LTDA (JANJÃO) .

3. PETROBRAS – PETRÓLEO BRASILEIRO S. A.
4. GRUPO REICON.
5. ITAUTINGA AGROINDUSTRIAL (ITAIGUARA TRANSPORTES LTDA).
6. CIMENTO VENCEMOS DO AMAZONAS LTDA.
7. CCL – COMERCIAL CRUZEIRO LTDA.
8. ETERNAL IND. E COM. E TRATAMENTO DE RESÍDUOS DA AMAZÔNIA LTDA.
9. MANAUS ENERGIA.
10. RONAV – RONDÔNIA NAVEGAÇÃO LTDA.
11. UNIÃO TRANSPORTES LTDA.
12. TRANS ALE.
13. ITA MINERAÇÃO LTDA.
14. J. F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA.
15. PETRÓLEO SABBÁ S. A.
16. PETROBRAS TRANSPORTES S. A.
17. PETROBRAS DISTRIBUIDORA S. A.
18. TEXACO.
19. EQUADOR.
20. IB SABBÁ S. A.
21. NAVEZON LINHAS INTERNAS DA AMAZÔNIA S. A.
22. MADEIREIRA.
23. NAVEGAÇÃO NÓBREGA.
24. CHIBATÃO.
25. CHIBATÃO.
26. SUPER TERMINAIS.
27. NAVEGAÇÃO CUNHA LTDA.
28. EQUATORIAL.



29. SANTA ROSA LTDA.
30. OCRIM.
31. R. F. CAVALCANTE.
32. R. F. CAVALCANTE.
33. NAVEMAZONIA NAVEGAÇÃO LTDA.
34. PORTO DO CIMENTO LTDA.
35. CIEX.
36. JUTAL.
37. ESTALEIRO.
38. ESTALEIRO F. BARBOSA.
39. ERAM – ESTALEIRO RIO AMAZONAS.
40. FRANCIS JOSÉ CHEHUAN E CIA. LTDA.
41. J. A. LEITE NAVEGAÇÃO LTDA.
42. BRASILIT.
43. SANAVE.
44. GERALDO SALES COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA.
45. COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA – CNA.
46. ERAM – ESTALEIRO RIO AMAZONAS (FILIAL).
47. ESTALEIRO DO NORTE LTDA.
48. NAVEGAÇÃO ANA CAROLINA LTDA.
49. ERIN – ESTALEIROS RIO NEGRO LTDA.
50. ESTALEIROS SÃO JOÃO.
51. N L COUTINHO E FILHOS LTDA.
52. OZIEL MUSTAFA DOS SANTOS E CIA. LTDA.
53. JONASA (ESTALEIRO).
54. JONASA (ESTALEIRO).
55. ESTALEIRO F. BARBOSA.

56. IBEPAR.

57. TRANSALEX.

**Fonte:** Walfrido de Oliveira Silva Neto (Agente Portuário I) – 2009.

Chefe do Departamento de Planejamento – SNPH.

Dentre os estabelecimentos identificados, existem três com contrato de adesão, e sete que possuem termo de autorização junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, sendo eles:

***Contrato de adesão:***

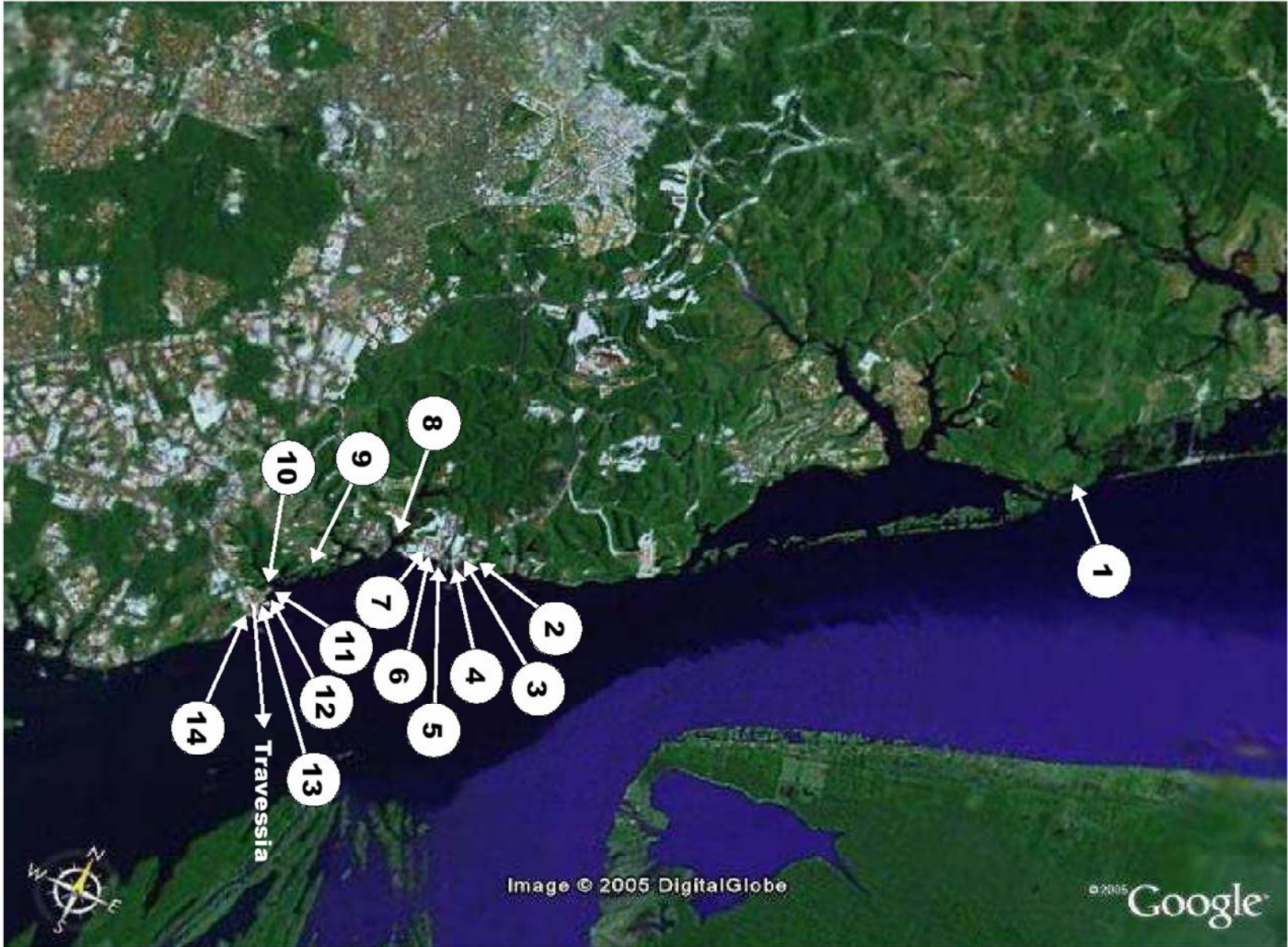
1. CIMENTO VENCEMOS DO AMAZONAS LTDA. J. F. DE OLIVEIRA.
2. NAVEGAÇÃO LTDA.
3. NAVEGAÇÃO CUNHA LTDA.

***Termo de Autorização:***

1. PETROBRAS TRANSPORTES S. A.
2. CHIBATÃO – NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.
3. CHIBATÃO – NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.
4. SUPER TERMINAIS COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA.
5. OCRIM S. A.
6. SANAVE – SABINO OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S. A.
7. IBEPAR PARTICIPAÇÕES LTDA.

**Fonte:** Walfrido de Oliveira Silva Neto (Agente Portuário I) – 2009.

Chefe do Departamento de Planejamento – SNPH.



**Mapa 03:** Portos da beira-rio de Manaus.  
Fonte: SNPH, 2009.



**Mapa 04:** Portos da beira-rio de Manaus.  
Fonte: SNPH, 2009.

Os territórios portuários que não pertencem à iniciativa privada, como já mencionado, representam alternativa de sobrevivência a uma parcela da população manauense, uma vez que o lugar oferece condições econômicas e de circularidade para o exercício de algum tipo de trabalho; dentre esses, destacamos os portos de São Raimundo, a Manaus Moderna, Panair, Ceasa e outros.

Muitos desses portos funcionam de forma precária, com estruturas improvisadas que não correspondem ao mínimo exigido pela Lei dos Portos, n.º 8.630/93 (conhecida como Lei de Modernização dos Portos). Santana (2006, p. 43) afirma que a área portuária de Manaus é concedida pelo governo federal à SNPH (Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias) e representa um “espaço, territorializado, de preponderância do capital e dos interesses de conexão eficiente entre o processo produtivo e a orla de embarque/desembarque da cidade”.

Os portos que se foram formando nas beiras dos rios das cidades amazônicas sempre tiveram fortes ligações com elas; primeiramente, pela mobilidade das pessoas e das mercadorias; em segundo lugar, pelas relações comerciais que se manifestam no local e criam e recriam a paisagem, além de possibilitarem alternativas para o escoamento da produção.

Sobre este último, podemos refletir sobre os “ciclos econômicos” que aconteceram na região, especificamente na cidade de Manaus, pois inúmeras entradas e saídas foram formando-se ao longo da beira-rio da cidade, muitas delas com a finalidade de servir de embarque e desembarque de pessoas ou de mercadorias; outras somente como entreposto de mercadorias que chegavam e saíam para diversas cidades amazônicas; algumas somente como forma de lazer

para a população; e outras como alternativa para saída para os rios, uma vez que, para sair da cidade, o rio é a solução mais rentável economicamente.

A complexidade da vida à beira-rio desses portos nos dá a dimensão e a riqueza desses lugares, onde há movimentos constantes, seja do rio para a cidade, seja da cidade para o rio. São intermédios entre a cidade e o rio, ou seja, ficam na fronteira entre a cidade e o urbano. Entende-se esse movimento de maneira densa e integrada não somente nas relações da cidade ao rio, mas também no seu múltiplo uso, visto que as pessoas persistem e resistem na beira-rio da cidade.

Esses territórios se transfiguram num lugar de reunião, de expressão espacial do encontro de experiências, da convergência de temporalidades distintas: nela a metrópole manauense se estende em direção ao rio, e o rio se estende em direção à metrópole. “Na confluência desses movimentos, na união dessas correntezas, no híbrido dessas experiências, está posta sua dinâmica” (TRINDADE JR.; TAVARES, 2008, p. 158).

Nesse sentido, esses territórios da cidade possuem fortes embates entre as particularidade/singularidades locais e os padrões urbanos; representam expressões de resistência do homem amazônico, que faz que seu movimento seja uma constante luta pela vida (TRINDADE JR; SILVA, 2005, p. 49). Dessa forma, o denso movimento das pessoas possibilita contemplar o intenso fluxo de barcos que se formam na beira-rio desses territórios. Esses barcos, com cores diversas e formas diferenciadas, emolduram a paisagem viva do lugar. Representam a maior expressão do contato direto das pessoas com o rio.

Eles são o elo entre as inúmeras vilas, povoados e comunidades às margens dos rios e a cidade de Manaus. Alguns se diferenciam pela potência dos motores de

força que empurram o barco. Possuem nomes que personificam seus donos, sua religiosidade ou fazem homenagem a alguém. O barco, segundo Benchimol (2005, p 10), “é como gente. Tem nome, número e domicílio. Sendo como gente (...), tem também vida, com direito a batismo, padrinho, enredo, romance e drama”, com o objetivo de singrar as águas e dar vivacidade e produtividade ao rio.

É bom salientar que os barcos, além de significarem a personificação de seus donos, representam ou são elos entre as temporalidades presentes e as sociabilidades diversas nos portos da cidade. Conforme Trindade Jr; Tavares (2008, p. 159), esses objetos trazem reminiscências de um tempo que para muitos se refere ao tempo ribeirinho, que só é assim caracterizado por ser vivido às margens dos cursos d’água. Por outro lado, eles promovem o encontro desse tempo com o tempo da metrópole. São elos não só de lugares, mas também de relações realizadas nos e por meio desses territórios.

## **CAPÍTULO II -**

### **O PORTO DA CEASA: TERRITÓRIO À BEIRA-RIO DE MANAUS**

#### ***2.1 O histórico do porto da Ceasa: localização e dinâmica***

No fim da década de 60, o Governo Federal implantou Centrais de Abastecimentos – CEASAs, destinadas à comercialização de produtos hortifrutigranjeiros, pescados e outros bens de consumo perecíveis, em todas as capitais brasileiras e nas principais cidades de cada Estado da federação. Tal medida foi em consequência do Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED (1970) e do I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1972/74) dos governos militares, que estabeleciam como prioridade a construção de Centrais de Abastecimento nas principais concentrações urbanas do País. As Ceasas eram empresas de economia mista, que tinham como acionistas a União, os Estados e os Municípios onde se localizavam as respectivas sedes.

No Amazonas, o início da atividade da Ceasa se deu nos anos 80 para atender a uma política de abastecimento da região vinculada ao governo federal devido ao forte crescimento urbano que a cidade presenciava advindo da implantação da Zona Franca de Manaus, nos anos de 1970, que atraía milhares de



pessoas de áreas rurais do Amazonas, de cidades vizinhas, de outros Estados do Norte e de regiões do País.

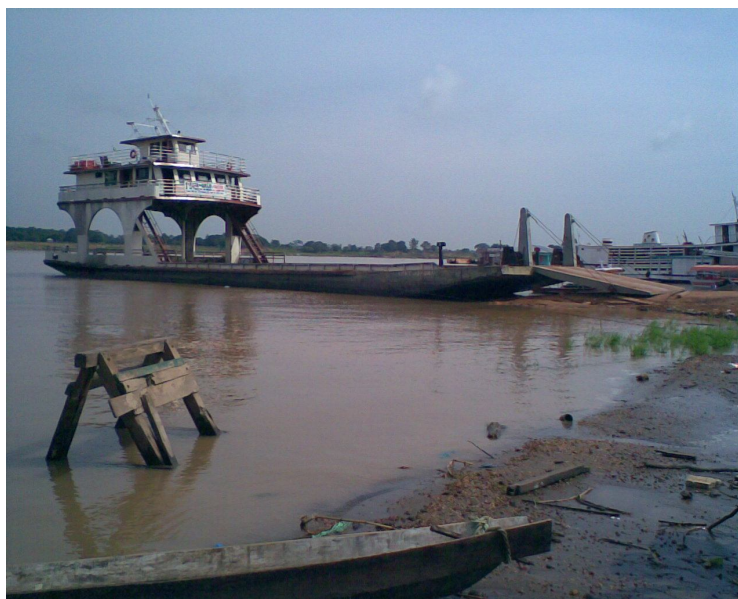
Dados oficiais da Presidência da República (2008) registram que o término do funcionamento da Ceasa em Manaus ocorreu com o Decreto n.º 3.785, de 6 de abril de 2001, no governo de Fernando Henrique Cardoso, quando ficaram dissolvidas as Centrais de Abastecimento do Amazonas S/A – CEASA/AM, incluída no Programa Nacional de Desestatização, pelo Decreto n.º 3.661, de 14 de novembro de 2000, e ocorreu devido a inúmeros fatores, dentre os quais se destacou a falta de investimento em infraestrutura e de uma administração comprometida com o bem público.

Vale destacar a importância que a Ceasa significou para Manaus ao projetar construções e operações de mercados atacadistas voltados ao abastecimento das populações dos bairros adjacentes e dos municípios do entorno, além da implantação de um mercado para comercialização de produtos hortifrutigranjeiros diretamente pelos produtores rurais dos municípios próximos à capital. Dessa forma, a criação de uma Central de Abastecimento na cidade fomentou o surgimento de pequenos produtores rurais, que passaram a produzir com o objetivo de garantir renda e utilizavam o espaço para vender seus excedentes e, assim, garantir os suprimentos básicos para as suas famílias (PROHORT, 2008).

Em 1967, com a criação da Zona Franca de Manaus, houve um impulso de desenvolvimento urbano baseado na criação de uma área de livre comércio de importação, de exportação e de incentivos fiscais especiais. O Distrito Industrial, hoje denominado de Polo Industrial de Manaus, foi construído na Zona Leste da cidade.

O porto da Ceasa, por estar à margem do rio Negro, próximo ao Polo Industrial de Manaus – PIM e localizado na BR 319<sup>9</sup>, adquire novas funcionalidades, ou seja, além de entreposto de produtos hortifrutigranjeiros e de peixes regionais, torna-se também fundamental para a circulação dos produtos eletroeletrônicos produzidos no PIM e vai atender às principais cidades não só da Região Norte, mas também de outras regiões do País.

Além disso, funciona também como ligação da cidade com as demais regiões do País, por meio das balsas, que aproveitam o curso dos rios e a facilidade geográfica para realizarem a travessia de veículos e de caminhões para a BR 319. O porto improvisado onde elas atracam para descarregar os veículos e as mercadorias é conhecido como km 0 entre os moradores do município do Careiro da Várzea (Foto 01).



**Foto 01:** Porto Improvisado (Careiro da Várzea).

Foto do autor: 2008.

---

<sup>9</sup> A construção da rodovia foi concluída pelo DNER em 1973, no governo Gal. Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), quando a BR-319 foi aberta ao tráfego. Oficialmente, a rodovia foi inaugurada em 27 de março de 1976, no governo Gal. Ernesto Geisel (1974-1978).

Fonte: <http://elogica.br.inter.net/crdubeux/historia.html> (acesso em 29 de setembro de 2008).

O porto da Ceasa está em um local estratégico (à margem do rio Negro), a 30 km do Centro de Manaus e a 4km de distância do encontro das águas dos rios Solimões e Negro, Zona Leste de Manaus, em uma estrada federal – a BR 319, que liga a cidade de Manaus (Amazonas) a Humaitá (Amazonas) e a Porto Velho (Rondônia), além de outras regiões da Amazônia e do Brasil (Foto 02).



**Foto 02:** Porto Improvisado da Ceasa.

*Foto do autor: 2008.*

O início da rodovia federal BR 319 ocorre a partir da antiga Bola da Suframa, onde se localiza o Centro Cultural dos Povos da Amazônia. O porto da Ceasa faz limite com o Bairro Mauazinho, com a Vila Buriti e a ocupação Vila da Felicidade, com o Distrito Industrial, antiga SIDERAMA (Siderúrgica do Amazonas). No entorno do porto, encontramos a presença da Marinha do Brasil (Corpo de Fuzileiros Operações Ribeirinhas), a Polícia Rodoviária Federal, empresas particulares como a

ALE Navegações e Comércio e a JF de Oliveira Navegação, a Aduana (Posto da SEFAZ – Secretaria de Fazenda do Estado do Amazonas), a SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) e o posto do EIZOF<sup>10</sup> – Entrepósito Internacional da Zona Franca de Manaus (Mapa 05).

---

<sup>10</sup> Criado em 1992, funcionou de maneira provisória de 1993 até início 2000, no Porto de Manaus, quando foi incorporado à Estação Aduaneira do Interior (Eadi). Localizado no terreno da extinta Companhia Siderúrgica da Amazônia (Siderama), no Distrito Industrial, o Eizof funcionará em uma área contígua à que está reservada para o novo porto de cargas de Manaus, formando um complexo portuário importante para o Polo Industrial de Manaus e a Amazônia Ocidental, do ponto de vista logístico, e será dotado da infraestrutura básica necessária para recepção, armazenagem e distribuição de cargas e de mercadorias nacional e estrangeira. (Fonte: SUFRAMA/FIAM 2008).



Mapa 05  Área de estudo – PORTO DA CEASA.

FONTE: Imagem Cartográfica: Laboratório de Cartografia/Departamento de Geografia da UFAM/2009.

No porto da Ceasa, percebemos um intenso fluxo de balsas, barcos de todos os tipos, tamanhos e cores, canoas, carros, motos, caminhões e pessoas que chegam e partem em direção a outros municípios. Nesse território, quase tudo é improvisado, decorrente da inexistência de políticas públicas fluviais portuárias e do movimento das águas, seja durante a enchente (ocorre entre os meses de janeiro a junho), seja durante a vazante (julho a dezembro).

Dessa forma, o ambiente guarda peculiaridades típicas de cidades ribeirinhas, pois a improvisação do lugar, onde atracam os barcos e embarcam as pessoas, dá a quem chega e parte a impressão de que tudo está inacabado e precocemente deteriorado, mas, em verdade, faz parte do modo de vida ribeirinho e de sua (sobre)vivência (Foto 03).



**Foto 03:** Cenas do porto.

Foto do autor: 2008.

Esse território a que se chega e se vai contém possibilidades de entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, não pelo movimento, mas sim pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e que nela falta. “E a cidade é a fronteira de diferentes mundos que nos possibilita várias leituras de espaços-tempos diversos” (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 54). Em época de grande volume de peixe, o local é muito visitado por pessoas de bairros adjacentes da cidade, que se aproveitam da fartura do produto para obter alimentos mais saudáveis e com preços bastante atrativos.

As balsas não servem apenas para a travessia de caminhões carregados de mercadorias produzidas no PIM, mas também como um meio muito utilizado pela população manauense e dos municípios do entorno para a travessia particular de carros, ônibus, caminhões, caminhão-tanque, tratores, motos, ambulâncias, viaturas policiais e outros veículos motorizados (Foto 04).

Ancoradouros de embarque e desembarque de passageiros que atravessam diariamente para outros municípios do Amazonas.



Balsas fazendo a travessia de carros, caminhões, ônibus e motos para outros municípios do Amazonas.

**Foto 04:** Porto da Ceasa.

Foto do autor: 2008.

Na realização do trabalho de campo, foi verificada a precariedade das balsas, os frequentes atrasos ocasionados pelo reduzido número delas, os constantes problemas de embarque e desembarque de veículos por causa da infraestrutura da rampa. Outro fator bastante observado no interior das balsas é a falta de manutenção das estruturas metálicas, o que dá a impressão de insegurança aos usuários devido ao acúmulo de ferrugem delas.

Essas balsas fazem a travessia para o Careiro da Várzea até o chamado km 0 da BR 319, contudo apresentam sérios problemas de conservação e realizam um trabalho de baixa qualidade, inclusive com denúncias de usuários que utilizam o serviço delas para a travessia. Eles afirmam que os donos das balsas não estão cumprindo a tabela de valores estipulados pela Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado do Amazonas (ARSAM). Essas reclamações, conforme o desenvolvimento da pesquisa, foram bastante repetidas pelos usuários que esperavam a balsa para fazer a travessia.

Essa agência foi criada pela Lei Estadual n.º 2.568/99, sendo inclusive responsável para fiscalizar denúncias que constantemente são observadas no porto. O preço para cada veículo (no ano de 2009) varia conforme o tamanho, ficando entre R\$15 a R\$ 50,00. Por ser uma agência multissetorial, a ARSAM tem atuado, no âmbito de sua competência, nas áreas de saneamento, de energia elétrica e de transporte rodoviário intermunicipal, estando ainda em trâmite a regulamentação do transporte aquaviário, atividade que futuramente será regulada por esse órgão.

Enquanto o transporte aquaviário ainda precisa de regulação, o controle e a fiscalização das atividades de embarque e desembarque, de atracções e de travessias são feitos pela Superintendência Estadual de Navegação, Portos e



Hidrovias. A SNPH, desde sua criação, era uma empresa privada (quando se chamava Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias) que, em 2009, passou a ser uma Autarquia do Governo do Estado (Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias) e tem como missão "Assegurar a execução da política portuária estadual, referente à rede hidroviária interior, a infraestrutura e a navegação no Estado, de forma a propiciar qualidade e segurança ao transporte aquaviário concorrendo para o desenvolvimento econômico-sustentável do Estado".

Conforme pesquisa realizada junto ao órgão, a SNPH administra os portos públicos das cidades de Manaus, Coari, Itacoatiara, Parintins e Tabatinga além de operar no sistema de travessia em balsas entre Manaus e Iranduba. A Superintendência está desenvolvendo um trabalho inicial na travessia Manaus-Careiro, mas, por enquanto, sem operar nenhuma embarcação, apenas fazendo uma presença no local de forma a cobrar o cumprimento dos horários por parte das empresas privadas e dos trabalhadores que operam naquela travessia.

Apesar da existência da superintendência que atua na gestão dos portos e na travessia, a ineficácia desse órgão fiscalizador dos serviços públicos é visível. Há abusos por parte dos donos das balsas, que não cobram preço justo; há uma má qualidade da prestação de serviços, com balsas antigas e lentas, um total desrespeito com o usuário e a inexistência de estatística oficial de quantas pessoas e veículos utilizam o serviço diariamente.

Além das balsas, no porto da Ceasa, existem ancoradouros onde atracam barcos de todos os tipos, cores e tamanhos, recebendo denominações diversas que possibilitam outras formas de travessia bastante simples, as quais compõem a dinâmica social da beira do rio. Lá se encontram diversas formas de trabalho como

os inúmeros barcos pequenos de agricultores locais que chegam com verduras e com frutas para venderem aos feirantes. Também há a presença de pescadores que chegam à beira-rio e vendem sua produção para quem oferece preço melhor ou entregam sua produção aos feirantes do porto da Ceasa.

Em um dos ancoradouros do porto da Ceasa, do lado oposto aos ancoradouros<sup>11</sup> das Associações de Canoeiros que realizam a travessia de Manaus ao município de Careiro da Várzea, encontramos os canoeiros de fretes<sup>12</sup>, que, apesar de fazerem parte de duas associações que atuam fazendo travessia para o município de Careiro da Várzea, não realizam esse serviço; sobre essas duas Associações, discorreremos mais adiante.

Os canoeiros de fretes, observados durante o desenvolvimento da pesquisa, são compostos por cerca de 15 canoeiros e possuem pequenos barcos de alumínio, equipados com motores que variam entre 30 a 60 HP de potência, medem aproximadamente seis metros de comprimento, cobertos com um toldo de lona para a proteção do sol; no seu interior cabem de oito a dez pessoas, as quais ficam bastante próximas uma das outras (Foto 05).

---

<sup>11</sup> Denominação utilizada pelos canoeiros por representar condições mínimas de embarque e desembarque de passageiros das associações de canoeiros que atuam no local.

<sup>12</sup> Denominação comum para os canoeiros que exploram apenas os serviços de frete ou aluguel do barco e não participam da travessia ao município do Careiro da Várzea.



**Foto 05:** Barcos utilizados para frete.

Foto do autor: 2008.

São barcos chamados por nomes que refletem o carinho, a religiosidade, o sentimento de pertencimento do dono; refletem, sem dúvida, influência de ordem ambiental e cultural. De acordo com Ximenes (1992, p. 33), “a embarcação não é algo isolado em si ou desvinculado do meio ambiente e do contexto sociológico da região”. Eles cobram entre R\$ 50,00 a R\$ 100,00 reais para realizarem fretes de acordo com a distância a percorrer. Por ser uma alternativa de locomoção de fácil acesso, esses trabalhadores são bastante procurados pelos turistas que desejam conhecer o encontro das águas, as praias (na época da vazante dos rios) e a planície amazônica.

Esses trabalhadores são canoieiros que não realizam a travessia nos ancoradouros das associações por serem associados recentes e, por isso, não podem fazer esse procedimento, havendo a preferência para os canoieiros mais

antigos. Desse modo, ficam à espera de clientes o dia todo, em um terminal minúsculo, improvisado, construído de forma coletiva, de madeira, coberto de lona, medindo aproximadamente dois metros de comprimento por dois de largura; tem a aparência de um trapiche<sup>13</sup>. Estão sempre à disposição de uma corrida, frete ou aluguel de seu barco que assegurem sua renda (Foto 06).



**Foto 06:** Canoeiros à espera de cliente na esperança de realizar um frete.

*Foto do autor: 2008.*

Seus principais clientes são turistas de várias partes do mundo, pessoas que não querem esperar a saída de um barco para a travessia até o município do Careiro da Várzea ou um grupo de amigos a passeio para conhecer a paisagem e a beleza local. Apesar de não possuírem cursos específicos de guia turístico e por já terem trabalhado há muito tempo exercendo atividade de pesca, os canoeiros de

---

<sup>13</sup> Pequeno atracadouro para embarções de pequeno porte, utilizado também para embarque e desembarque, ou mesmo como plataforma para pescarias. São bastante comuns nos rios amazônicos.

frete têm o mínimo de conhecimento sobre as belezas naturais, o encontro das águas e as florestas inundadas, as quais são muito admiradas. Assim, seu trabalho consiste em apresentar a beleza da região àqueles que a procuram (Foto 7). Muitos canoeiros chegam a afirmar que:

O encontro das águas é a primeira coisa que a maioria dos turistas querem ver e, ao chegar ao encontro das águas, tento explicar para eles a beleza do lugar. Faço isso usando o meu inglês de mais de 20 anos de experiência que aprendi sozinho ou com meus filhos, que me ajudam. (Depoimento de um canoeiro).



**Foto 07:** *Turistas.*

*Foto do autor: 2009.*

Sobre a atividade desenvolvida pelos canoeiros de frete, com base nas observações empíricas da pesquisa, podemos afirmar que o contato com uma

grande quantidade de pessoas de várias partes do mundo que vêm conhecer a Amazônia valoriza a cultura local, sendo fundamental para afirmação da identidade regional, pois a coexistência do global (representado pelos turistas) e do regional (representado pelos canoeiros do frete) traz uma multiplicidade de sentidos e de visão de mundo; instala-se uma interculturalidade, isto é, os turistas trazem elementos simbólicos novos e, ao mesmo tempo, levam representações locais. A circulação da cultura é possível pela coexistência do global e do regional. A esse respeito, Ianni (2000) afirma que distintos modos de existir passam a ser encontrados em um mesmo lugar, convertidos em 'síntese do mundo'.

Assim como as pessoas da Região Amazônica moram, trabalham e vivem e produzem acompanhando o ritmo das águas, os barcos também acompanham seu ciclo e são um instrumento de mobilidade importantíssimo para as populações amazônicas com um papel social enorme, pois é uma forma de garantir o sustento familiar e de permitir a ligação com a hinterlândia<sup>14</sup>.

Afirma Benchimol (1995, p. 72), em função da geografia fluvial de altos e baixos níveis de enchentes e de vazantes, que a população teve de se ajustar e de inventar um calendário de vida, de economia e de trabalho. A vida das cidades do interior da Amazônia é renovada com a chegada desses barcos aos inúmeros portos, nas cidades da beira dos rios amazônicos, tirando do isolamento, muitas vezes, as vilas, os povoados, os seringais e os castanhais. O autor aponta que, na Amazônia, não só os homens viviam em função dos rios. "Também os santos e os padroeiros, ao adotarem a 'nacionalidade' amazônica, recebiam no batistério a

---

<sup>14</sup> Hinterlândia significa área subordinada economicamente a um centro urbano (Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. CORRÊA, R. L. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. In: Anais do IX Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro, vol. 1, 2001. (p.424-430)

imersão e o mergulho nas águas bem amadas e bem-vindas dos rios dos seus devotos” (p. 74).

Nesse contexto, a dinâmica no ambiente do porto da Ceasa é (re)construída constantemente pela enchente (tomada da margem pela água) e pela vazante (recoo da água na margem) do rio Negro, fazendo que os ancoradouros<sup>15</sup> (que os canoieiros denominam de terminais de embarque e desembarque, construídos de madeira, com aparência de flutuante) e as rampas de atracação das balsas fiquem num constante sobe-e-desce na beira do rio conforme a estação climática.

Os rios da Região Amazônica possuem como característica, dependendo da estação climática na cheia ou na vazante, a sua subida ou a sua descida de forma rápida. Essa característica é visível na beira-rio do porto da Ceasa, pois os constantes deslocamentos das rampas onde as balsas atracam são realizados por tratores pesados. Devido ao peso delas, ao serem deslocadas, provocam buracos na margem do rio, com risco de queda para as pessoas que transitam nesse ambiente.

Para se ter uma ideia, na vazante, os locais onde as balsas são atracadas (rampas) têm que ser empurrados de 12 em 12 horas, exigindo uma constante vigilância dos fiscais da SNPH que trabalham no local. Recentemente, a empresa abriu um anexo no interior do galpão construído no porto da Ceasa com a finalidade de acompanhar e prestar melhor serviço à população e de acomodar os fiscais da empresa, responsáveis pela organização das filas dos carros que adentram as balsas e pelo controle dos horários de saída e chegada das balsas (Foto 08).

---

<sup>15</sup> Lugar apropriado para ancorar o navio, ou, por extensão, qualquer embarcação.



**Foto 08:** Balsa atracando na beira-rio no porto da Ceasa.

*Foto do autor: 2009.*

O porto da Ceasa é um território de trabalho. Além das balsas que diariamente atracam fazendo a travessia de veículo e caminhões, dos canoieiros de fretes, dos pescadores que deixam seus peixes aos feirantes e de pequenos agricultores locais que vendem verduras e frutas, na beira rio do porto encontramos ainda dois ancoradouros (chamados pelos canoieiros de terminais de embarque e desembarque de passageiros que atravessam o rio cotidianamente), com grande presença de trabalhadores e de moradores que atravessam o rio negro em busca de trabalho e de lazer, por meio da compra e da venda de mercadorias eletroeletrônicas para várias localidades do entorno e por meio da venda de peixe e de frutas regionais; nesse cenário, transitam turistas de várias nacionalidades que se encantam com o ambiente e com os rios Negro e Solimões. (Foto 9).





**Foto 09:** Acoradouros.

*Foto do autor: 2009.*

Esses ancoradouros são feitos de madeira, medindo aproximadamente seis metros de comprimento por sete metros de largura, contendo em seu interior um pequeno lanche onde são vendidos salgados, doces, sucos, refrigerantes e guloseimas para quem está à espera da saída ou da chegada de um barco para o município do Careiro da Várzea, para a Vila do Careiro ou para outros municípios do entorno (Foto 10).



**Foto 10:** Interior de um ancoradouro.

*Foto do autor: 2009.*

Em época de feriado ou nos fins de semana prolongados, a disputa por espaço, dentro desses ancoradouros, torna-se mais acirrada. Percebe-se um fervilhar da vida e das relações nutridas nesse ambiente. Entre os usuários que os utilizam, estão estudantes, freiras, turistas, soldados do exército, religiosos, policiais civis e militares, trabalhadores, pessoas comuns, canoeiros, vendedores de passagens anunciando a saída e a chegada dos barcos por meio de alto-falante, vendedores ambulantes e carregadores de bagagem.

É um espaço mínimo e desconfortável, deteriorado, mas o único lugar acessível às pessoas para embarcar e para desembarcar no porto da Ceasa, o que demonstra uma perceptível falta de políticas públicas fluvial-portuárias em quase toda a extensão da beira-rio da cidade de Manaus (Foto 11).



**Foto 11:** Passageiros no interior de um ancoradouro

*Foto do autor: 2009.*

Os dois ancoradouros privados presentes no porto da Ceasa estão localizados na margem do rio Negro, pertencem a duas associações de canoieiros e foram construídos de forma coletiva entre os associados. Essas associações disputam a liderança e a preferência da linha de transportes de pessoas e de mercadorias por meio de anúncio nos alto-falantes improvisados que permanecem o dia todo anunciando a saída do barco.

Conforme depoimento colhido durante a pesquisa, a licença para explorar os serviços de travessia é concedida pelo Estado à Associação dos Canoieiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea e à Cooperativa Encontro das Águas. O poder público reconheceu a associação por meio de ata de criação realizada pelos

canoeiros, reconhecida em cartório, havendo, assim, a garantia da exploração dos serviços de travessia no porto da Ceasa, o que foi igualmente concedido à Cooperativa Encontro das Águas.

A Associação dos Canoeiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea (ACPCCV) é a mais antiga associação que atua na travessia de pessoas e de mercadorias até o município do Careiro da Várzea. Possui cerca de 70 associados. A Cooperativa Encontro das Águas começou a realizar a travessia recentemente e foi organizada por canoeiros excluídos da ACPCCV.

O motivo da exclusão de muitos canoeiros pela ACPCCV se deve ao grande número de trabalhadores que realizam a travessia. Assim, a associação, por meio de sua assembleia, decidiu não mais aceitar novos associados. Isso fez que muitos dos excluídos fundassem a Cooperativa Encontro das Águas, com cerca de 30 cooperados, com o objetivo de explorar esse serviço. Ambas disputam os clientes/fregueses literalmente no “grito” e fazem promoção no custo da passagem para o Careiro da Várzea e para a Vila do Careiro.

A jornada de trabalho desses canoeiros se inicia às 6 horas da manhã e vai até às 18 horas, sem intervalo e em sistema de rodízio, tanto no porto da Ceasa quanto no Careiro da Várzea. O sistema de rodízio acontece da seguinte forma: o barco que sai de Manaus com passageiro até o município de Careiro da Várzea deverá esperar sua vez para realizar o retorno, agora no município do Careiro da Várzea. Eles têm que esperar sua vez até que todos os outros canoeiros tenham realizado a travessia; só então poderão realizar uma segunda travessia, iniciando novamente o rodízio. A mesma lógica de trabalho é realizada pelos canoeiros que

saem do Careiro da Várzea e chegam ao porto da Ceasa, onde esperam a vez de realizar a travessia.

Para que todos os canoeiros que fazem a travessia cumpram rigorosamente o horário e respeitem sua vez de saída, há no interior dos ancoradouros fiscais pertencentes às associações. O objetivo desses fiscais é organizar as saídas e as chegadas de todos os canoeiros que fazem a travessia até o município do Careiro da Várzea, e vice-versa, anotando saída e chegada dos barcos e, assim, garantindo que todos os associados tenham oportunidade de realizar a travessia. Caso algum canoeiro infrinja as regras, será punido com uma multa ou com a suspensão de seu serviço de travessia nesse dia (Foto 12).



*Foto 12: Tempo de espera para saída do barco.*

*Foto do autor: 2008.*

As duas empresas que atuam no serviço de travessia no porto da Ceasa se diferenciam por cores. A ACPCCV é caracterizada pela cor verde; e a Encontro das Águas, pela cor azul. Ambas prestam os mesmos serviços, que consistem na

travessia para o Careiro da Várzea e para a Vila do Careiro. Ambas possuem regras no que concerne ao tempo estipulado para embarque dos passageiros (Foto 13).



**Foto 13:** Fachada de um ancoradouro no porto da Ceasa.

Foto do autor: 2009.

A importância do trabalho dos canoeiros, que é realizado no porto da Ceasa, está relacionada com a intensa mobilidade de pessoas e de mercadorias com a hinterlândia. Essa relação se intensifica nos fins de semana e nos feriados prolongados, quando as pessoas se deslocam para o interior das cidades e para povoados do entorno da cidade em busca de lazer ou de turismo. No dizer de Ximenes (1992, p. 16), a navegação fluvial é o segmento do transporte hidroviário intrinsecamente ligado não só às atividades econômicas internas da Amazônia, mas também ao transporte e ao lazer das pessoas.

A Capitania dos Portos não sabe exatamente o número total de barcos que atravessam o rio para se dirigirem ao Careiro da Várzea, ao Careiro Castanho, a Iranduba e a outros municípios próximos a partir do porto da Ceasa. Segundo

depoimento colhido de um oficial da marinha, não é função da Capitania fazer o controle do fluxo dos barcos, e sim fiscalizá-los, verificando se têm condições físicas para navegar no rio ou não; se os proprietários estão com a documentação da embarcação legalizada; se esta possui itens mínimos de segurança como coletes salva-vidas e radioamador, ou seja, fazer vistorias para saber se os barcos têm condições de navegabilidade e de segurança.

Apesar da importância desse território para as pessoas e para os trabalhadores que diariamente exercem atividades, esse lugar nunca sofreu melhorias no que concerne à estrutura física e ambiental (Foto 14).



**Foto 14:** Porta da Ceasa antes da construção da cobertura.

Foto do autor: 2008.

Entre os meses de agosto de 2008 e fevereiro de 2009, durante a realização desta pesquisa, foi construído na Ceasa, em sua quase inexistente estrutura física, um galpão com estruturas metálicas e com cobertura. Esse ambiente possibilitou abrigar feirantes e vendedores de frutas regionais em geral, além de oferecer estacionamento para os veículos e para os caminhões particulares para travessia até o município do Careiro da Várzea. Antes da construção dessa cobertura, a espera para a travessia do rio Negro por meio das balsas acontecia sob sol ou chuva intensos. (Foto 15).



**Foto 15:** Porto da Ceasa depois da construção do galpão.

*Foto do autor: 2009.*

No interior dessa cobertura, há 70 *boxes*, que são utilizados para a comercialização de carnes, peixes, hortifrutigranjeiros e outros produtos regionais, dez banheiros e dois vestiários (Foto 16).





**Foto 16:** *Boxes para peixes.*

*Foto do autor: 2009.*

Foram construídos também uma sala para o SNPH, um *box* para atendimento aos turistas, um ambulatório e um posto destinado aos taxistas (Foto 17).



**Foto 17:** *Escritório da SNPH e o posto dos taxistas.*

*Foto do autor: 2009.*

O valor total gasto com a obra realizada pelo Governo do Estado foi na ordem de R\$ 3.890.145,44 (três milhões, oitocentos e noventa mil, cento e quarenta e cinco reais e quarenta e quatro centavos) (Foto 18).



**Foto 18:** Cobertura construída.

*Foto do autor: 2009.*

Antes da construção da cobertura, havia no lugar boxes de madeira, com instalações improvisadas e precárias, que não ofereciam um ambiente para o desenvolvimento pleno das atividades de comércio, tanto para aqueles que exerciam alguma atividade informal quanto para as pessoas que usufruíam de tais “serviços” como a travessia de balsa feita pelos motoristas que trafegam pela BR 319.

Nesse território improvisado, eram vendidos peixes da região, verduras e frutas regionais, expostos de forma inapropriada, prejudicando sensivelmente a qualidade dos produtos (Foto 19).



**Foto 19:** Box do porto da Ceasa.

*Foto do autor: 2008.*

A maioria dos feirantes possuía uma barraca coberta com lona ou com pedaços de telhas de amianto para se proteger contra o sol ou a chuva (medindo aproximadamente 2,5 de largura por 2,5 de comprimento), onde era exposto todo tipo de mercadorias, entre elas peixes, verduras e legumes sem a devida higiene a serem comercializados para a população local (Foto 20).



**Foto 20:** Feirantes do porto da Ceasa.

*Foto do autor: 2008.*

A falta de infraestrutura e de higiene era e continua sendo visível em vários aspectos das atividades realizadas nesse ambiente. As instalações elétricas, além de serem clandestinas, eram perigosas e feitas sem segurança, com fios à mostra, o que poderia ocasionar curto-circuito a qualquer instante e provocar um grave acidente (Foto 21).



**Foto 21:** Feirantes do porto da Ceasa.

Foto do autor: 2008.

Os feirantes vendiam diversos tipos de peixes, verduras e frutas regionais, que eram adquiridos de pequenos agricultores e pescadores que ofereciam seu pescado a quem pagava melhor. (Foto 22).



**Foto 22:** Feirantes do porto da Ceasa.

Foto do autor: 2008

O ambiente não proporcionava infraestrutura necessária para atendimento aos turistas que visitavam o porto para chegar mais rápido ao encontro das águas dos rios Negro e Solimões ou para fazer uma excursão pelas regiões próximas; apesar disso, o local era e continua sendo muito visitado por inúmeros turistas vindos de vários países, atraídos pela beleza natural proporcionada pela paisagem fluvial. Percebia-se a inexistência de locais para obter informações sobre o lugar. Como reflexo, é possível que uma parte deles deva ter levado uma péssima opinião sobre o lugar, uma vez que a exploração do turismo traz significativos benefícios para a população local se for bem desenvolvido, gerando renda e diversidade no comércio. (Fotos 23, 24 e 25).



**Foto 23:** Turistas.

*Foto do autor: 2008.*



**Foto 24:** Boxes improvisados antes da construção da cobertura.

Foto do autor: 2008.



**Foto 25:** Fundo dos boxes improvisados antes da construção da cobertura.

Foto do autor: 2008

Como consequência das atividades precárias desenvolvidas no local, o problema da degradação do ambiente da beira-rio, proporcionada tanto pelos feirantes quanto pelas pessoas que transitavam nesse lugar, se agravava. O lixo era jogado de qualquer forma pelas pessoas ou pelos próprios feirantes. Devido ao intenso fluxo de pessoas, o resultado era uma cena desagradável.

Durante o período das chuvas, a situação tendia a se piorar, uma vez que a água da chuva varria a superfície da rua e arrastava todo o lixo para a beira do rio, ocasionando mau cheiro e uma visão desagradável do ambiente. O fato atingia seu auge no período em que havia abundância de pescado; dessa forma, devido à fartura do produto, a quantidade de lixo aumentava, pois os feirantes tratavam o peixe<sup>16</sup> e jogavam os restos atrás de seu comércio, sem nenhum cuidado (Foto 26).



**Foto 26:** Cenas do porto antes da construção da cobertura.

*Foto do autor: 2009.*

---

<sup>16</sup> A expressão “tratar o peixe” refere-se a uma técnica utilizada pelo feirante e consiste em retirar as partes internas do peixe (vísceras) e cortá-lo na vertical para que o pescado não apodreça mais rapidamente. Essa técnica o conserva por mais tempo, permitindo sua venda.



Outra situação que merece ser exposta é a presença de casas que não possuem saneamento básico ou coleta de lixo seletiva. Em consequência disso, os moradores jogam todo o esgoto e os dejetos na beira do rio, aumentando ainda mais o acúmulo do lixo e o mau cheiro no ambiente. De acordo com Scherer (2004), nessa beira-rio da Ceasa, “inexiste uma arquitetura que se possa chamar de porto. O descontrole público é total na chegada e na saída dos barcos. A poluição ambiental provoca uma estranha e cruel mistura: lixo, urubus e gente”.

Assim, a precariedade do ambiente do porto da Ceasa é reflexo das divisões das espacialidades segregadas e de sinais de resistência. Oliveira (2006, p. 70) afirma que, em verdade, essas espacialidades revelam as diferentes estratégias dos diversos agentes produtores do espaço urbano, que buscam, a partir das condições concretas, defender seus interesses, o que leva a compreender a paisagem como o resultado das determinações ou não das políticas do Estado, das relações sociais de produção e, mais que isso, como depositária de vida, dos sentimentos e emoções traduzidos no cotidiano das pessoas.

Na época da enchente, a situação piora consideravelmente, pois, além dos lixos que existem, a chuva traz dos bairros adjacentes uma considerável quantidade de dejetos (Foto 27).



**Foto 27:** Lixo à beira-rio no porto da Ceasa.

*Foto do autor: 2008.*

O saneamento básico é vital para a melhoria do espaço e proporciona mais dignidade para uma parcela da população carente de políticas públicas comprometidas com o cidadão. Lefebvre (2001, p. 116) afirma que o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência do direito à vida urbana. É necessário, então, que o Estado ofereça maior dignidade para seus cidadãos por meio de políticas includentes.

As políticas públicas voltadas para o saneamento básico são insuficientes, escassas e têm causado a diminuição na quantidade de investimentos governamentais. Elas são fundamentais para suportar o número de residentes urbanos e para evitar que a população adquira doenças graves e contagiosas, superlotando os hospitais e causando prejuízos aos cofres públicos. Essa situação leva a uma conclusão simples: o serviço de infraestrutura é uma peça indispensável

para a melhoria da qualidade de vida da população, que, em busca de alternativas para sua sobrevivência, procura os lugares menos atrativos e mais oportunos para reprodução da vida. Como argumenta Lefebvre (2001, p. 53), essa parcela da população é fruto de resultado das relações de classe e de propriedade na cidade.

Oliveira (2003, p. 76) afirma que a ação do Estado na cidade de Manaus não se limitou a gerir as relações sociais pelas vias institucionais. Dissolveram-se os espaços existentes, produzindo um espaço novo, definido pelas diferenças entre os lugares e as atividades a eles ligadas. A infraestrutura urbana acompanhou a área central da cidade, onde estavam localizadas as empresas e a moradia da elite, enquanto na periferia, destinada aos pobres, pouco ou nada foi realizado.

Scherer; Santana (2009, p. 226) argumentam que as políticas públicas foram canalizadas a determinados segmentos das classes dominantes manauenses, reforçando a exclusão dos demais segmentos sociais, especialmente a população ribeirinha, que ocupava desde sempre a beira-rio e os cursos d'água que cortavam a cidade.

Nesse contexto, sem o adequado destino, os dejetos sanitários e os resíduos sólidos constituem-se problemas para a manutenção da qualidade de vida da população no porto da Ceasa. Dados do Ministério da Saúde, por exemplo, afirmam que para cada R\$ 1,00 (um real) investido no setor de saneamento, economizam-se R\$ 4,00 (quatro reais) na área de medicina curativa (BRASIL, 2004, p. 11).

O próprio conceito de saneamento mostra a importância deste para a manutenção da saúde pública quando se afirma que é:

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

Como exposto acima, as situações não deixam dúvidas de que o ambiente necessitava de medidas urgentes que foram postergadas por inúmeros governantes que se sucederam à frente do Estado.

Não podemos negar que houve melhorias ao se construir uma cobertura no porto da Ceasa, no entanto é bom lembrar que a construção dessa cobertura beneficiou uma pequena parcela dos trabalhadores locais, das balsas que fazem o transporte de caminhões e veículos, das pessoas que procuram o lugar para compra de peixes e de frutas regionais.

Já os canoeiros, sujeitos de nossa pesquisa, continuam com seus ancoradouros improvisados, de madeira, desvinculados das políticas governamentais, esquecidos pela indiferença dos administradores públicos de Manaus em solucionar o problema, gerando uma situação de impotência diante da situação.

A construção de um espaço (dos feirantes e das balsas) em detrimento a outros (canoeiros e carregadores de bagagem) parece marcada por uma economia de dominados e de dominadores. Santos (2004, p. 67) argumenta que a divisão desses espaços deve ser entendida como um dos resultados de toda a produção econômica definida pela forma como os espaços local e nacional se relacionam com a produção globalizada (Foto 28).



**Foto 28:** Ancoradouro improvisado no porto da Ceasa.

Foto do autor: 2008.

Os carregadores de bagagens no porto da Ceasa estão na expectativa de serem beneficiados com a melhoria da infraestrutura do ambiente, além dos vendedores ambulantes que passam o dia circulando no porto oferecendo seus produtos às pessoas que transitam no lugar (Foto 29).



**Foto 29:** Carregadores do porto da Ceasa.

Foto do autor: 2008.

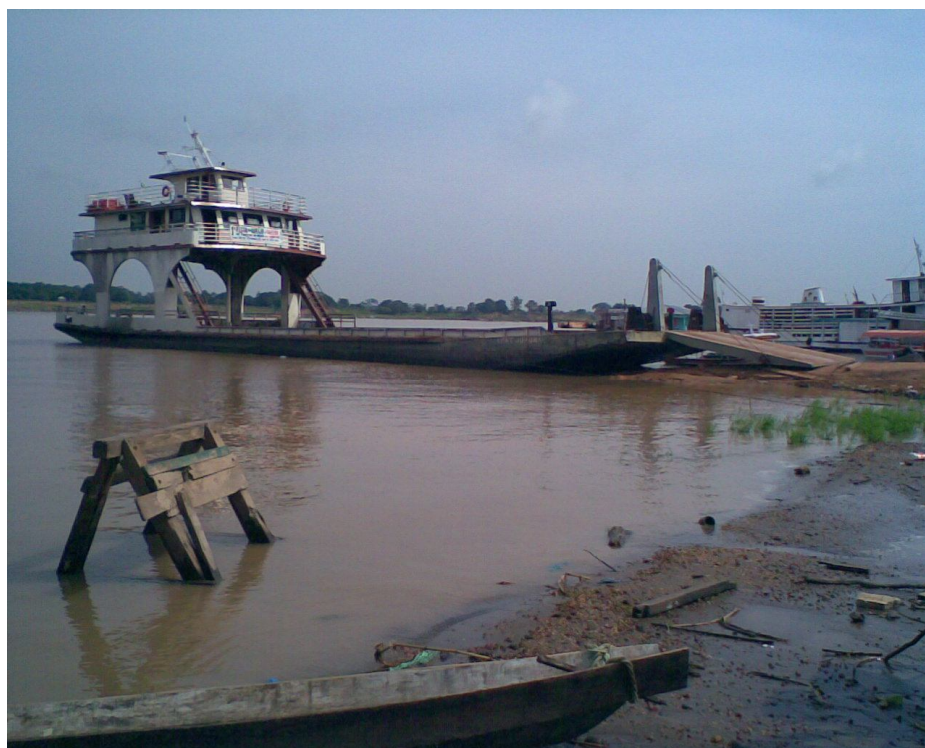
## **2.2 No Careiro da Várzea: o porto no km 0 da BR 319.**

A travessia no porto da Ceasa possibilita ir a muitos lugares, a partir do rio Negro. O destino mais procurado pela população de Manaus é o município do Careiro da Várzea, distante aproximadamente 18km a partir do porto da Ceasa, conhecido como km 0 (quilômetro zero) da BR 319 entre os moradores locais.

O Careiro da Várzea, destino de quase todos que procuram o serviço de travessia devido à continuidade da BR 319, está localizado no rio Solimões. A travessia ao município é realizada por meio das balsas ou por meio dos canoeiros. Foi criado pela lei n.º 1.828, de 30 de dezembro de 1987, quando se desmembrou

do município do Careiro (CARDOSO; NOGUEIRA, 2005). Para se chegar a sua sede, partindo do porto flutuante do Roadway, dependentemente da potência do motor de barco, o tempo estimado é de quase uma hora. Em termos de distância pelo rio Amazonas, significa cerca de 20km percorridos rio abaixo (NOGUEIRA, 2001, p. 113).

A situação do porto no município do Careiro de Várzea não é diferente da realidade enfrentada pelos trabalhadores da beira-rio, na capital do Amazonas, em relação à falta de investimento e de política pública urbano-fluvial. As balsas atracam na margem do rio Solimões, utilizando-se de rampas que se deslocam para frente ou para trás, conforme as águas descem ou sobem na margem do rio (Foto 30).



**Foto 30:** Porto do Careiro da Várzea.

Foto do autor: 2008.

Na beira-rio do porto do Careiro da Várzea, há dois ancoradouros, pertencentes à Associação de Canoeiros dos portos da Ceasa e do Careiro da Várzea e à Cooperativa Encontro das Águas. São feitos de madeira e possuem as mesmas dimensões daqueles que estão ancorados no porto da Ceasa. Nessas estruturas improvisadas, desembarcam e embarcam pessoas vindas de Manaus e de outros municípios próximos à cidade (Foto 31).



**Foto 31:** Ancoradouros no município do Careiro da Várzea.

*Foto do autor: 2008*

Soma-se a isso o fato de que muitos feirantes e vendedores de frutas regionais que não possuem *box* no mercado municipal, por isso fazem uma espécie de corredor ao lado da ponte de acesso de saída e chegada das pessoas, expondo e oferecendo seus produtos, como peixe e frutas regionais, de forma inadequada para as pessoas vindas de Manaus que desembarcam (Foto 32).





**Foto 32:** Rampa improvisada na época da enchente.

Foto do autor: (2008).

Essa ponte de madeira típica das cidades amazônicas, como se vê na época da enchente, é a única opção para quem quer chegar aos ancoradouros ou deles sair, e são muitas pessoas que diariamente passam por ela. Sua estrutura dá a impressão de que, a qualquer momento, pode romper-se ou afundar, o que demonstra a precariedade e a improvisação do lugar (Foto 33).



**Foto 33:** Cenas da beira-rio do Careiro da Várzea na época da enchente.

*Foto do autor: 2008.*

Apesar da infraestrutura física inexistente, vendedores, carregadores de bagagens, ambulantes e feirantes transitam nesse ambiente. São trabalhadores que ficam à espera da chegada dos canoieiros vindos de Manaus ou de outro município, os quais trazem pessoas para que aqueles possam ter a oportunidade de carregar as bagagens ou de vender produtos e, com isso, garantir sua sobrevivência e de sua família.

Os turistas são os clientes mais disputados entre esses trabalhadores, em função do valor cobrado pelos serviços oferecidos nos ancoradouros. Os carregadores de bagagens possuem como instrumento de trabalho o carro-de-mão, comum em obras de construção civil, pois serve para carregar seixo e areia, mas, na

mão desses trabalhadores, tem a utilidade de transportar as bagagens e as mercadorias trazidas pelos turistas e pelos usuários (Foto 34).



**Foto 34:** Cenas da beira-rio do Careiro da Várzea na época da enchente.

*Foto do autor: 2008.*

Nos ancoradouros, os carregadores de bagagens possuem escala para saber de quem é a vez de transportar as bagagens. Tal ordem se faz necessária para que todos possam ter a oportunidade de garantir seu ganho. O não-cumprimento da ordem acordada entre eles causa conflitos e, muitas vezes, chega-se à agressão verbal.

Esses trabalhadores estão todos os dias na beira-rio, desde o primeiro barco que chega ao último. Utilizam as pontes improvisadas para transportar as bagagens dos ancoradouros. Dependendo do cliente e do volume da bagagem a ser transportada, a negociação do valor para carregar a bagagem acontece dentro dos

ancoradouros e em meio à movimentação de outras pessoas que saem do barco. O valor do transporte das bagagens varia pela quantidade e pelo peso destas, estando entre R\$ 5,00 (cinco reais) a R\$ 20,00 (vinte reais) (Foto 35).



**Foto 35:** Ancoradouro do porto da beira-rio (km 0) do Careiro da Várzea.

*Foto do autor: 2008.*

Cabe aqui fazer uma reflexão sobre a (in)sustentabilidade ambiental presenciada na beira-rio do porto do Careiro da Várzea, conhecido pelos moradores locais como km 0 da BR 319. São cenas que fazem parte das cidades à beira-rio da Amazônia. O denso movimento de pessoas nessas regiões não serve apenas para a venda de produtos regionais, mas também para as práticas sociais, pois, nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações, vivências, as quais contribuem fortemente

para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades, responsáveis pelo conhecimento mútuo entre esses agentes a partir e por meio da organização espacial desses lugares (TRINDADE JR.; SILVA, 2009, p. 157).

Assim, a presença de ônibus, micro-ônibus, taxistas, carregadores de bagagens, feirantes, carros de frete, vendedores ambulantes, balsas, canoieiros e usuário constitui o movimento e a vida desse território e causa problemas ambientais sérios como o acúmulo de lixo, a presença de animais e a falta de espaço para circulação das pessoas, que, a todo instante, precisam disputar com os carros a preferência da rua (Foto 36).



**Foto 36:** Cenas do porto do Careiro da Várzea.

*Foto do autor: (2008).*

Os problemas ambientais encontrados no porto, infelizmente, revelam disfunções que são próprias de um determinado estilo de desenvolvimento adotado por governantes e são problemas provenientes de um desenvolvimento desigual que causa rupturas nas sociedades humanas e se torna nocivo para os sistemas naturais. Guimarães (2001, p. 15) argumenta que “pobreza e degradação ambiental encontram-se intimamente relacionadas”.

O aspecto degradante do ambiente infelizmente não é exclusividade desse lugar. O que se vê é a caracterização de uma postura acrítica e alienada dos governantes em relação às dinâmicas sociopolíticas concretas objetivadas na beira-rio do porto do Careiro da Várzea, onde lixo, vendedores de peixe e frutas regionais, ambulantes, taxistas, carregadores de bagagens, pontes improvisadas, pessoas e veículos constituem a paisagem do lugar.

Para reverter a situação desses trabalhadores, de acordo com Guimarães (2001, p. 18), é necessário um novo paradigma que situe o ser humano como centro do processo de desenvolvimento, o qual deverá, necessariamente, considerar o crescimento econômico como um meio, e não como um fim; terá que proteger as oportunidades de vida das gerações atuais e futuras; e terá, finalmente, que respeitar a integridade dos sistemas naturais que possibilitam a existência de vida na Terra.

Nova ética, novo estilo de vida, nova maneira de agir para a coletividade em detrimento da individualidade são requisitos fundamentais e necessários para o gestor público, pois a sustentabilidade do desenvolvimento exige a democratização do Estado, e não o seu abandono e a substituição pelo mercado. Incluir os atores

sociais nas decisões políticas, os quais diariamente (sobre)vivem nesse território, é fundamental para se lograr êxito.

### **2.3 Encontro das águas: rotas e paisagens.**

*Cantando peço passagem (venho de bonde e catraia) para Manaus na primeira pessoa (Thiago de Melo).*

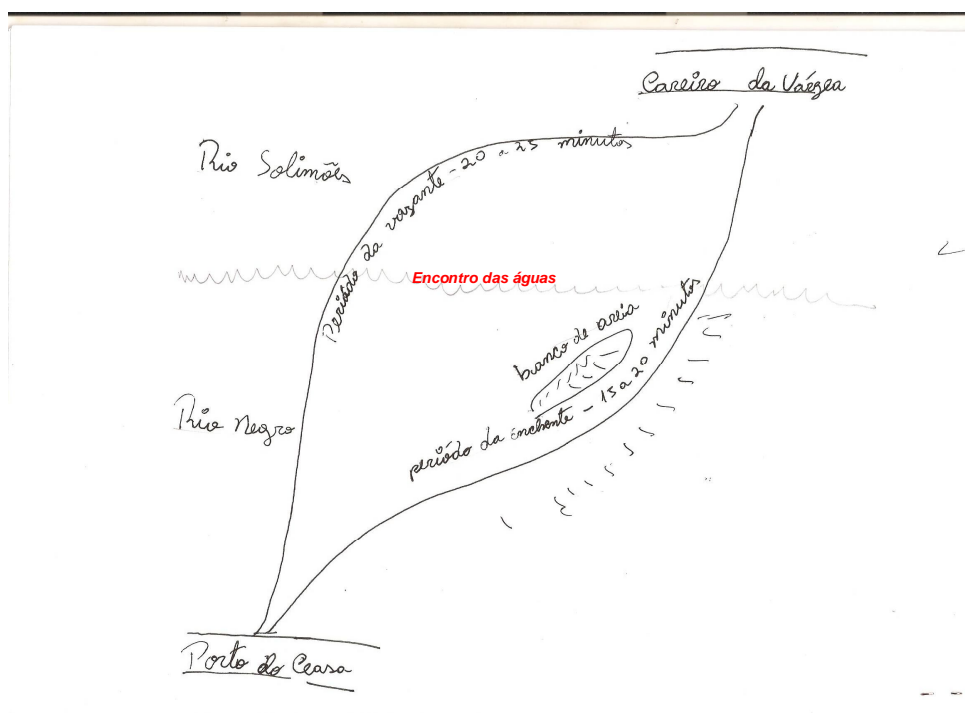
A intensa circulação de pessoas, de barcos e de balsas que observamos no dia-a-dia do porto faz-nos refletir sobre as muitas rotas e passagens que os rios Negro e Solimões proporcionam aos usuários do transporte fluvial. Durante a enchente e a vazante, é possível vislumbrar rotas que surgem e desaparecem nos rios e são conhecidas pelos canoieiros.

São inúmeros barcos que se aproveitam da natureza e de seus caminhos abertos por entre a floresta e barrancos. Esses caminhos proporcionam a diminuição do tempo gasto para a travessia e a economia de combustível. Na enchente, o tempo gasto para se chegar ao município do Careiro da Várzea, a partir do porto da Ceasa, é de aproximadamente 15 minutos, em virtude do surgimento de atalhos nas águas dos rios Negro e Solimões. Na vazante, o tempo médio fica em torno de 20 minutos, em decorrência do desaparecimento desses atalhos nas águas. Vale ressaltar que os tempos mínimo e máximo da travessia dependem de outros fatores como a potência do motor e o clima.

Para as pessoas comuns, é impossível a percepção dessa nova rota que surge, mas, para o canoieiro, é fácil saber quando e por onde se pode passar com

segurança. Nogueira (2001, p. 11) afirma que é a vivência com os rios, pois desde pequenos os canoieiros fazem a rota.

As experiências de vida desses homens com o rio os fazem sabedores do que irão encontrar pela frente, mesmo que a cada novo ano outras paisagens sejam construídas no movimento de subida e de descida dos rios. A cada paisagem que se forma, eles atentamente reaprendem seus percursos, acrescentando as novas informações que lhes aparecem (Mapa 06).



**Mapa 06: Rotas na travessia (OUTUBRO DE 2008).**

Fonte: Canoieiro do porto da Ceasa.

Ao falarmos das rotas e das paisagens existentes na travessia dos canoieiros é imperativo teorizar sobre o encontro das águas, fenômeno já desvendado pela ciência, o qual encanta a todos que fazem a travessia. As águas escuras do rio Negro e as barrentas do rio Solimões proporcionam um espetáculo a ser lembrado



por toda a vida. Homens, mulheres, jovens e crianças se maravilham com tamanha beleza. Esse fenômeno das águas fez e faz inspirar poetas, músicos, turistas, pessoas comuns e até os canoieiros que diariamente fazem a travessia e passam por elas. Alguns desses canoieiros já fazem a travessia há mais de 20 anos; mesmo assim, eles garantem que a emoção é a mesma. A cada passagem, a cada travessia, é evidenciada a expressão de admiração e de contemplação desse espetáculo.

Ao serem questionados sobre a importância do encontro das águas para sua atividade diária, os canoieiros são enfáticos em descrever essa maravilha expressa em cada som de suas palavras. “É uma dádiva de Deus que devemos cuidar e que chama atenção de todos os passageiros do barco” (Depoimento de um canoieiro).

O valor mítico e a sensação de bem-estar são evidentes. Outros canoieiros relatam que, ao sair para trabalhar, a primeira imagem que vem na memória é o encontro das águas, que, segundo eles, “traz paz e tranquilidade, principalmente pela manhã bem cedo quando o cheiro da água é mais forte” (Depoimento de um canoieiro).

Thiago de Melo, em seu livro *Manaus, amor e memória* (1984), fala dos cheiros de Manaus, os quais eram típicos da cidade. Nasceram da cultura de seu povo. Eram cheiros da borracha, das madeiras cortadas, do matadouro municipal, do Mercado Municipal, do *roadway*, velho-de-guerra, das frutas. O poeta descreve e conhece Manaus pelos cheiros exalados que provocam sensação de uma cidade que possui idiosincrasias culturais. Os canoieiros penetram na alma da cidade por meio do cheiro exalado pelas águas. São sensações do ambiente de trabalho presentes e sentidas todos os dias, nas águas dos rios Negro e Solimões.

**CAPÍTULO III -**  
**O TRABALHO E O AMBIENTE:**  
**OS CANOEIROS DO PORTO DA CEASA**

***3.1 Os canoeiros ou motoristas das águas?***

Neste capítulo, procuramos compreender e estabelecer articulações entre os dados referenciais teóricos e os dados empíricos da pesquisa. Nas inúmeras idas ao porto da Ceasa ou durante a travessia até ao município do Careiro da Várzea e Vila do Careiro, para a realização do trabalho de pesquisa, foram aplicados 12 formulários, em um universo de 60 canoeiros, representando cerca de 20% da amostra. Aliados aos formulários com questões abertas e fechadas, utilizamos registros fotográficos, diário de campo e observações empíricas os quais se mostraram extremamente reveladores de uma realidade pouco percebida na beira-rio da cidade.

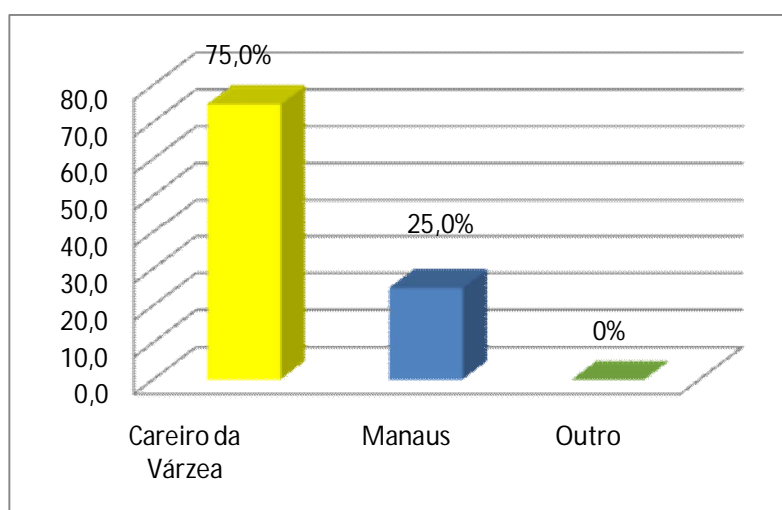
Por meio desses procedimentos metodológicos, buscamos saber onde residem atualmente, como se denominam, sua identidade, tempo de trabalho, ambiente e associabilidade dos sujeitos que diariamente fazem o transporte de pessoas e de mercadorias. Além de perscrutar outras informações revelantes para a consecução desta dissertação as quais permitiram refletir sobre o trabalho e o

trabalhador na Amazônia em seu cotidiano, os fatos revelados neste capítulo nos fazem conhecedores dessa categoria de trabalhador amazônico, tão presente e atual nos cerca de 43km de extensão da beira-rio da cidade de Manaus.

Os canoeiros residem, em sua maioria, no município do Careiro da Várzea e uma pequena parte desses trabalhadores, na cidade de Manaus. Eles argumentam que o fato de morar no Careiro da Várzea se deve à facilidade de guardar seu instrumento de trabalho (o barco), ou porque vivem em um sítio em que, nos dias de folga, criam animais ou fazem plantação de frutas.

Segundo a justificativa de um entrevistado, “moro no município do careiro da Várzea porque, nos dias de folga, costumo plantar no sítio” (Depoimento de um canoeiro, agosto 2009).

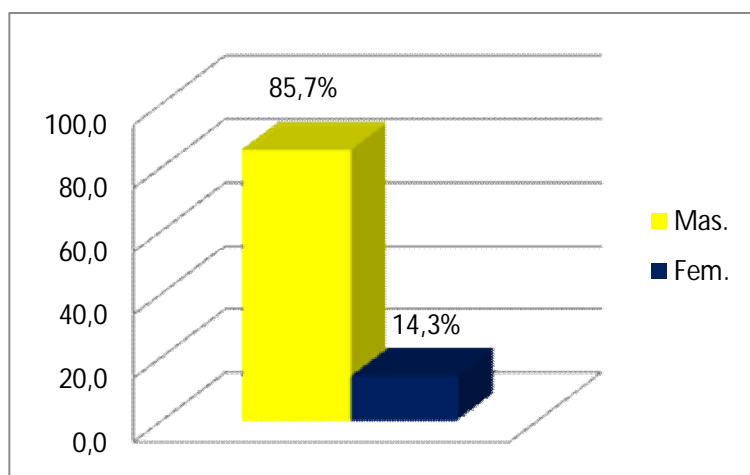
Apesar de reconhecer que a cidade oferece escolas e hospitais, preferem ficar trabalhando nos sítios para complementar a renda familiar. Assim, 75,0% moram no município do Careiro da Várzea; 25,0%, em Manaus (Gráfico 01).



**Gráfico 01:** Residência.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Outro aspecto interessante da pesquisa é que o serviço de travessia não é realizado somente pelo gênero masculino, mas também pelo feminino, representado por um pequeno grupo de mulheres que diariamente fazem a travessia do porto da Ceasa para o Careiro da Várzea, e vice-versa, desempenhando a função de comandar o barco com muita destreza e habilidade. No gráfico abaixo, 85,7% são trabalhadores do gênero masculino. Embora a profissão de canoeiro seja masculina ou composta por homens, 14,3% são mulheres que desempenham essa função (Gráfico 02).



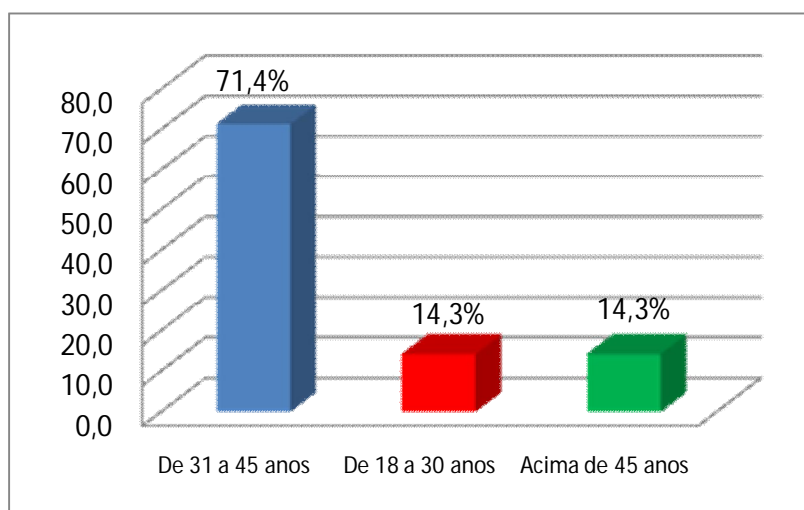
**Gráfico 02:** Gênero.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Em relação aos estudos, a maioria dos canoeiros ainda não terminou o ensino fundamental, ou seja, possui até a 4.<sup>a</sup> série, e uma pequena parte possui o ensino fundamental completo.

São trabalhadores com idade entre 31 a 45 anos, casados ou com segundo casamento. Possuem número de filhos que varia entre quatro a seis e desde cedo aprendem a dominar os rios da região da cidade de Manaus e a navegar neles.

Observamos que 71,4% dos entrevistados possuem de 31 a 45 anos, enquanto 14,3% estão na faixa etária entre 18 a 30 anos. Aqueles acima de 45 anos representam 14,3% (Gráfico 03).



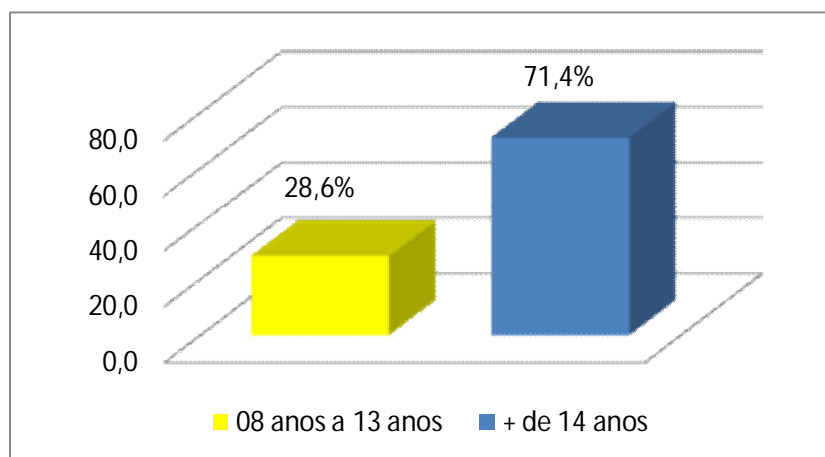
**Gráfico 03:** Idade dos canoieiros.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

A idade de uma grande parte desses trabalhadores nos revela algo interessante sobre o tempo em que atuam na travessia de Manaus até o município de Careiro da Várzea e outros municípios do entorno. Assim, a maioria possui experiência acima de 10 anos; alguns chegam a possuir mais de 25 anos na atividade. Muitos começaram a realizar a travessia muito cedo, ainda com os pais ou com os amigos, que os ensinavam a navegar pelos rios da região.

O longo tempo de trabalho na travessia como canoeiro nesses rios faz que a maioria conheça cada movimento das águas e dos ventos, seja na vazante, seja na enchente, pois os caminhos nos rios Negros e Solimões não são definidos como na terra firme, nas estradas e nas avenidas das cidades com placas e com sinalizações que indicam perigo ou atenção. Não são visíveis aos olhos dos marinheiros de primeira viagem ou às pessoas que fazem a travessia diariamente; pelo contrário, é preciso muita experiência e agilidade para navegar nessas águas escuras do rio Negro e barrentas do rio Solimões.

Conhecem as variações da natureza que aprenderam no dia-a-dia navegando pelas águas desde muito cedo e sabem agir com destreza e com habilidade quando estão diante de intempéries do ambiente ou de um desafio iminente da natureza. Todo esse conhecimento sobre os rios traz muita segurança aos passageiros. Dos sujeitos investigados, 71,4% dos canoeiros têm mais de 14 anos, e 28,6% possuem entre oito a 13 anos de tempo de travessia (Gráfico 04).



**Gráfico 04:** Tempo de trabalho como canoeiro.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Para exercer essa profissão, a experiência conta muito: numa região como a Amazônia, é fundamental o conhecimento da natureza que adquirem com o tempo e no cotidiano do trabalho. Segundo Heller (1992, p. 19), é com a assimilação do domínio da natureza que o canoeiro torna 'amadurecido', ou seja, ele é capaz de orientar-se e de mover-se nesse ambiente e em situações diversas.

Argumenta Ximenes (1992, p. 63) que os rios na Amazônia não têm mão única de tráfego, como nas rodovias. Em muitos igarapés e paranás, os pilotos dos barcos caminham lado a lado, em sentido contrário, o que requer muita habilidade e muito conhecimento das peculiaridades de cada trajeto – presença de tapagem, pouca profundidade, troncos boiando etc. São referências de múltiplas vivências; experiências e relações cotidianas que se manifestam e se reproduzem nas práticas espaciais e no imaginário social desses trabalhadores das águas.

Desse modo, os rios na Amazônia consistem em uma realidade labiríntica e assumem uma importância fisiográfica e humana excepcional. O rio ainda é o fator dominante nessa estrutura fisiográfica e humana, conferindo um *ethos* e um ritmo à vida regional. Dele dependem a vida e a morte, a fertilidade e a carência, a formação e a destruição de terras, a inundação e a seca, a circulação humana e de bens simbólicos, a política e a economia, o comércio e a sociabilidade. O rio está em tudo (LOUREIRO, 1995, p. 50).

A experiência é fundamental entre o fim da enchente e a vazante, pois, nesse intervalo natural, há o surgimento de bancos de areia pelo caminho, os quais podem ocasionar muito perigo para aqueles que não têm a sabedoria para navegar ou para dirigir um barco ou até para lidar com o surgimento de uma tempestade repentina com ventos fortes, muito comuns nos rios amazônicos.

Assim, muitas embarcações são danificadas pelo constante encalhamento. Outro fato importante a mencionar é que, durante a enchente, muitos atalhos surgem para encurtar o caminho até ao município próximo. Portanto um bom canoieiro pode beneficiar-se com segurança e com destreza, no momento certo, para facilitar seu trabalho durante a travessia e para economizar tempo.

Tal reflexão é corroborada por Ximenes (1992) ao afirmar que os instrumentos tradicionais de trabalho e dos transportes na Amazônia nos quais subjaz o saber do homem regional, a destreza no lidar com o meio ambiente e a adequação de meios de locomoção numa região como essa e, enfim, a contribuição que a natureza tem oferecido para sua existência tornam-se fundamentais e importantes fontes de conhecimento do saber tradicional. Nesse sentido, os rios são para esses trabalhadores meios de sobrevivência, e conhecê-los e respeitá-los são as primeiras lições que aprendem com seus antecedentes, muitos ainda quando crianças.

### ***3.2 Território e identidade dos canoieiros no porto da Ceasa.***

Os canoieiros das duas associações que fazem a travessia no porto da Ceasa e Careiro da Várzea, a Associação ACCPCV e a Associação Encontro das Águas, possuem o controle de suas atividades nesse território e se rivalizam ao disputar os clientes que, a todo instante, chegam ao local para travessia. Além disso, demonstram uma intensa relação com o meio em que vivem: a natureza, os rios e seus ciclos e sua dinâmica. É nessa relação com o ambiente, de disputa por território, no porto e no rio, que os canoieiros constroem todo seu modo de vida.



Essa densa relação com a natureza pressupõe um conhecimento aprofundado da sua dinâmica, de seus ciclos, o qual se reflete na elaboração de estratégias de uso de comandar a viagem, de projetar caminhos seguros pelo rio. Esse imenso acervo de conhecimento é muitas vezes adquirido no seu ir e no seu vir constantes pelo rio, por meio do senso prático que compõe um *ethos*<sup>17</sup>, que, junto a um conjunto de simbologias, mitos e rituais, constitui uma matriz de racionalidade ambiental (LEFF, 2005) muito particular de uso-significado da natureza, no caso, os rios, permitindo o uso do território com sabedoria e com segurança.

No âmbito desses processos culturais, é que se constrói a identidade dos canoeiros. Para Hall (2006, p.12)<sup>18</sup>, com o processo de mudança dos mundos culturais, surge o sujeito pós-moderno<sup>19</sup>, conceituado como aquele que não tem uma identidade fixa. Sua identidade é transformada em relação aos sistemas culturais

---

<sup>17</sup> Segundo Bourdieu, *ethos* refere-se a um sistema de valores implícitos e profundamente interiorizados que contribui para definir, entre coisas, a atitude face ao capital cultural e à instituição escolar. BOURDIEU, Pierre. Os três estados do capital cultural. In: NOGUEIRA, Maria Alice e CATANI, Afrânio (orgs). Escritos de Educação. Trad. Magali de Castro. 4.<sup>a</sup> ed. Petrópolis (RJ): Vozes 2002, p.70-79.

<sup>18</sup> Para o estudo das identidades, Stuart Hall aponta três concepções muito diferentes de identidades: a) Sujeito do Iluminismo: esta concepção está baseada no sujeito como sendo totalmente centrado, cujo centro consiste num centro interior que surge no nascimento e se desenvolve ao longo de sua vida, porém sua essência permanece a mesma. O sujeito do Iluminismo era descrito como masculino. b) Sujeito sociológico: com a crescente complexidade do mundo moderno, cresce também a consciência de que o núcleo interior do sujeito não é autônomo e autossuficiente, mas sim é formado pela interação com outras pessoas, mediando seus valores, seus sentidos e seus símbolos. Nesta concepção, já aparece a noção de masculino e feminino, e a identidade é formada pela interação entre o eu e a sociedade, de sorte que o eu é modificado a partir dos mundos culturais exteriores. c) Sujeito pós-moderno: com o processo de mudança dos mundos culturais, surge o sujeito pós-moderno, conceituado aquele que não tem uma identidade fixa. Sua identidade é transformada continuamente em relação aos sistemas culturais que o rodeiam. (HALL, Stuart. Identidades culturais na pós-modernidade. 11.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2006).

<sup>19</sup> A natureza do sujeito pós-moderno é uma multiplicidade, seja de informações, seja de serviços, seja de vivências. É no cotidiano que ele se forma, se faz e se refaz em vários “eus”, conforme o que a sociedade exige dele. E é nesse contexto que se identifica o chamado Pós-modernismo, reflexo da pós-modernidade nas artes e na cultura de forma geral, inclusive na literatura. O sujeito pós-moderno se teria desenvolvido, principalmente, com a multiplicação dos sistemas de significação e com a ampliação dos modos de representação cultural na modernidade tardia. (HALL, Stuart. Identidades culturais na pós-modernidade. 11.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2006).

que o rodeiam. O autor acredita que a identidade é um processo e nele sempre está. É algo em curso, sempre se realizando. As identidades estão sujeitas à historização radical, estando constantemente em processo de transformação e de mudança (HALL, 2006, p. 13).

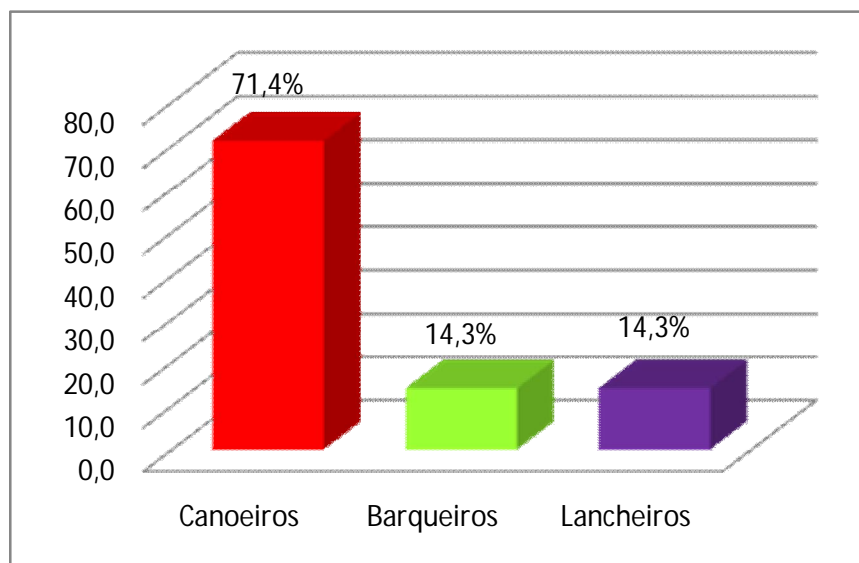
O debate sobre a identidade não se restringe à questão “quem nós somos”, mas também refere-se ao “quem nós nos podemos tornar”. A construção da identidade, segundo Hall (2006), tem a ver não só com “raízes” (ser), mas também com “rotas” e com “rumos”, isto é, tornar-se, vir a ser. Nesse sentido, a construção da identidade dos canoieiros envolve aquilo que é profundo, permanente, único e singular: cultura, história, memórias e saberes sedimentados num conjunto de práticas e de representações que têm densidade no cotidiano do trabalho. Pode-se afirmar que durante a travessia do porto da Ceasa ao município do Careiro da Várzea são denominados de canoieiros, mas quando estão em seus sítios, realizando outras atividades como plantio de roças são agricultores, quando pescam são pescadores.

Para Castells (2002, p. 45), um mesmo indivíduo pode conter múltiplas identidades, já que ele executa variados papéis com significados e com ações. A identidade, nesse contexto, reside em um processo de construção de sentido com base em um atributo ou num conjunto de atributos culturais inter-relacionados.

Diversas denominações para o mesmo indivíduo em situações diferenciadas mostram a fragmentação do homem moderno, fazendo surgirem novas identidades, descentralizando os indivíduos tanto de seu lugar no mundo social e cultural, quanto de si mesmos (HALL, 2006, p. 9).

A denominação de canoeiro remete-nos a um conhecimento típico de nossa região, influência de ordem cultural, pois eram e continuam sendo comuns as canoas servirem como meio de mobilidade para uma grande parte da população das cidades da Amazônia.

De acordo com um canoeiro do porto da Ceasa, “o nome *canoeiro* tem a ver com a região; a canoa, símbolo das pessoas que moram às margens do rio e necessitam sair para as atividades diárias como pescar, trabalhar, visitar alguém, e assim por diante”. (Entrevista, junho de 2008). Eles próprios se autodenominaram *canoeiros* pela associação simbólica e cultural da região. Dessa forma, ao questionar aos entrevistados se a palavra *canoeiro* representaria o nome mais apropriado para identificar a categoria, 71,4% disseram que sim; outros 14,3% afirmaram que o nome mais adequado seria *barqueiro*; e o restante, cerca de 14,3%, defendeu a designação de *lancheiro* (Gráfico 05).



**Gráfico 05:** Denominação dos usuários.

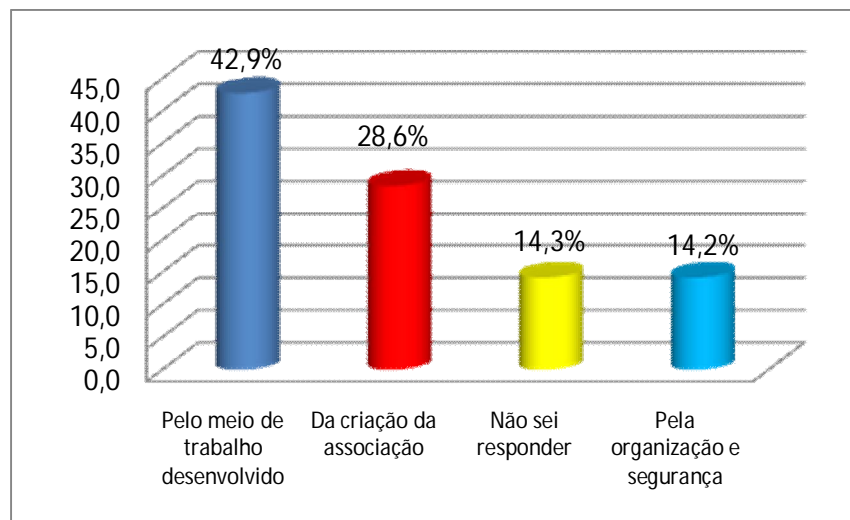
**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Como podemos observar, uma grande parcela desses trabalhadores aceita essa denominação de canoeiro, embora, entre os usuários que frequentemente utilizam os ancoradouros para embarque e desembarque no porto da Ceasa, se possam encontrar outras denominações como *barqueiro* ou *lancheiro*.

Para Hall (2006), o processo de construção, de transformação da identidade do sujeito, com a qual várias denominações surgem entre eles e entre os usuários que utilizam o transporte para sua locomoção no porto da Ceasa, vem de uma formação e de uma transformação contínuas em relação às formas pelas quais somos representados ou interpelados nos sistemas culturais que nos rodeiam.

A construção da identidade dos canoeiros também é decorrente da criação da própria Associação de Canoeiros, que atua na beira-rio do porto da Ceasa e surgiu há mais de 20 anos com a finalidade de organizar o trabalho e de dar maior segurança aos passageiros. Muitos desses trabalhadores não possuíam habilitação expedida pela Capitania dos Portos ou um barco seguro para realizar a travessia. Além disso, muitos barcos faziam a travessia lotados de passageiros, proporcionando riscos aos usuários.

Os canoeiros assumem identidades diferenciadas em diferentes momentos, as quais não são unificadas ao redor de um "eu" coerente, como afirma Hall (2006, p. 13). Dessa forma, 42,9% dos entrevistados dizem que a denominação *canoeiro* foi criada em decorrência do trabalho desenvolvido por eles, enquanto 28,6% acreditam que é devida à criação da Associação dos Canoeiros (Gráfico 06).



**Gráfico 06:** Origem da denominação *canoeiro*.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Esses dados nos revelam que a identidade dos canoeiros é formada pelo espaço de trabalho e pela atividade que desenvolvem, sendo um processo que está em construção. São aspectos locais e sociais de nossas identidades que surgem de nosso 'pertencimento' a culturas étnicas, raciais, linguísticas, religiosas e, acima de tudo, nacionais, confrontados por uma multiplicidade desconcertante e cambiante de identificações possíveis, com cada uma das quais nos poderíamos identificar – ao menos temporariamente (HALL, 2006, p. 13).

Para os sujeitos entrevistados, há identidades contraditórias, empurrando em diferentes direções, de tal modo que essas identificações estão sendo continuamente deslocadas, frutos de uma globalização que fragmenta o indivíduo e provoca impactos sobre a identidade cultural (HALL, 2006).

Manuel Castells, na obra *Poder da Identidade* (2002), revela possíveis identidades múltiplas, mesmo que essa não-uniformidade represente contradições no ato social que o indivíduo exerça.

### **3.3 O canoeiro na travessia: o trabalho cotidiano nas águas.**

O trabalho dos canoeiros na travessia realiza-se cotidianamente. Todos os dias, no horário das 6 horas da manhã às 18 horas, há um movimento incessante de barcos que fazem a travessia de Manaus ao município de Careiro da Várzea ou a outro município do entorno da cidade. Heller (1992, p. 49) nos ensina que o cotidiano relaciona-se com experiências vitais e intersubjetivas na construção do mundo. É, portanto, a vida de todo homem, que elabora signos e instituições na tentativa de ordenar experiências no vivido.

Santos (1998, p. 49), por seu turno, afirma que cotidiano é o confronto entre organização e espontaneidade e existe fora do indivíduo e se opõe tanto a este quanto à sociedade.

O cotidiano revela o fato de que os processos não se referem, exclusivamente, ao plano econômico, acentuando, como consequência, o processo social, e este deve ser visto, enquanto uma instância, produtor de metamorfoses, seja no homem, seja no espaço (CARLOS, 2007, p.33). Dessa forma, a água escura do rio Negro e a barrenta do rio Solimões constituem significados para esses trabalhadores que, desde cedo, aprenderam a conhecê-los, constituindo-se como objeto/símbolo.

As águas aparecem nas relações cotidianas como espelho do movimento, da troca, da circularidade das pessoas e das mercadorias como nos ensina Trindade Jr; Silva (2005, p 98). É nesse caminho que se movimentam, chegam e partem pessoas e mercadorias, e também nele se constituem infinitas práticas sociais.

As constantes idas e vindas desse trabalhador pelas águas, por meio de seus barcos, nos remetem a Santos (2008), quando este discute sobre o significado de fixos e de fluxos. Os ancoradouros representam os fixos, lugar de chegada, de destino, de parada obrigatória a todos que estão circulando; é o processo imediato do trabalho; são os instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Por sua vez, os fluxos são os movimentos, a circulação, o movimento de partida e de chegada incessante dos canoeiros, das pessoas que chegam aos ancoradouros e dele partem.

É no cotidiano do porto da Ceasa e nas travessias dos rios Negro e Solimões ao Careiro da Várzea, nos fixos e nos fluxos da beira-rio, que o trabalho dos canoeiros se concretiza. Antunes (2005, p. 68), baseado em Luckács, observa que o trabalho é um “ato consciente e, portanto, pressupõe um conhecimento concreto, ainda que jamais perfeito, de determinadas finalidades e de determinados meios”. Para esse autor, o trabalho “é um momento fundante de realização do ser social, condição para sua existência” (p. 68).

Segundo Witkoski (2007, p.130), “o trabalho é um ato pelo qual o homem se apodera da natureza, fazendo dela algo que lhe pertence, algo que lhe é inerente”. Nessa condição, observamos o mundo vivido no dia-a-dia do trabalho dos canoeiros, no porto da Ceasa, uma vez que, naquele território, há configuração de diversas atividades tanto privadas quanto públicas, perpassando o comércio, o transporte em

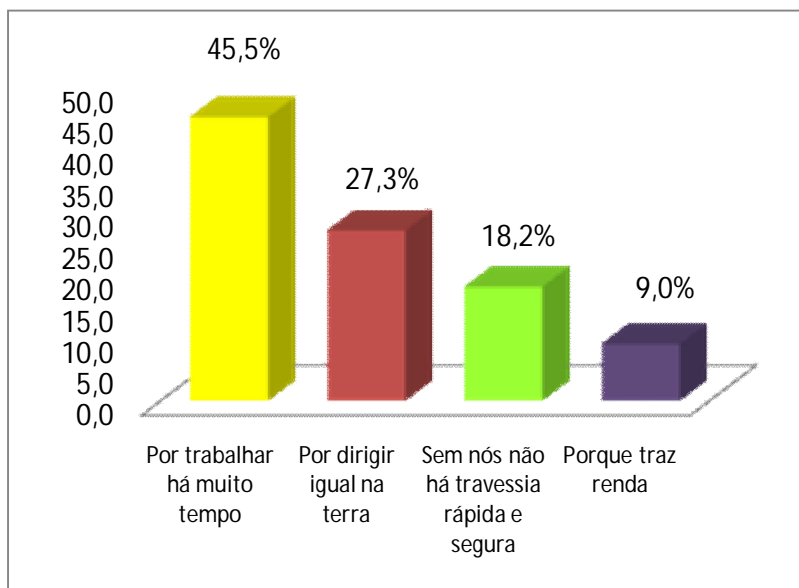
geral e a navegação fluvial, sofrendo a interação constante do ambiente, pois o rio é a estrada, a fonte de trabalho diário e de renda. São águas de trabalho de onde tiram seu sustento.

O canoeiro tem seu cotidiano marcado pela importância de suas atividades de trabalho, que, por sua vez, fazem parte do conjunto de ações dirigidas e/ou espontâneas constituintes do meio social e ambiental do porto da Ceasa, na medida em que contribuem para fazer circular as pessoas e as mercadorias que diariamente saem do porto rumo a seus diversos destinos como o Careiro da Várzea, a Vila do Careiro, Iranduba, entre outras localidades do entorno da cidade de Manaus e até em direção a outras regiões do País.

O trabalho desenvolvido cotidianamente pelos canoeiros no porto da Ceasa é importante para o seu sustento e o de sua família. Outros trabalhadores informais dependem do vaivém dos canoeiros, que diariamente transportam mercadorias e pessoas como os carregadores de bagagens e os vendedores de frutas e de guloseimas.

Os canoeiros se consideram um trabalhador como os demais. Para 45,5% deles, um dos motivos disso é a experiência e o longo tempo desde o qual exercem a profissão; já 27,3% comparam-se com os motoristas terrestres, quando afirmam que o que fazem é semelhante àqueles que dirigem ônibus da cidade; outros 18,2% se consideram importantes, pois passam segurança e rapidez durante a travessia; e cerca de 9,0% afirmam que o trabalho traz renda, possibilidade de sua sobrevivência e de sua família (Gráfico 07).





**Gráfico 07:** Trabalhador das águas.

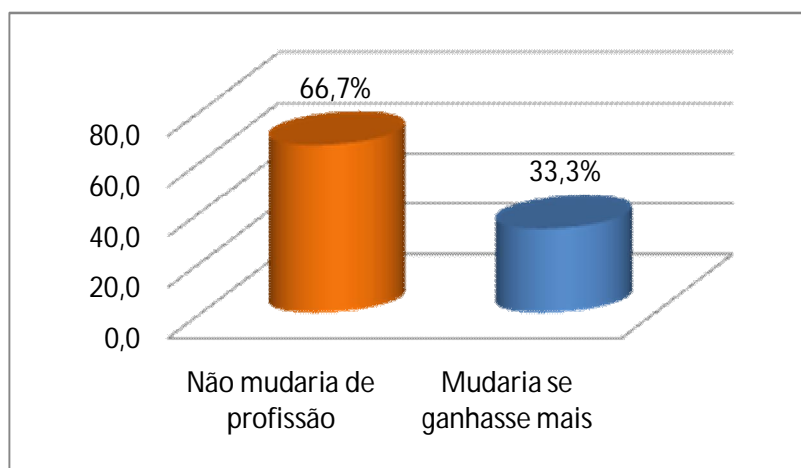
**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

As afirmações acima expostas pelos pesquisados sobre o trabalho vão ao encontro das declarações de Witkoski (2007, p130), segundo o qual “o ato de trabalhar nunca deixa de ser um ato de poder, e a dignidade do ato de trabalhar não depende do resultado do trabalho, mas sim de quem trabalha”.

Ao se considerarem um trabalhador das águas que conduz o barco na travessia, parece que a profissão que exercem é gratificante em vários aspectos, sejam sociais, sejam econômicas, sejam culturais, fazendo que a maioria não queira mudar de função. No depoimento de um entrevistado, este afirma que

O trabalho nas águas me possibilita liberdade; apesar de trabalhar muito tempo como canoieiro fazendo a travessia, não me canso de estar aqui observando a paisagem, o encontro das águas, o vento e estar em contato com as pessoas, (Canoieiro, junho 2009).

A profissão que exercem corresponde ao que eles sabem fazer, e gostam do que fazem; além do mais, fazem-no bem, pois conhecem os caminhos sobre as águas dos rios Negro e Solimões, navegando com segurança e com destreza. Por isso, 66,7% não mudariam de profissão, e o restante, 33,3%, mudaria, mas somente se pudesse superar os ganhos atuais que hoje obtém com a travessia (Gráfico 08).

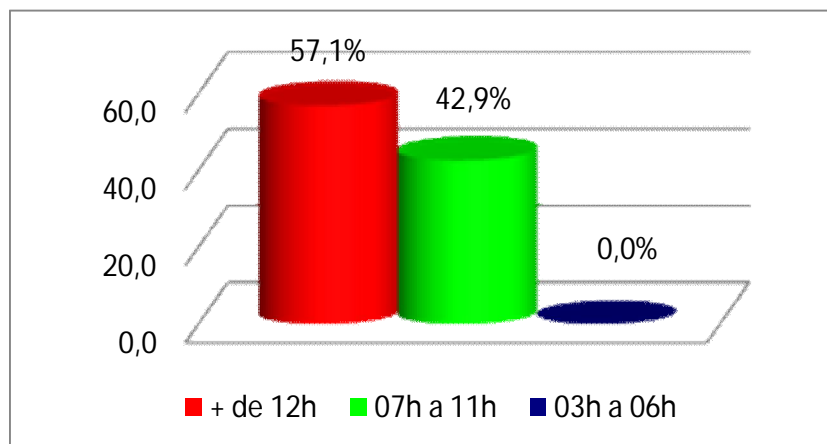


**Gráfico 08:** Mudança de profissão.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Entre os entrevistados, a justificativa mais comum para não mudar de profissão seria o prazer em fazer aquilo de que se gosta. Segundo um dos entrevistados, “gosto do que faço e faço bem” (Canoeiro, junho 2009). Outro entrevistado afirma que “o serviço é bom demais; não é estressante porque a paisagem e o rio não deixam” (Canoeiro, junho 2009).

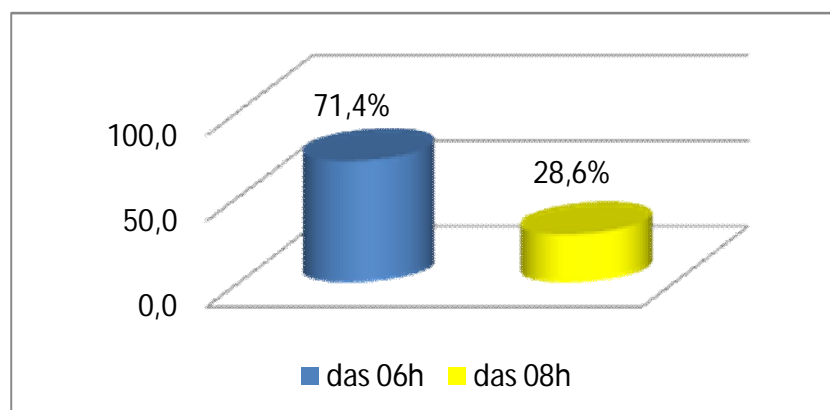
Muitos canoeiros trabalham várias horas por dia, com jornadas de trabalho duras e longas, típicas dos homens da Região Amazônica. Cerca de 57,1% trabalham mais de 12 horas por dia, e 42,9% têm jornada entre sete a 11 horas por dia (Gráfico 09).



**Gráfico 09:** Horas trabalhadas.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Somado a isso, está o fato de muitos canoieiros começarem sua atividade de travessia ainda cedo, conforme a escala de rodízio já determinada pelas Associações, já que cerca de 71,4% do canoieiros iniciam sua jornada para o Careiro da Várzea, entre 6h e 8h, o restante deles, 28,6%, a partir das 8h da manhã, conforme a escala (Gráfico 10).



**Gráfico 10:** Jornada de trabalho.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

O motivo de muitos canoeiros realizarem a travessia pela manhã se deve à quantidade de usuários que chegam aos ancoradouros e desejam ir ao município do Careiro da Várzea. Antes de se tornarem canoeiros, muitos exerciam outras atividades como agricultores, artesãos, pescadores ou simplesmente trabalhavam com pecuária. A oportunidade de exercer a profissão de canoeiro aconteceu por influência dos pais ou dos amigos. Contudo a migração das tarefas desses trabalhadores – da terra firme ou da várzea para as águas – não ocorreu de forma definitiva. Muitos canoeiros ainda trabalham na agricultura quando não estão realizando a travessia no porto da Ceasa.

Nesse sentido, 45,5% dos canoeiros entrevistados trabalham com agricultura; 25,0%, com pecuária; 16,0%, como pescador; e outros 13,5%, com artesanato. Essas atividades são desenvolvidas nos dias em que não estão trabalhando como canoeiros, pois a forma de trabalho é feita em rodízios, ou seja, dia sim, dia não, como será detalhado mais adiante.

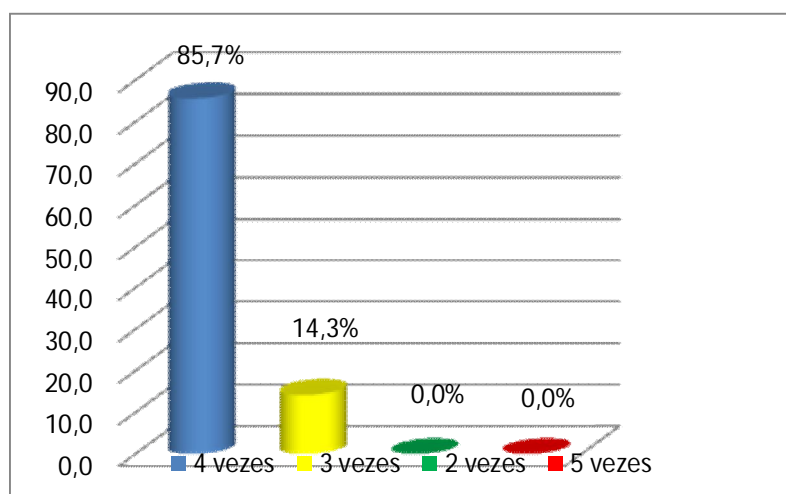
Nos dias normais da semana em que trabalham na travessia, a maioria dos canoeiros consegue realizar em torno de quatro viagens em média, sendo duas saindo de Manaus e duas do município do Careiro da Várzea, ou vice-versa. Nos feriados ou nos fins de semana, a travessia pode ser realizada com um maior número de vezes.

A reduzida quantidade de travessia feita pelos canoeiros não é devida ao tempo de travessia, pois, para se chegar ao município de Manaus a partir do Careiro da Várzea, ou vice-versa, dependendo da época de cheia ou de vazante e da potência do motor, a média é de 15 (quinze) a 25 (vinte e cinco) minutos, mas

sim à forma de organização do trabalho das associações, visto que há um rodízio dos barcos a ser obedecido por todos os trabalhadores.

Essa metodologia de trabalho garante aos canoeiros das associações que atuam no porto da Ceasa a preferência de fazer o percurso até o Careiro da Várzea, e vice-versa, oportunizando a todos a realização do transporte de passageiros com regras bem rígidas e com horários para as chegadas aos ancoradouros e para a saída deles. Algumas vezes há conflitos entre os canoeiros para saber de quem é a vez de sair do ancoradouro para fazer a travessia.

Consoante o gráfico abaixo, 85,7% dos entrevistados conseguem realizar em média até quatro travessias, enquanto o restante fica em torno de três. A complementação da renda dos canoeiros acontece por meio de outras atividades extras, como aluguel do barco, frete, pesca ou plantações de frutas regionais para venda nas feiras de Manaus (Gráfico 11).



**Gráfico 11:** Quantidade de travessias realizadas por dia.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Conforme o depoimento de um entrevistado, no dia em que não está trabalhando na travessia, “costumo pescar com amigos nos lagos próximos a Manaus, e os peixes que pegamos vendemos na feira da Ceasa ou da Panair” (julho 2009). Com base nas informações das entrevistas realizadas com os canoeiros no porto da Ceasa, é possível determinar o valor líquido médio de um dia de trabalho deles, tendo como parâmetro quatro travessias pagas pelos usuários que vão rumo ao Careiro da Várzea ou a outro município.

Levando-se em conta que cada viagem realizada pelos canoeiros em um barco com 16 passageiros que preenchem todos os lugares custa R\$ 5,00 (cinco reais a passagem) por pessoa e é feita quatro vezes ao dia, tem-se um ganho médio de R\$ 320,00 (trezentos e vinte reais). Ao fim do dia, descontadas as despesas diárias listadas abaixo, cujo valor médio é de R\$ 147,00 (cento e quarenta e sete reais), o canoeiro recebe líquido o valor aproximado de R\$ 173,00 (cento e setenta e três reais). A taxa de R\$ 15,00 (quinze reais) exigidos dos associados, o almoço, o combustível (gasolina) e o lanche são despesas diárias que os canoeiros têm que arcar nas jornadas de trabalho. (Tabela 01).

<b>DESPESAS DIÁRIAS</b>	
<b>Descrição</b>	<b>R\$</b>
Taxa da associação	15,00
Gasolina	120,0
Almoço	7,00
Lanche	5,00
<b>Total</b>	<b>147,00</b>

**Tabela 01:** Despesas.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

As despesas diárias com as quais os canoieiros têm que arcar ao fim de um dia de trabalho não constituem uma perda significativa da renda. É bom salientar que o dinheiro obtido na realização da travessia possibilitou que muitos pudessem adquirir seu próprio barco, seja por empréstimos, seja pela ajuda de familiares.

Ao realizar um cálculo possível da renda diária de um canoieiro, é bom destacar que trabalham dia sim, dia não (forma de escala), e há outras despesas não consideradas nos cálculos como a troca do óleo, a manutenção preventiva do motor, o retoque da pintura constante do barco e a lona da cobertura que precisa ser constantemente trocada em virtude do intenso sol tropical que a desgasta. Essas despesas influem nos ganhos ao fim do mês, reduzindo a margem do que os canoieiros chamam de lucro mensal.

Ressaltamos que esse cálculo não se reflete no ganho de todos os canoieiros que transportam pessoas e mercadorias a partir do porto da Ceasa ao Careiro da Várzea, pois há dias da semana em que realizam três ou duas travessias devido ao fraco movimento de usuários que se dirigem a outros municípios. Mas é possível perceber que a falta de políticas portuárias fluviais e a desorganização das empresas que atuam na beira-rio no serviço de travessia são fatores evidenciados e criticados por muitos canoieiros.

O número de passageiros que são levados para o Careiro da Várzea partindo do porto da Ceasa fica em torno de 16 a 24 pessoas, dependendo do tamanho dos barcos, os quais partem sempre com a lotação esgotada. Isso possibilita que os canoieiros tenham sempre uma renda ao realizar a travessia. A tarifa da passagem é determinada pela Associação dos Canoieiros no valor de R\$ 5,00 (cinco reais) (Foto 37).



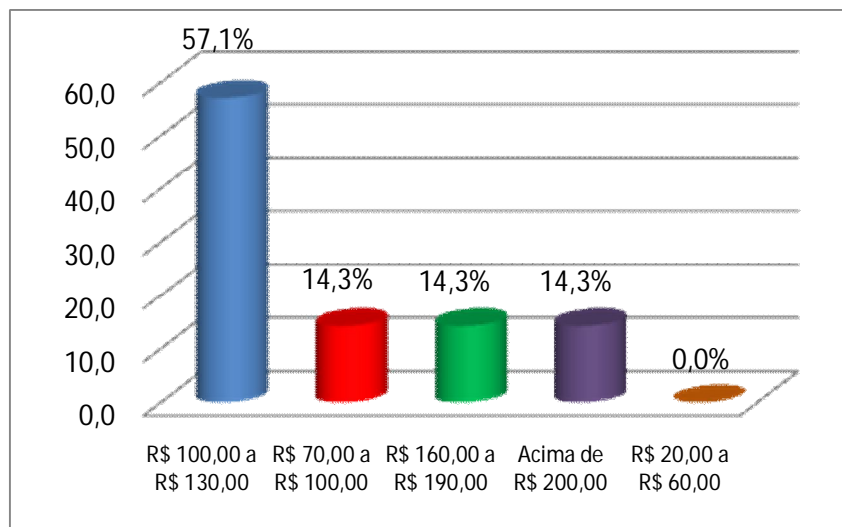
**Foto 37:** Embarque.

*Foto do autor: 2009.*

O valor de R\$ 5,00 (cinco) reais determinado pelas empresas que realizam a travessia é motivo de descontentamento de muitos. Segundo depoimento de um usuário “esse valor é muito alto; muitas vezes não tenho R\$ 5,00 (cinco reais) para ir e R\$ 5,00 (cinco reais) para voltar a Manaus” (setembro de 2008).

Entre os canoeiros, há um consenso de que esse valor, considerado alto para os usuários, é o mínimo que eles conseguem ofertar para a população sob risco de se perder a qualidade dos serviços de travessia, ou seja, é essencial para que o sistema de transporte funcione com o mínimo de qualidade. É bom salientar que o valor da passagem é estipulado pelas empresas que realizam a travessia, em ata realizada em suas respectivas assembleias com os associados (Gráfico 12).





**Gráfico 12:** Ganho médio diário.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

Os canoeiros trabalham em sistema de rodízio, ou seja, em um mês de 30 dias, 15 dias são dedicados ao trabalho de travessia, e nos outros 15 dias fazem bicos, como fretes para os turistas que visitam o porto da Ceasa, trabalham em seus sítios ou nos de seus familiares, ou ainda alugam seu barco para um passeio ao redor da cidade de Manaus para que possam ampliar seus rendimentos ao fim do mês (Foto 38).



**Foto 38:** *Turistas.*

*Foto do autor: 2009.*

É bom destacar que o tamanho do barco é fundamental na hora de se considerar o valor ganho. Durante a realização desta pesquisa, constatamos barcos pertencentes a outros canoieiros com até 120 lugares no ancoradouro aguardando a saída para o município do Careiro da Várzea. Tal depoimento é relevante no sentido de presenciar alguns problemas graves relatados abaixo:

– A falta de paciência dos usuários em esperar cerca de 1 hora e 30 minutos para saída do ancoradouro.

– O desrespeito com o limite de espera de saída, fixado em 15 minutos nos ancoradouros.

– A impaciência de outros canoieiros que desejavam realizar a travessia e não poderiam fazê-lo até a saída do barco de 120 lugares.

– A falta de estrutura para comportar o tamanho do barco, considerado por muitos canoeiros como de linha fluvial, o qual não deveria, por essa razão, estar fazendo a travessia pelo seu tamanho e pela sua capacidade.

Os problemas relatados acima são rotineiros e mostram o poder político e financeiro que alguns associados têm sobre as empresas de travessia que atuam na beira-rio do porto da Ceasa e revelam a fragilidade de trabalhadores que não possuem um barco grande com capacidade para muitos lugares. A vulnerabilidade é visível sob a forma de trabalho exposto. São esses canoeiros, com um barco pequeno que comporta entre 16 a 24 lugares, sobre os quais refletimos e fazemos indagações durante a realização desta pesquisa, no tocante à igualdade do trabalho.

### ***3.4 Paisagem, trabalho no ambiente: a (in)sustentabilidade urbano-fluvial.***

Pensar a paisagem é considerá-la não só como aquilo que é visível, mas também como forma que é elaborada, pensada e objetivada por meio das relações sociais, que deixam no espaço elementos que podem identificar temporalidades vividas no lugar (TRINDADE JR., TAVARES, 2008, p. 50).

Nesse sentido, percebem-se, na paisagem do porto da Ceasa, manifestações de trabalhadores de várias categorias, que se utilizam de determinados espaços da beira-rio desse local, como taxistas, vendedores de frutas e de peixes regionais, empresas privadas que exploram os serviços de transportes terrestres, balsas, barcos de todos os tamanhos e cores, canoas, carros particulares, ambulantes, vendedores de guloseimas, turistas de várias nacionalidades, pregadores

evangélicos, carregadores de bagagens, motos, carros particulares em busca da realização de fretes (Foto 39).



**Foto 39:** Galpão do porto da Ceasa.

*Foto do autor: 2009.*

Aparentemente, o porto da Ceasa é desordenado, mas o que se chama de desordem é apenas uma organização do possível, já que, na paisagem, nada é desorganizado, portanto a paisagem é herança de muitos momentos históricos que se fundem (SANTOS, 2008, p. 73).

A discussão em torno da sustentabilidade pode ser redefinida em termos de universalização e de exercício efetivo de todos os direitos humanos: políticos, civis e cívicos; econômicos, sociais e culturais; acrescentem-se, ainda, os direitos coletivos ao desenvolvimento, ao ambiente. São direitos indivisíveis, mas com

*status* especial no trabalho. É consenso que o trabalho decente abre caminho para vários outros direitos (SACHS, 2008. p. 37).

Embora a discussão em torno da sustentabilidade leve em conta inúmeros aspectos efetivos dos direitos humanos, é em especial sobre o trabalho que recai o maior embate, devido à intensa fragmentação do mundo laboral. As economias se caracterizam por um alto grau de desperdício. De todas as formas deste, a pior de todas é aquela que destrói vidas humanas por meio do *deficit* de oportunidades de trabalho decente (SACHS, 2008. p. 37).

A respeito do exposto, questiona-se sobre a (in)sustentabilidade urbano-fluvial do porto da Ceasa, uma vez que a degradação da beira-rio é visível: lixo, lama, espaço inadequado e improvisação; enfim, tudo expressa falta de políticas fluviais urbanas. Percebe-se essa improvisação quando os usuários saem da recente construção de um galpão realizada pelo governo do Estado, no porto da Ceasa, e se dirigem à beira-rio para ter acesso aos ancoradouros a fim de embarcar. Para os usuários que desembarcam dos ancoradouros vindos do Careiro da Várzea ou de outro município, a situação é idêntica a essa (Foto 40).



**Foto 40:** Desembarque dos ancoradouros.

*Foto do autor: 2009.*

A ponte de madeira é essencial para as pessoas terem acesso. Há risco de quedas, de escorregões num espaço mínimo. A situação se agrava no período da vazante, quando os ancoradouros ficam distantes da margem (Foto 41). Essa cena permite perceber que sem política pública, não há construção de ações com visibilidade concreta. Por isso, a análise das políticas públicas suscita a necessidade de lançar um olhar diferente sobre a iniciativa pública, colocando-se do ponto de vista daquilo que se tornou centro de gravidade da esfera política, que é a necessária implementação das políticas públicas na construção do social (MULLER; SUREL, 2004, p. 13).



**Foto 41:** *Cenas dos ancoradouros.*

*Foto do autor: 2009.*

A ausência do Estado, por meio da política pública, no porto da Ceasa, não é apenas privilégio desse lugar, mas se percebe esse descaso público em toda a beira-rio da cidade, em toda sua extensão – cerca de 43m. Não se verifica uma política digna e justa que contemple e respeite a sociabilidade do lugar nem todos os seus trabalhadores.

A metropolização da cidade fez a vida urbana virar de costas para o rio. Segundo Scherer; Santana (2009, p. 242), não é preciso ser um observador atento para perceber que a beira-rio da cidade, desde a foz do Tarumã até o rio Puraquequara, revela que a ‘negação do rio’ atravessa a história da formação de Manaus. Ela tem inúmeros portos, vários estaleiros, companhias e empresas de navegação; bares, botecos, serrarias, moradias e catraieiros. Há várias entradas

com seus respectivos donos, portanto existem espaços privados, o que significa dizer que a beira-rio pertence a muitos donos.

Toda essa (des)organização expressa não só a inexistência de políticas públicas, especialmente a ambiental, numa cidade que precisa de um sistema portuário eficaz, de modo a impulsionar a circulação de mercadoria, em níveis local, nacional e internacional, mas também a falta de comunicação entre a hinterlândia e os lugares, os povoados, as cidades próximas e as distantes da metrópole manauense (SCHERER; OLIVEIRA, 2009, p. 221).

Santos (2008, p. 75) afirma que a paisagem deve ser pensada paralelamente às condições políticas, econômicas e também culturais. Pode-se dizer que o porto da Ceasa é (in)sustentável, porque não oferece uma urbanização que contemple as pessoas que diariamente transitam nesse espaço ou os turistas que vão ao local em busca da beleza dos rios Negro e Solimões, pois ainda se encontram muitas improvisações e a falta de uma infraestrutura que melhore o acesso das pessoas e ofereça o direito à cidade (LEFEBVRE, 2006) a todos os usuários e os trabalhadores que procuram esse lugar.

A urbanização passou de um processo de geração de estilos de vida para um outro de acumulação de irracionalidades (tráfico, violência, insegurança)” (LEFF, 2005, p. 24). O autor analisa a questão da urbanização como uma expressão clara de acumulação de capital.

A urbanização como via inelutável do desenvolvimento humano é questionada pela crise ambiental, que discute a natureza do fenômeno urbano, o seu significado, as suas funções e as suas condições de sustentabilidade. O grande desafio socioambiental hoje é romper com a ideia de um pensamento único



e unidimensional, orientado rumo a um “progresso sem limites” que vem reduzindo, degradando e superexplorando a natureza (LEFF, 2005).

Frente às questões postas, cabe-nos fazer estas duas indagações: de que maneira as características de uma interferem no funcionamento da outra? Como natureza e sociedade, atualmente, constroem juntas o drama humano? Nesse contexto, é necessário passar de um sistema baseado no lucro, no uso das fontes de energia não renováveis, na competição e na destruição da natureza e das comunidades para um outro que se fundamente no valor energético real, no aproveitamento racional dos recursos e das energias renováveis, na colaboração, na recuperação da natureza e das comunidades, no acesso digno ao trabalho decente e ao meio ambiente (SACHS, 2008, p. 36).

Nesse sentido, para haver um verdadeiro desenvolvimento sustentável e incluyente, deverá ser buscada a integração entre os cinco pilares: social, ambiental, territorial, econômico e político (SACHS, 2008). O autor afirma que o desenvolvimento virá acompanhado de igualdade, de equidade e de solidariedade. Na Amazônia, tal noção ganha importância pela negligência histórica imposta às populações pelas políticas públicas excludentes como a não-urbanização da beira-rio da cidade, o não-acesso à contemplação e a ausência/negligência do Estado, que permitiu que empresas privadas se instalassem em áreas antes públicas e limitassem a circulação da população.

A cidade virou de costas para o rio devido a inúmeros fatores, dentre os quais a exploração pelo capital do escoamento da produção, pois o rio foi considerado muito pouco atrativo como alternativa para escoamento dos produtos produzidos no Polo Industrial de Manaus – PIM (OLIVEIRA, 2003). Assim, a maior

parte da extensão da beira-rio da cidade de Manaus encontra-se improvisada e descuidada, de forma que a população tem que utilizar meios alternativos de acesso aos serviços locais.

Nesse contexto, é primordial entender que o crescimento não é sinônimo de desenvolvimento. O desenvolvimento exige sintonia entre diferentes dimensões, das quais a principal é a diminuição das desigualdades sociais. Há, então, uma necessidade de mudança da mentalidade para que a sustentabilidade urbano-fluvial da cidade de Manaus seja realizada de forma plena e atinja o maior número de pessoas que utilizam esses territórios.

As novas bases de convivência que conferem governabilidade ao sistema político requerem, portanto, um novo paradigma de desenvolvimento, apto a inserir o ser humano no centro de processo de desenvolvimento, a considerar o crescimento um meio, e não um fim, a proteger as oportunidades de vida das gerações atuais e futuras e, por conseguinte, a respeitar a integridade dos sistemas naturais que permitem a existência de vida no planeta (GUIMARÃES, 2001, p. 48).

A discussão sobre políticas públicas e sobre a insustentabilidade urbano-fluvial são relevantes pela importância que o transporte fluvial adquire na Amazônia e, principalmente, em Manaus, visto que os usuários são em grande parte camponeses/ribeirinhos<sup>20</sup> e pessoas que vivem, trabalham, estudam e precisam deslocar-se.

Recentemente o governo do Estado construiu um galpão no porto da Ceasa para dotar o lugar de uma infraestrutura mínima para usuários e trabalhadores, mas

---

<sup>20</sup> O termo é usado na obra da professora FRAXE, T. J. P. – Homens Anfíbios: etnografia de um campesinato das águas. São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria da Cultura e Desporto do Governo do Estado do Ceará, 2000.

infelizmente não atingiu a todos os segmentos populacionais que utilizam o porto. Os canoieiros, que se organizaram mesmo com a ausência do Estado, dentro de suas limitações, possibilitam o transporte de pessoas e a circulação de mercadorias, no vaivém constante, o que torna o serviço essencial para um determinado segmento da população manauense e interiorana, pois, muitas vezes, se encarregam de pequenos, porém importantes serviços, como levar correspondências, dinheiro, remédios. (NOGUEIRA, 1999). No dizer de Benchimol (1995), o transporte fluvial de passageiros assume uma importância pelo posicionamento dos núcleos populacionais situados à beira dos rios sem nenhuma alternativa, além do transporte hidroviário.

A regulamentação de um serviço digno em relação à atividade fluvial ajudaria a estruturação de uma melhor qualidade de vida para os camponeses/ribeirinhos e para as pessoas que vivem, trabalham, estudam e precisam deslocar-se (XIMENES, 1992). Para a autora, isso, sem dúvida, contribuiria para que diminuísse o êxodo rural, sobretudo dos indivíduos que procuram as áreas urbanas não como uma opção, mas sim pelo desejo de, nelas, continuar a sobreviver.

Para a autora, a incompatibilidade entre valor e tarifa, não suportada pelo usuário, e a economicidade dos investimentos na embarcação que assegurem rapidez, higiene, conforto e segurança, em função da regularidade operacional, é a geratriz analítica do desinteresse dos armadores privados na execução dos serviços de passageiros em nível de exclusividade.

A esse respeito, comenta Nogueira (1999) que, em relação às tarifas, as associações, por conhecerem o perfil de seus passageiros, estipulam um preço uniforme para as linhas que dividem. Longe do esquema liberal da “oferta e

procura”, determinam um preço que possa, no mínimo, garantir o funcionamento do barco, o atendimento da linha e o pagamento pelo passageiro.

De acordo com Ximenes (1992), a aquisição de uma embarcação e a manutenção em termos de reposição de peças vêm-se tornando cada vez mais difíceis para o seu proprietário, particularmente nos últimos anos, devido aos poucos recursos financeiros e à falta de fomento nesse campo. Segundo a autora, no que se refere à política de transporte fluvial, as iniciativas governamentais não têm correspondido às reais necessidades dessa região, especialmente da população, que, por residir em localidades distantes e inacessíveis por via terrestre, dependem exclusivamente do deslocamento aquaviário como meio de transporte.

A precariedade das poucas estradas e o valor elevado das passagens aéreas impõem o transporte hidroviário como o meio acessível à maioria dos oito milhões de habitantes dos estados que compõem a Região Amazônica para se deslocarem entre povoados e cidades (ARAGON, GLÜSENER-GODT, 2003).

Para Benchimol (1995), esse problema de navegação e de transporte fluvial esteve sempre presente na Amazônia, desde o passado até os dias de hoje, já que essa atividade só é viável mediante incentivos, subsídios e subvenções.

No porto da Ceasa, temos os ancoradouros de embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias, que estão mais para trapiches<sup>21</sup> do que para terminais, visto, pela sua aparência (pequenos e de madeira) e pela sua funcionalidade, denotam um segmento de uma proliferação interessante de

---

<sup>21</sup> Pequeno atracadouro para embarções de pequeno porte, utilizado também para embarque e desembarque, ou mesmo como plataforma para pescarias. São bastante comuns nos rios amazônicos.

significados que surgem de dentro e se orientam em relação à hinterlândia (TRINDADE JR.; SILVA, 2005, p. 131).

Nesse sentido, os ancoradouros representam territórios quase exclusivos de trabalhadores e de anunciantes de passagens que cotidianamente se fazem presentes nesse lugar. Quando os canoieiros não estão realizando a travessia, ficam relacionando-se uns com os outros e com os passageiros que esperam a saída ou a chegada de um barco; são vivências que se entrecruzam e revelam a face de uma sociabilidade pouco notada pelas pessoas que estão ali.

Esses trabalhadores têm vivenciado sucessivos descasos em relação às políticas públicas na beira-rio da cidade de Manaus, onde convivem há muito tempo com problemas ambientais, poluição, desorganização, espaço reduzido e mal localizado e excesso de embarcações atracadas, o que dificulta o acesso ao local de trabalho. Dessa forma, para 62,5% desses trabalhadores, o maior problema ambiental enfrentado no porto da Ceasa é o trânsito dos veículos particulares, já 25,0% acham que é a falta de espaço adequado para a circulação de pedestres e de usuários, e uma pequena parcela dos entrevistados, cerca de 12,5%, acredita que um dos maiores problemas ambientais do porto da Ceasa é o grande fluxo de embarcações.

Além dos problemas enfrentados nesse ambiente pelos canoieiros como a desorganização do trânsito de veículos particulares e o reduzido espaço para trabalharem, o lixo acumulado na beira-rio é outra preocupação que gera desconforto no local e proporciona um incômodo para a maioria dos canoieiros e para a paisagem. Assim, para 71,4% o plástico é o lixo que incomoda mais; já 28,8% afirmam que é o vidro jogado pelas pessoas.

Esse problema ambiental influi negativamente no trabalho diário realizado por eles. Para um dos entrevistados, “os turistas observam o lugar e reclamam que o lixo deixa o lugar feio; sinto vergonha dessa situação” (depoimento de um canoeiro, julho 2009).

Essa observação mostra que esses lixos atrapalham suas atividades, e muitas pessoas que por ali passam sentem a necessidade de um maior cuidado com o ambiente. Para 85,7% dos entrevistados, o lixo interfere significativamente no trabalho diário, e 14,3% afirmam que não (Foto 42).



**Foto 42:** Lixo.

*Foto do autor: 2009.*

A degradação socioambiental na beira-rio da cidade de Manaus não vem de um simples desequilíbrio nas relações da população que ali reside com os componentes ambientais, e sim decorre de um complexo de problemas econômicos,

políticos e sociais, em que a questão distributiva da renda assume papel central (OLIVEIRA, 2007).

### **3.5 Organização política dos canoeiros: associativismo.**

Refletir sobre o processo organizativo de trabalho dos canoeiros que atuam na beira-rio da Ceasa é resgatar um fator histórico de descaso público para com a cidade de Manaus e para com seus trabalhadores. As políticas públicas locais nunca enxergaram esse trabalho ou essa atividade como um importante elo das camadas populares e ignoraram, por muito tempo, o transporte fluvial, que até hoje carece de políticas públicas sérias e comprometidas com a população (Foto 43).



**Foto 43:** Associação dos Canoeiros.

Foto do autor: 2009.

Os fluxos de recursos públicos seguiram a lógica capitalista do lucro, dos grandes investimentos e de uma infraestrutura que beneficiasse o grande capital. Assim, compreende-se que não foi apenas a cidade que “se virou de costas para o rio”, mas também as políticas públicas acompanharam-na também.

Para um entrevistado, “os ancoradouros que servem para embarque e desembarque foram feitos com a contribuição de todos os associados, e o governo não ajudou em nada” (Depoimento de um canoeiro, agosto 2009).

Este contexto histórico relatado logo abaixo nos fornece elementos necessários para entender como esses trabalhadores foram com o tempo resignificando sua atividade e seu saber, consistindo num processo de resiliência e de identidade que persiste até hoje.

A cidade de Manaus passou por três grandes eixos de sustentação econômica: o primeiro foi o da borracha – látex extraído da seringueira – em fins do século XIX e início do século XX; o segundo, após a Segunda Grande Guerra Mundial (1939-1945); e o terceiro é configurado em torno do modelo Zona Franca de Manaus. Em nenhum desses eixos, ao que se sabe, o poder público definiu ou formulou uma política fluvial para a cidade de Manaus.

Sobre o terceiro eixo (a ZFM), é possível estabelecer três distintas fases para o processo de implementação do modelo de Zona Franca de Manaus, institucionalizado na Região Amazônica. A primeira fase do projeto ocorreu entre os anos de 1967 a 1976, caracterizada por um intenso fluxo do turismo interno, impulsionado pela oferta de artigos importados. A segunda fase – a industrial – aconteceu entre os anos de 1976 a 1990, com a instalação da primeira fábrica, com os incentivos fiscais oferecidos pela Suframa, a Beta S/A. A terceira fase, ocorrida a



partir de 1991, tem grande impacto na vida dos trabalhadores de Manaus, quando muitas fábricas encerram suas atividades gerando desemprego em massa, a exemplo da Beta S/A, que fecha suas portas em 1990. (VALLE, 2000).

Essa nova situação de desemprego em massa vai-se refletir nos bairros com o surgimento de invasões, como a Comunidade da Sharp e a Vila da Felicidade. Sobre a terceira fase da consolidação da Zona Franca, Scherer analisa o cenário mundial argumentando que, na era neoliberal, as indústrias brasileiras submeteram-se à nova onda de competitividade que se espalha, em grande parte, nos processos produtivos.

Tal processo, segundo a autora, tomou uma dimensão significativa, em face da concorrência internacional num contexto recessivo decorrente do Plano Collor I, no início dos anos 90. Em 1993, a ZFM teve sua pior crise quando o Polo eletroeletrônico absorvia apenas 18.983.

Destaca-se o contingente populacional intenso que a cidade recebeu durante a consolidação da Zona Franca de Manaus, o que representou um salto de 200 mil habitantes para mais de 1.646.602 (um milhão seiscentos e quarenta e seis mil seiscentos e dois habitantes) em 2007, de acordo com o *site* oficial do IBGE (2008) – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Nesse período de consolidação da Zona Franca de Manaus, inúmeras pessoas vieram de vários lugares do interior do Amazonas e de outros estados como Pará, Maranhão, Ceará, em busca de oportunidades de emprego. De acordo com Scherer (2005, p. 89), após a implantação do PIM, o Estado proporcionou toda a infraestrutura para instalação das indústrias; tudo era permitido à nova modernização e ao progresso, todavia, como consequência disso, a cidade se

descaracterizou, e o que importava era criar um suporte para a instalação de uma economia internacionalizada.

Os recursos públicos (incentivos fiscais e financeiros) foram e continuam sendo conduzidos, preponderantemente, pelos imperativos do capital, em detrimento dos bens de consumo coletivo, necessários à reprodução da força de trabalho. Observa-se que o Estado sempre criou benesses para a consolidação do capital, modificando, se necessário, o ambiente de natural para artificial, descaracterizando a geografia espacial da região. Segundo Santos (2008), a partir dos anos 1930, 1940, mas, sobretudo, após a Segunda Guerra Mundial, cada vez mais o Estado foi chamado a exercer um papel de regulador, pois detém os instrumentos para realizar essa regulação. Hoje, o mercado não consegue equilibrar-se sem a intervenção do Estado.

Para Scherer (2005), esses trabalhadores, antes pertencentes às indústrias da Zona Franca, contribuíram ainda mais para mudar a fisionomia da cidade com a construção de moradias em locais inapropriados. Ademais, evidenciaram uma crise social que vem transformando as cidades brasileiras num retrato com dimensões perversas resultantes dos rumos que vem tomando a modernização, nos últimos anos.

O pacto desenvolvimentista garantiu, até a década de 90, exclusividade nos produtos fabricados na Zona Franca de Manaus. Na análise de Valle (2000), a crise recessiva no governo Collor e a abertura comercial brasileira afetaram profundamente a estrutura industrial na qual se assentava a Zona Franca. Ademais, a forte concorrência internacional, cujo epicentro localizava-se no industrialismo do sudeste asiático, impulsionou uma onda de inovações nas indústrias localizadas no

Distrito Industrial de Manaus, como tentativa de manutenção do seu posicionamento no mercado brasileiro. Como consequência disso, um contingente de pessoas perdeu o emprego.

Esse fator foi responsável pelo surgimento de centenas de ocupações urbanas, inclusive na área do Distrito Industrial, a Comunidade da Sharp, o Mauzinho, a Vila da Felicidade e inúmeros outros bairros de Manaus. A modernização que a cidade de Manaus adotou quase sempre excluía as periferias e produziu um ambiente urbano segregado e degradado, principalmente devido à falta de planejamento na beira-rio da cidade.

Trindade Jr. (2005, p. 111), ao estudar a beira-rio da cidade de Belém, afirma que o uso da orla ficou à mercê das disputas do interesse privado relacionado às atividades mercantis e portuárias, fato que acabou por usurpar do cotidiano belenense o contato direto com o rio e com a baía que circundam a capital paraense, deixando literalmente a população a 'ver navios'.

A refletirmos sobre a história da produção do espaço urbano de Manaus, percebemos uma familiaridade com a cidade de Belém, onde a beira foi sempre escolhida por pessoas de segmentos da classe trabalhadora urbana, as quais tinham a oportunidade de sobreviver pela prática de atividades laborais e pela facilidade com os comércios locais (OLIVEIRA, 2003).

O porto da Ceasa é o território onde muitos trabalhadores executam suas atividades diferenciadas num ambiente degradante e improvisado. No entanto esses trabalhadores apresentam semelhanças entre si, no trabalho e na organização de sua atividade. Com a finalidade de possibilitar um diálogo mais forte com o poder público e buscar o reconhecimento político e a permanente exploração dos serviços

da travessia, foi criada a Associação dos Canoeiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea – ACCPCV, há mais de 20 anos, e a Cooperativa Encontro das Águas, há seis anos, composta basicamente por canoeiros que não conseguiam ser associados da ACCPCV, mas precisam explorar o serviço da travessia para sua sobrevivência.

A Associação dos Canoeiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea (ACPCCV) existe de direito há pelo menos oito anos, mas sua organização é mais antiga. Em depoimentos colhidos, o surgimento da ACPCCV e da Cooperativa Encontro das Águas deveu-se à falta de política governamental no local, ou seja, eles se organizaram em face da ausência de política portuária e da necessidade de interlocuções com os poderes locais, a fim de oferecerem um melhor serviço para a população.

Com a existência das associações de canoeiros que atuam na beira-rio do porto da Ceasa realizando a travessia cotidianamente, isso possibilita maior poder de negociar com o poder público para continuar exercendo sua atividade. Toda a infraestrutura que ali se encontra foi construída a partir da iniciativa da Associação dos Canoeiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea e da Cooperativa Encontro das Águas, por meio de seus associados.

Para trabalhar como canoeiro, é preciso ser sócio de uma das empresas que fazem a travessia na beira-rio do porto da Ceasa; caso contrário, o canoeiro não pode fazê-lo; além disso, é necessário ter a carteira de comandante fluvial, cujo curso é oferecido pela Capitania dos Portos de Manaus, requisito fundamental para o desenvolvimento do trabalho (Foto 44).



**Foto 44:** Canoeiro.

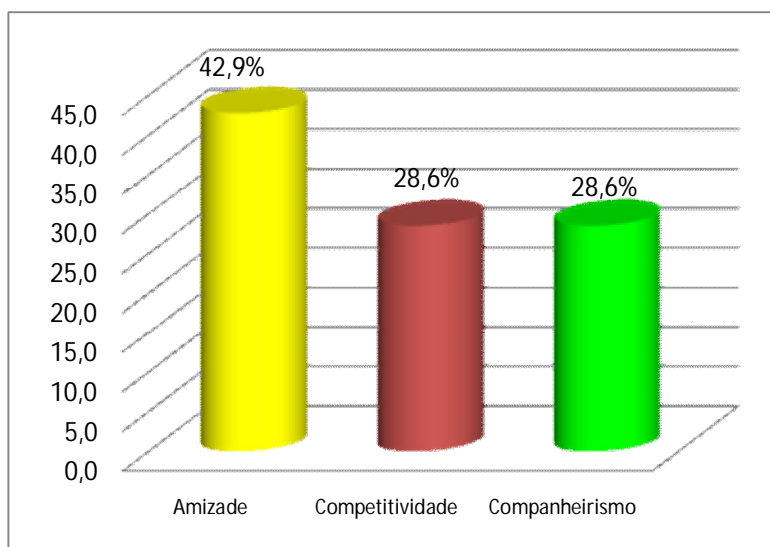
*Foto do autor: 2009.*

O curso de Comandante Fluvial serve para expedir um documento que confere legalidade, habilitação para os canoeiros dirigirem uma embarcação; nesse caso, é como se fosse uma carteira de motorista de veículo terrestre, com prazo de validade determinado, sendo obrigatória a sua renovação. A partir do depoimento de um canoeiro, comprova-se que “todos que são associados e fazem a travessia têm que ter o curso da Capitania dos Portos” (Entrevista, agosto 2009).

Os canoeiros entrevistados que trabalham na beira-rio do porto da Ceasa são associados da ACCPCV ou da Cooperativa Encontro das Águas, e 100% possuem habilitação para dirigir um barco. Apesar da pouca infraestrutura e do desconforto, a pesquisa mostrou que há, na realização do trabalho entre os canoeiros, a sociabilidade, conforme Antunes (2005), porque se mostra como partida para a humanização, ou seja, serve como elemento central do desenvolvimento da

sociabilidade humana. De acordo com Scherer; Santana (2009, p. 240), a forma de organização serve também para marcar o território, para manter e para impedir a entrada de outros trabalhadores.

A maioria dos entrevistados, cerca de 42,9%, possui amizade no trabalho, 28,6% acham que acontece competitividade, e 28,6% se consideram companheiros (Gráfico 13).

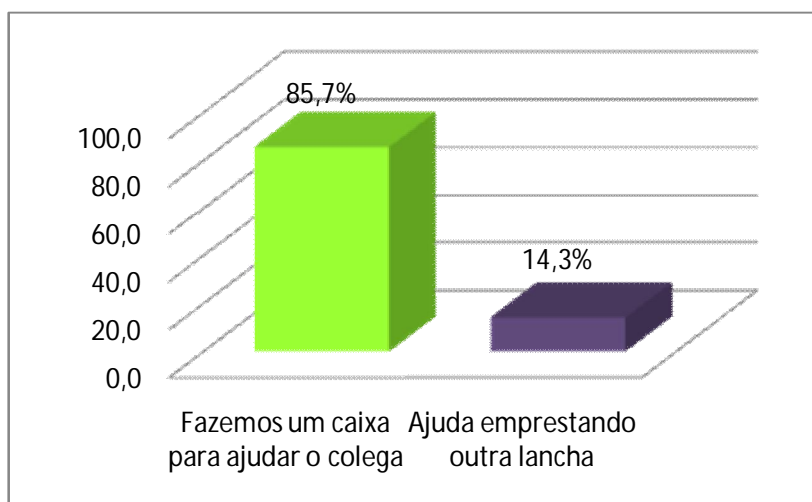


**Gráfico 13:** Relações de amizade e de solidariedade.

**Fonte:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

A compreensão de sua relação de trabalho possibilita entender o que acontece se nele um canoieiro sofre um acidente ou passa por dificuldade financeira. Conforme o depoimento, “fazemos coleta de dinheiro entre os associados e se preciso alugamos um barco para ele continuar trabalhando” (entrevista, agosto 2009).

Segundo dados empíricos coletados, é muito raro acontecerem acidentes; o último houve em março de 2009, o qual fora, inclusive, noticiado em jornais locais. Numa situação assim, 85,7% dos canoieiros fazem caixa para ajudar o colega, e outros 14% emprestam a lancha enquanto a do acidentado está no conserto (Gráfico 14).



**Gráfico 14:** Acidente de trabalho

**Foto do autor:** Dados da pesquisa de campo, 2009.

O empréstimo acontece durante o rodízio, durante o qual não estão fazendo a travessia, pois trabalham em sistema de escala, em dias alternados, para que todos os associados tenham oportunidades de ganhar dinheiro e, com isso, de sustentar sua família.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A beira-rio da cidade de Manaus, que compreende uma faixa extensa de 43km, sempre foi ocupada por homens e por mulheres com o objetivo de exercer algum tipo de trabalho. É um território onde é possível perceber a manifestação do trabalho intenso presente em toda sua extensão, seja evidenciado por carregadores de bagagens, barqueiros, comandantes marítimos, vendedores de bugigangas, seja por outros trabalhadores, em especial o canoeiro, objeto do nosso estudo, que disputam o dia-a-dia da beira-rio de Manaus.

Na história da cidade, desde sua criação, a beira-rio constitui-se palco para o exercício laboral em decorrência de inúmeros fatores como a circulação de pessoas e de mercadorias e o acesso aos lugares. Tal processo de ocupação está diretamente relacionado a uma estrutura social desigual, a qual é facilmente perceptível por meio de espaços minúsculos, improvisados e precários em que muitos trabalhadores precisam circular cotidianamente, como visto no decorrer desta dissertação.

Faixas de terras ocupadas por empresas privadas segregam a circulação da população, evidenciando a desigualdade socioespacial da beira-rio do porto da Ceasa. Corrêa (2005, p.11) aponta que a desigualdade “constitui-se em



característica própria do espaço urbano capitalista”, expressão bem visível no território da Ceasa, onde somente em uma pequena faixa é possível as pessoas circularem.

Outro fator que cabe ressaltar para a compreensão dessa desigualdade é a ausência de políticas públicas urbano-fluviais, uma vez que pouca coisa ou praticamente nada se fez para dotar o lugar de infraestrutura tanto para os trabalhadores quanto para a população que procura os portos à beira-rio para trabalhar ou para se dirigir a um município próximo.

As políticas públicas devem inserir funcionalidades múltiplas tanto aos usuários quanto aos frequentadores desses territórios e não somente privilegiar determinados segmentos de trabalho. Os barcos de transporte de pessoas que diariamente cruzam os rios Negro e Solimões até o município de Careiro da Várzea deveriam ser padronizados em relação à quantidade de assentos. Isso poderia melhorar significativamente a qualidade do transporte, evitando que barcos com capacidade de embarque acima de 100 (cem) pessoas fiquem horas no ancoradouro para realizar a travessia.

Os ancoradouros que servem para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias tanto no porto da Ceasa quanto no porto do Careiro da Várzea deveriam sofrer intervenções significativas no que concerne a um maior espaço e estrutura física para circulação dos usuários e dos canoeiros, oferecendo comodidade a todos que transitam cotidianamente nesse ambiente.

O valor de venda das passagens (R\$ 5,00 – cinco reais) é considerado alto para a maioria da população que faz a travessia. Um subsídio do poder público poderia promover um maior acesso à população e, com isso, possibilitar a

mobilidade e a qualidade de vida, pois muitos trabalhadores com pouca renda dependem diariamente desse tipo de transporte para se locomover até o trabalho.

Outro aspecto a ser considerado em relação à política pública se refere à igualdade de tratamento dado aos trabalhadores da beira-rio da cidade. Enquanto alguns deles usufruem das benesses do Estado com construção de um galpão coberto com o fim único de atender a interesses escusos, outros ficam sem perspectivas e apreensivos, trabalhando em situações precárias num ambiente que foi negligenciado ao longo da história de Manaus.

A sustentabilidade do ambiente de trabalho da beira-rio deve ser uma preocupação constante daqueles que dirigem a cidade e fazem sua gestão, pois a beira-rio e o encontro das águas dos rios Negro e Solimões são os principais cartões-postais admirados pelos que adentram a cidade por via fluvial e carecem de intervenções no que tange ao acesso a esses ambientes.

Considerar o meio ambiente como parte importante para a execução da vida e não somente como cenário sem importância ou apenas como adorno para a cidade deve ser a tônica das gestões atuais, principalmente daqueles que almejam a sustentabilidade, pois é no ambiente da beira-rio que acontecem as realizações simbólicas e sociais da maior parte das cidades da Amazônia, favorecendo a continuidade da vida do homem e de sua família.

Sob essas óticas, há necessidade de políticas públicas que articulem melhorias ao ambiente degradado e ao trabalho não somente dos canoeiros do porto da Ceasa, mas também de outros segmentos como os carregadores de bagagem, promovendo discussões sobre os aspectos da paisagem do porto, da acessibilidade e da qualidade tanto para a população que se dirige ao local quanto

para os trabalhadores da beira-rio, de sorte que se dê importância a aspectos do uso do território e não somente à estética da paisagem.

Essas políticas públicas associadas ao reconhecimento dos conflitos e dos interesses do privado e de suas redes de articulações podem redirecionar a natureza das intervenções urbano-fluviais da cidade de Manaus, indo contra uma lógica de ocupação que marcou e ainda marca a configuração espacial da beira-rio da cidade de Manaus.

O trabalho dos canoieiros, percebido e analisado durante a maior parte desta dissertação, representa a categoria mais importante no contexto do porto da Ceasa, portanto é um território de labuta onde homens, mulheres e jovens têm a oportunidade de sobrevivência, mesmo em condições desfavoráveis ou improvisadas, em função do olhar ausente do Estado, que, durante muito tempo, tem ignorado esses trabalhadores.

Por meio de seu trabalho, produzem expressões de vivências e de trocas de experiências, formam grupos sociais e objetivam interesses diversos como se verificou ao longo desta dissertação. Como vimos, a produção do espaço urbano da cidade de Manaus é quase sempre imposta, o que não significa que as espacialidades sejam iguais, visto que cada uma delas revela as mais diferentes estratégias dos diversos agentes produtores desse ambiente, os quais buscam, a partir das condições concretas, defender seus interesses.

Apesar de a paisagem dos rios Negro e Solimões ser admirada e contemplada pela sua beleza e pelo seu mistério e de estar representada pelo encontro das águas escuras com as barrentas, o território do porto da Ceasa manifesta outra beleza pouco detectada – o trabalho à beira-rio, notadamente o dos

canoeiros, objeto do nosso estudo. Eles representam o vaivém cotidiano de muitas pessoas e possibilitam a locomoção, as idas e as vindas de uma parcela da população que reside em áreas do interior do Estado e depende dos barcos para dar continuidade às suas obrigações na cidade de Manaus ou em outro lugar.

Esses canoeiros, juntamente com outros trabalhadores da beira-rio, produzem a força do lugar por meio de ações menos pragmáticas e mais espontâneas, permitindo o exercício da criatividade, de forma que é comum a solidariedade e o companheirismo sobre as condições adversas do ambiente. O trabalho desenvolvido por eles no porto da Ceasa une as pessoas de vários gêneros e de lugares distantes enquanto os passageiros esperam a saída de um barco para o município próximo no ancoradouro.

No vaivém cotidiano proporcionado pelo trabalho dos canoeiros, há trocas de experiências sociais e de relatos de vida, de sorte que distintos modos de existir passam a ser encontrados em um mesmo lugar, convertidos em 'síntese do mundo', pois o contato com uma grande quantidade de pessoas de várias partes do mundo, que vêm conhecer a Amazônia, valoriza a cultura local, tornando-se fundamental para a afirmação da identidade regional, na medida em que a coexistência do global (representado pelos turistas) e do regional (representado pelos canoeiros) traz uma multiplicidade de sentidos e de visões de mundo; instala-se, pois, uma interculturalidade, isto é, os turistas trazem elementos simbólicos novos e, ao mesmo tempo, levam representações locais. São mundos que se aproximam e se distanciam com objetivos diversos. Esses canoeiros dirigem o barco com maestria e com segurança fazendo o elo entre o porto da Ceasa e o Careiro da Várzea, e vice-versa.

Da atividade dos canoeiros, dependem inúmeras pessoas que se encontram nos ancoradouros, tanto da cidade quanto do interior do Amazonas ou de outros estados, como estudantes, mães e pais de família, soldados da polícia militar e civil, trabalhadores, turistas, religiosos, jovens, crianças ou avós, o que caracteriza o serviço por eles oferecido como um trabalho crucial para a circularidade da vida econômica, social e para o sustento da vida regional.

Observamos, no outro lado da travessia, conhecido como km 0 entre os moradores locais do município do Careiro da Várzea, que o trabalho desenvolvido pelas pessoas acontece sob a improvisação, mediante a qual pontes de madeiras instaladas de forma inadequada, vendedores de peixes e de frutas regionais, o vaivém incessante de balsas que atracam e descarregam na beira-rio, carros, motos, caminhões, ônibus, táxis constituem a paisagem do lugar. Todo esse movimento compõe a cena mais comum vista na beira-rio do porto do município do Careiro da Várzea. Lefebvre (2001, p. 68) afirma que toda sociedade produz seu espaço, ou, se preferimos, toda sociedade produz um tipo de espaço que garante a sua produção e a sua reprodução.

A beira-rio da cidade de Manaus e do Careiro da Várzea simboliza a expressão do descaso governamental e a ausência de gestão de políticas públicas, especialmente a de uma política urbano-fluvial, revelada pelo caos urbano e pela (in)sustentabilidade presentes nos portos da Ceasa e do Careiro da Várzea. As intervenções governamentais raras não levam em conta a realidade do lugar, nem a totalidade dos trabalhadores da beira-rio. O que percebemos é que a cidade os ignora, os quais são a expressão da ausência de direitos à cidade conforme revela Lefebvre (2001). Por estarem negados pela cidade, há urgência na realização de

intervenções significativas que insiram definitivamente o homem nesse espaço urbano a que tem direito.

Ao concluir esta dissertação, transcrevo um depoimento de um canoeiro que representa o sentimento do homem amazônico de sua resistência, de sua luta constante, de sua valentia e de sua teimosia em lidar com situações adversas, pois, apesar de sentirem que são esquecidos pelo poder público, sempre estão dispostos para o trabalho do dia-a-dia possibilitando a visibilidade e a oportunidade para muitos outros trabalhadores que atuam nas beiras-rio das cidades amazônicas de forma digna e honesta.

*“Estamos trabalhando aqui por teimosia e porque gostamos de estar aqui, de ver essa beleza do encontro das águas que Deus nos deu. Guiar um barco é o que sabemos fazer desde criança”* (Depoimento de um canoeiro que há 25 anos trabalha na travessia).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, Ricardo. **O caracol e a concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Bom Tempo, 2005.
- ARAGON, Luiz E.; GLÜSENER-GODT, Miguel [org.] **Problemas do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: NAES, 2003.
- BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Edição reprográfica, Manaus, Julho 1995.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.
- BRASIL. FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE (FUNASA). **Manual de saneamento**. 3.<sup>a</sup> ed. – Brasília: Fundação Nacional de Saúde, 2004.
- CARDOSO, Ricardo de J.; NOGUEIRA, Amélia Regina B. **A reprodução da vida nas águas do paraná de terra nova – Careiro da Várzea/AM**. III Simpósio Nacional de Geografia Agrária – II Simpósio Internacional de Geografia Agrária. 2005.
- CARLOS, Ana Fani. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. Edição Eletrônica. São Paulo: LABUR, 2007.
- CARLOS \_\_\_\_\_ A. **Espaço-Tempo na Metrópole: A Fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.
- CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário Avulso**. Antes e depois da Lei de Modernização dos Portos. 1.<sup>a</sup> ed. São Paulo: LTR, 2005.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 5.<sup>a</sup>. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.
- \_\_\_\_\_. O poder da identidade. *in* **A era da informação: Economia, sociedade e cultura**. Vol 2. 3.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4.<sup>a</sup> ed. 6.<sup>a</sup> impressão. Série Princípios. Editora Ática, 2005. 95p.
- FRAXE, T.J.P. **Homens anfíbios: etnografia de um campesinato das águas**. São Paulo, Annablume; Fortaleza: Secretaria de Desporto do Governo do Estado do Ceará, 2000.
- GIDDENS, Anthony. **As consequências da Modernidade**. São Paulo: Contexto, 1991.

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

HALL, Stuart. **Identidades culturais na pós-modernidade**. 11.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2006 .

\_\_\_\_\_. **Quem precisa de identidade?** *In*: SILVA, T. T. (Orgs). Identidade e diferença: as perspectivas dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2004. p. 103-133.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. SP: Annablume, 2005.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2004.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

IANNI, Octávio. **Enigmas da Modernidade-Mundo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

\_\_\_\_\_. **La producción de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LEFF, Henrique. **Saber Ambiental**. São Paulo, Editora: Vozes, 2005.

LOUREIRO, J. J. P. **Cultura Amazônica. Uma poética do imaginário**. Belém: CEJUP, 1995.

MELLO, Thiago de. **Manaus, amor e memória**. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.

MULLER, P.; SUREL, Y. **A análise das políticas públicas**. Pelotas: Educat, 2004.

NOGUEIRA, A. R. B. **Percepção e Representação Gráfica: a “geograficidade” nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas**. Tese de doutorado. USP, São Paulo, 2001.

NOGUEIRA, Ricardo. **Amazonas: um estado ribeirinho**. Manaus: Editora Universidade do Amazonas, 1999.

OLIVEIRA, Helen de Souza. **Vida cotidiana e ambiente na beira-rio de Educandos**. Tese de dissertação de mestrado – UFAM, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. TRINDADE JR. Sant-Clair e TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.



\_\_\_\_\_. **A Cultura, as Cidades e os Rios na Amazônia.** Ciênc. cult. (São Paulo); 58(3): 27-29, jul.-set. 2006.

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

PINHEIRO, Maria Luiza Urgate. **A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus 1899-1925.** Manaus: EDUA, 2003.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo. Ed. Ática. 1993.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento incluyente, sustentável, sustentado.** Rio de Janeiro. Garamond, 2008.

SANTANA. Luiz Henrique da Silva. **O porto da Manaus moderna. Degradação ambiental e trabalho precário.** Dissertação de Mestrado – UFAM. Manaus, 2006.

SANTANA, Luiz Henrique; SCHERER; Elenise. **Trabalho e Ambiente no caos do cais da Manaus Moderna.** In SCHERER; Elenise; OLIVEIRA; José Aldemir de. (Orgs). Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente. EDUA: Manaus, 2009.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** 2.<sup>a</sup> ed. São Paulo. Editora: Edusp, 2004.

\_\_\_\_\_. **Contradição na orla.** In: ALVES, Rafael. Insegurança e poluição com vista para o rio. A Crítica, Manaus, 14 de outubro de 2004. Caderno BAIROS, p. c4.

\_\_\_\_\_. **Baixas nas Carteiras. Desemprego e Trabalho Precário na Zona Franca de Manaus.** Manaus: EDUA, 2005.

SCHERER; Elenise; SANTANA; Luiz Henrique. **Carregadores de bagagens do porto de Manaus: território da precariedade.** Manaus: EDUA, 2006.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia.** 9.<sup>a</sup> ed. rev. – Manaus: Editora Valer. Governo do Estado, 2000.

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

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

TUAN, Yi-fu. **Topofilia: um estudo da percepção – Atitudes e Valores do Meio Ambiente.** São Paulo: Difel, 1980.

VALLE, Maria Isabel de M. **Globalização e reestruturação produtiva: um estudo sobre produção offshore em Manaus**. Tese de doutorado em Ciências Humanas, Sociologia e Antropologia da UFRJ, 2000.

WITKOSKI, Antônio Carlos. **Terras, florestas e águas de trabalho: os camponeses amazônicos e as formas de uso de seus recursos naturais**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

XIMENES, Tereza [org]. **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: UFPA, 1992.

### **SITES CONSULTADOS**

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2001/D3785.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3785.htm) (acesso em 28 de julho de 2008).

PROHORT – **Programa Brasileiro de Modernização do Mercado Hortigranjeiro – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**. <http://www.prohort.conab.gov.br/> (acesso em 28 de julho de 2008).

BELIK, Walter ; SILVA, José Graziano da ; TAKAGI, Maya. **Políticas de Combate à fome no Brasil**. (2005). Scielo Brasil – Scientific Electronic Library Online (acesso em 28 de setembro de 2009).