

NAVEGAÇÃO FLUVIAL: UMA VIAGEM ORIENTADA PELA PERCEPÇÃO E TRADUZIDA PARA O MAPA MENTAL NO TRECHO PARINTINS/MANAUS-AMAZONAS.

Aldemir Nascimento de Queiroz¹
José Camilo Ramos de Souza²

RESUMO

As concepções sobre o transporte fluvial como modalidade peculiar ao Estado do Amazonas que contempla a diversidade de rios constituintes da rede hidrográfica da bacia Amazônica permite estabelecer relações de convivência na vida das pessoas que utilizam este tipo de transporte, destacando os profissionais que atuam no timão das embarcações bem como suas percepções, suas práticas, suas análises interpretativas das imagens e os eventos transformadores da paisagem no espaço físico vivenciado pelos mesmos. Um saber que não se adquire apenas na breve descrição, mas sim através dos processos históricos sociais e culturais, herdado dos tempos mais remotos da humanidade. Para tanto, houve a necessidade de uma investigação científica para analisar o fenômeno de uma viagem orientada pela percepção e traduzida para o mapa mental no trecho Parintins/Manaus-Amazonas, através de uma pesquisa qualitativa no âmbito da navegação fluvial como quesito indispensável para a valorização dos mapas mentais, considerando o ponto de vista dos navegantes e os recursos perceptíveis. Apresentando-se intimamente fundamentada em uma considerável bibliografia, tendo como principais teóricos, Amélia Nogueira; Pontuschka, Paganalli, Cacete e outros, através do método fenomenológico que permite a apreciação das constantes mutações na categoria geográfica de espaço, na representação dos aspectos e a dinâmica do rio Amazonas, e dos procedimentos metodológicos como entrevistas e a elaboração de mapas mentais. Após o término das pesquisas e análises dos dados coletados conclui-se que a realidade impressa é um produto de inteligência rara acumulada pertencentes à Geografia da percepção e das propostas de resgates das realidades regionais, sendo naturalmente interligados ao conhecimento pessoal dos homens e dos lugares.

Palavras-Chave: Navegação Fluvial. Comandantes. Percepção. Mapa Mental.

¹ Graduando em licenciatura de Geografia pela Universidade do Estado do Amazonas-CESP. E-mail: aldemirqueiroz35@hotmail.com

² Professor da Universidade do Estado do Amazonas-CESP. Doutor em Geografia Física-USP. E-mail: jramosdesouza@hotmail.com

INTRODUÇÃO

A finalidade deste trabalho é mostrar os conhecimentos e as práticas exercidas pelos profissionais, os comandantes das embarcações, envolvendo os aspectos físicos e humanos, ou seja, regional e culturais do contexto amazônico onde eles são capazes de conduzir suas embarcações dissociando o auxílio de aparelhos eletrônicos e distinguir mudanças significativas produzidas pela dinâmica do ambiente vivenciado ou experienciado, ou ainda, aquilo que pareça estar distante do conhecimento científico dos mesmos, mas, presente na vida diária dos profissionais que adotaram esse tipo de transporte como profissão, e que geralmente são comunitários, ribeirinhos e moradores dos municípios localizados as margens dos rios.

É o sentido de compreender os acontecimentos na forma concreto e como estes se configuram em uma expressão cartográfica para representações mentais definidas a partir de conhecimentos na forma de ler visualmente o espaço navegado e suas características naturais bem como a utilização da intuição e do conhecimento informal, sendo este por excelência a primazia de sustentação dos saberes comuns.

Por isso tem-se como objetivo reconhecer a importância da técnica informal na prática da navegabilidade regional, como noções básicas de orientação para navegação fluvial, revelando o conhecimento do dinamismo da hidrovia navegada e concomitante a esta os itinerários referenciados, para a construção da realidade percebida em mapas mentais.

Para realização desta pesquisa obteve-se recortes geográfico da navegação fluvial realizada por diferentes embarcações e respectivos comandantes que regularmente efetuam esta atividade entre as cidades de Parintins e a cidade de Manaus no Amazonas.

Uma vez selecionados os sujeitos e a delimitação do espaço a ser navegado, realizou-se viagens em companhia dos comandantes nas embarcações selecionadas. Utilizando-se como instrumento e técnica, entrevistas e posteriormente a descrição da percepção do trajeto percorrido por meio de desenhos, objetivando-se assim a concretização dos mapas mentais.

Nessa captura adotou-se a fenomenologia como reflexão, onde “[...] a unidade do mundo, antes de ser posta pelo conhecimento e em um ato expresso de identificação, é vivida como já feita ou já dada” (MERLEAU-PONTY, 1999, p.15), por mais que seja, um mundo que esteja em constante mutação na sua categoria geográfica de espaço, tal como se apresenta os aspectos físicos e a dinâmica do rio Amazonas.

Sendo de natureza qualitativa pois, a percepção atua no espaço como instrumento chave medidor dos acontecimentos, por isso “há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito

que não pode ser traduzido em números”. (TAFNER & SILVA, 2011, p. 132), esse conhecimento comum, que os homens amazônidas desenvolveram para navegar nos rios de suas localidades que é a construção do saber mental que se apresenta como um processo longo e contínuo persistente na contemporaneidade. Enfim, as atividades socioeconômicas exercidas entre cidades e zona rural que depende principalmente desse tipo de transporte fluvial.

Assim sendo, este trabalho foi organizado em três etapas: na primeira apresentando diálogo teórico de abordagens quanto a legislação do tráfego marítimo, bem como breve histórico das relações sociais na arte de navegar, justificando as fases de evolução ocorridas na navegação fluvial regional e a partir desta o resgate do conhecimento e da cultura vividos e revelados pela percepção; como segunda etapa, uma viagem no tempo e no espaço revelando o saber apreendido desde a mais juvenil idade até os limites de vigor físico e mental desses atores aqui representados pela titulação de comandantes e na terceira etapa, a concretização da percepção vivida e traduzidas para os mapas mentais, nos diferentes roteiros destacando as localidades, a hidrografia e aspectos físicos decorrentes da dinâmica fluvial e locais de maior tenção nas viagens.

Conclui-se, considerando a essência deste trabalho e de sua contribuição para sociedade de forma geral, com o intento de objetivar a linguagem nata e o melhor entendimento do assunto abordado para engrandecer ainda mais o lugar onde vivem e a profissão dos atores das águas.

2 DIALOGANDO NA TEORIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO AMAZONAS

Em toda e qualquer atividade é fundamental o conhecimento dos aspectos importantes referentes às normas administrativas e de segurança que regulam o setor, e neste, destaca-se a navegação fluvial. Além das normas administrativas outro que se faz mister, está associado à atividade da carreira dos profissionais. A legislação, neste caso específico sobre as atividades em hidrovias é atribuição da Autoridade Marítima conforme as Leis para a habilitação e cadastro dos aquaviários³ e armadores⁴; tráfego e permanência das embarcações nas águas interiores sob jurisdição da Marinha do Brasil, Brasil (2003).

O transporte fluvial apresenta-se como modalidade quase que exclusiva para a população e o comércio no Estado do Amazonas, motivo este, para que haja maior ampliação das frotas, comodidade e rapidez, esta última ainda embora inserida em tempos lentos, mas, é

³ Profissão exercida por pessoas que desempenham atividades em: embarcações, estaleiros, portos e etc.

⁴ Pessoa ou firma que, à sua custa, equipa, mantém e explora comercialmente embarcação mercante, podendo ser ou não o seu proprietário.

um fato a ser superado, uma vez que a concorrência entre proprietários e armadores desta modalidade tem proporcionado investimentos de grandes somas, visando o custo benefício, é o que afirma Ricardo Nogueira (1995), ao fazer um retrospecto na navegação fluvial do Estado.

Algumas não possuíam máquinas propulsora muito menos iluminação própria, seja, a energia fornecida por alternador ou grupo gerador de 120 a 220Wts, corrente alternada ou energia de bateria 12Wts, corrente contínua (BRASIL, 2004). Estas possuíam iluminação portáteis conhecidas como farol de “manga”, alimentados a combustível querosene, que necessitavam ser recarregáveis diariamente e colocadas em locais de boa visibilidade; bombordo, boreste, topo do mastro e luz de alcançado na extremidade de popa, isto, durante a noite como forma de identificação do objeto que está navegando ou parado às margens do rio.

Navegar pelo rio Amazonas se torna prazeroso, porém, requer seus cuidados, entre eles: Quem é o comandante da embarcação? Se este é habilitado pela Marinha do Brasil? Observar as características da embarcação antes da partida e nos seus respectivos momentos de utilização. Saber se os equipamentos de salvatagem⁵, primeiros socorros e de incêndios que são imprescindíveis a bordo⁶ de uma embarcação estão em locais de fácil acesso, manuseio e com data de validade previstas nos seus vencimentos respectivos. A embarcação atende todas as normas de segurança? Que rota será traçada do percurso de origem ao destino? Qual a previsão da hora de partida e hora de chegada?

São informações necessárias a todo aquele que utiliza esse meio de transporte. “É a arte de navegar, que propicia o conhecimento da sua posição no rio e de como chegar ao seu destino. [...] conhecimentos sobre navegação que são fundamentais para todos os que escolheram o rio como ambiente da sua profissão” (BRASIL, 2003, p.5). É necessário, portanto, compreender as relações existentes entre os ocupantes (passageiros, tripulantes) e comandante de determinada embarcação que utilizam o mesmo ambiente, sendo de uso temporário ou de trabalho, “a sociedade funciona conectada dentro do espaço, sejam por relações econômicas, sociais ou culturais” (DAVID, 2010, p.26), como expressão de confiabilidade. Todas estas observações fazem parte da essência dos processos relacionados aos problemas de ordem social, e ambiental comumente vistos no vai e vem dos usuários das embarcações.

2.1 Breve histórico da navegação no Amazonas.

⁵ Conjunto de acessórios como coletes salva-vidas, boias circular, balsas rígida que são exigidos pela Marinha do Brasil para todas as embarcações, independentemente do tamanho e uso a que se destina.

⁶ Segundo a nomenclatura das embarcações, a expressão “a bordo” significa, no interior da embarcação. Se estiver no plural “bordos” está se referindo aos lados da embarcação (bombordo e boreste).

A navegação no Estado do Amazonas segundo Souza (2009), guarda em sua história muitos relatos de como essa atividade vem se desenvolvendo, desde o momento da adequação de algumas das metodologias utilizadas na construção europeia que foram aliados aos modelos indígenas já existentes, passando por inovações até os dias atuais, ou seja, a cooptação da ciência ao conhecimento empírico transformando-se numa construção puramente regional que resultaram nos diversos formatos de construção efetuados pelos artesãos locais que se transformou em objeto de uso atendendo as necessidades dos ribeirinhos e que aos poucos foi se expandindo pela forte oferta de matéria prima existente na região, tornando-se uma das especificidades que deu suporte para os ciclos de desenvolvimentos econômicos que impulsionaram a economia local. Isso, justifica o patrimônio imaterial do saber transmitido de geração em geração, que vem se aperfeiçoando no decorrer dos anos, tornando-se um elo de ligação entre a cidades e a zona rural.

As embarcações que são instrumentos elaborados por artesãos continuam sendo determinantes para a vida dos amazônidas na dinâmica de seus deslocamentos. Neste contexto admite-se, que “não há como entender a evolução socioeconômica e cultural sem levar em consideração os diversos estágios de que a relação homem versus embarcação sofreram ao longo da história do Amazonas” (SOUZA, 2009, p.58).

Ao analisar as condições geográficas, a navegação regional apresenta-se como um elemento promissor para o desenvolvimento socioeconômico, uma vez que a região é representada por um conjunto fisiográfico determinado por vastas planícies e “considerando que a população amazônica vive em um ambiente abundante em água, é natural que a via fluvial seja o principal e às vezes único meio de comunicação instrumentalizados pelas canoas, voadeira, rabetas, recreio, batelão, dentre outros” (SOUZA, 2009, p.66), que são instrumentos de suporte para a população que vive em terras alagadiças mantendo-se isolado por um período das terras firmes, ou as que habitam as cidades nas margens dos rios, sendo esta uma opção de mobilidade frequente.

Assim sendo, as viagens nem sempre são enfadonhas, pois as relações pessoais entre os ocupantes das embarcações transformam esses encontros em momentos de descontração sem considerar a morosidade do tempo estimado para atingir o destino, conforme as palavras de Sousa & Gabriel, (2009, p. 02).

E, concomitantemente a este processo de reordenamento espacial, destacamos a importância do transporte fluvial, no caso, das embarcações, [...]. Todavia, o barco não é apenas um meio de transporte, com tipologias, usos ou funções diferenciadas. O barco é o lugar do encontro, do estabelecimento das relações sociais e culturais. No barco há o contar histórias, o apreenderem ensinamentos advindos de gerações, de

entender como se navega ou se chega a determinado lugar. Há uma produção de espaço gerador de sentido e de novas representações.

Essas práticas, se dão de forma rotineira na interação social, nas atividades comerciais, no escambo e nas infinitas possibilidades existentes de apreenderem a descrição geográfica que lhes representa a paisagem. Nestas particularidades encontramos respaldo nas palavras de Benchimol, por afirmar a realidade quando menciona a localização e a relação de trabalho existente entre os habitantes “[...], e o fato de que grande parte das atividades produtivas ocorriam em torno dos rios, fez com que a navegação, desde cedo, se revelasse como o investimento indispensável para a exploração econômica da região” (BENCHIMOL, 1995, apud FONSECA, 2011, p. 03).

Quando se trata de abrir estradas em uma região de florestas é preciso considerar o conhecimento da extensão da terra firme que favoreça a interligação com outra determinada localidade e suas impossibilidades. Por isso, os rios são os principais meios de acesso tanto para as pessoas quanto para o abastecimento do comércio.

2. 2 Percepção prática do navegador entre Parintins/Manaus.

Geograficamente a cidade de Parintins no Estado do Amazonas, além de fazer parte do arquipélago de Tupinambarana está localizada na calha do rio Amazonas. Qualquer deslocamento de pessoas, cargas e outros, para fora da área urbana obrigatoriamente são feitas através de embarcações ou por via aérea. Haja vista, o município de Parintins não possui ligações por estradas com outras cidades pertencentes ao mesmo Estado a que está jurisdicionado ou outro Estado qualquer da federação.

As embarcações que trafegam neste trecho, e que atendem as categorias de passageiros, cargas em geral e transporte de animais, fazem parte do cotidiano do povo do Amazonas. Para tanto, conduzir embarcação, requer que se tenha conhecimento do percurso a ser navegado para sair e chegar com segurança a determinado lugar.

Prevalece aqui as práticas exercidas pelos profissionais qualificados ou não - os comandantes das embarcações - que, mesmo tendo à sua disposição equipamentos de alta tecnologia instalados nas cabines de comando, inclusive, sendo estes uma exigência do órgão que rege a legislação marítima vigente, quanto aos materiais de segurança e equipamentos de navegação das embarcações, mas, que ainda navegam através da prática, ou seja, conduzem suas embarcações através do conhecimento adquirido ao longo de anos de vivência e constância

nos trabalhos desenvolvidos no setor de navegação pelos rios que compõem parte da bacia hidrográfica da Amazônia.

As observações acontecem de forma diferenciada, levando em conta a reflexão do passado se comparadas às percepções mais recentes ainda que não seja estática, mas existe mudanças naturais e significativas na interpretação pessoal, pois;

Para cada homem, ou até cada grupo, existe uma imagem diferente do espaço, e esta imagem não é fantasia é apreendida a partir do que ele percebe do mundo que o rodeia, a partir de sua experiência de vida, o espaço vivido, que é também concreto, pois, é analisado por homens concretos, sujeitos inseridos no tempo e no espaço, sujeitos históricos-espaciais (AMÉLIA NOGUEIRA, 1994, p.61).

As palavras de Amélia Nogueira e as análises interpretativas feitas pelos comandantes, descrevem as imagens contidas no espaço resultante da percepção dos mesmos representando sua vivência desde a mais tenra idade, assim, “as relações espaciais topológicas, que começam a surgir por volta dos 04 a 05 anos e tornam-se mais presentes no cotidiano das crianças entre os 06 e 07 anos, constituem a base para a construção da noção de localização” (GUERRERO, 2012, p.52). A partir daí teremos um resgate do conhecimento e da cultura de cada ator participante neste processo com posterior tradução e confecção de mapas mentais.

2.2.1 Comandante embarcação e mapa mental

Na vida simbólica herdada desde os tempos mais remotos da humanidade, o homem constrói sua história através do aprendizado, pelas experiências adquiridas no decorrer do dia a dia, quando ainda primitivo sem dominar a escrita, referenciava suas trajetórias, os animais, os tipos de ferramentas rudimentares e as formas de representação mais significativas da percepção para a sua prioridade, eram arquivadas através de ilustrações, utilizando-se de técnicas próprias, e as passavam a representá-las em rochas e em paredes rochosas (cavernas) como forma de memorização, retratado no trabalho de Amélia Nogueira (1994), como fundamentação á performance da evolução histórica da humanidade.

É partindo destes princípios, da observação, percepção e vivência, de uso do espaço no dia-a-dia que “a cada momento que se cria novos conhecimentos, o velho vai sendo retomado e dele se aproveita o que foi parâmetro para a criação do novo” (AMÉLIA NOGUEIRA, 1994, p. 45).

Fica evidente na presente reflexão a compreensão da linguagem cartográfica que viabilizam a reprodução do espaço e nessa busca pelo novo, segundo Sousa & Gabriel (2009), nos deparamos com diferentes cenários contidos em nossas raízes, típicos de quem mora ou visita o Estado do Amazonas, entre tantos, a extensão territorial do Estado, a bacia hidrográfica, a dinâmica dos rios, a vegetação, as ocorrências naturais de vazante e enchente, a vida ribeirinha, enfim um conjunto heterogêneo de ações sócioespaciais, fatores que levam à percepção para novas interpretações.

Como usuário e profissional deste meio de transporte fluvial, destaca-se os condutores ou comandantes, pessoas que exercem o comando de uma embarcação regional reproduzindo essa prática mentalmente. “As imagens espaciais provenientes dessas subjetividades foram denominadas de mapas cognitivos, mapas conceituais e posteriormente mapas mentais” (KOZEL, 2005, p.142), saber este que perdura por muitas gerações de navegadores, o dos roteiros de suas viagens e as executam navegando pelos rios. Sendo para eles a principal profissão e instrumento de trabalho o que possivelmente pode ter contribuído como apoio para confecção das “Cartas Náuticas”⁷ (BARROS, 1999, p.07), a qual sua utilização na região aqui delimitada, se faz apenas pelos navios mercantes, e ainda assim é necessário a presença de um prático regional abordo desde que o mesmo seja qualificado.

As cartas ou mapas mentais surgiram em decorrência de pesquisas realizadas na França, embora apresentando certa ambiguidade é resultante de discussões sobre o papel do indivíduo na percepção de seu espaço. Como parte dessa complexa estruturação é que surge na Geografia a percepção, com proposta de resgate das realidades regionais, tendo fatores intimamente ligados ao conhecimento pessoal dos homens e dos lugares. Construir mentalmente tais espaços significa extrair elementos essenciais no campo da percepção, visualizá-los e reproduzi-los em sua ordem espacial. (PONTUSCHKA, PAGANELLI, CACETE, 2009).

É utilizando o transporte fluvial que encontra-se muitas formas de perceber o que está no entorno e poder então dizer, que os rios na região Norte, mais especificamente no Estado do Amazonas são fluxos naturais, por onde se navega diariamente na medida em que se incorpora relações simbólicas, históricas e culturais. O transporte fluvial sempre esteve presente na vida das pessoas, dos que viajam, do ribeirinho, daqueles que conduzem as embarcações pelos rios, que detém o conhecimento adquirido e vivido ao longo de sua vida. A todos estes, o espaço se

⁷ A carta náutica é acessório indispensável a quem navega, pois é a representação gráfica do litoral e dos mares apresentando acidentes geográficos, profundidades e dando outras indicações necessárias ao navegante.

apresenta na sua forma concreto como o é, e cabe a quem interessar interpretar e representá-lo na sua mais aproximada versão.

3 SABER PRATICADO E VIVENCIADO NO TIMÃO DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL

É um saber que não se adquire apenas no olhar, na descrição breve, pois, “a simples percepção visual ligeira de uma imagem não permite real conhecimento” (PONTUSCHKA, PAGANELLI, CACETE, 2009, p.302), mas sim, pela perseverança de exercer, a profissão, o mesmo trabalho sempre observando os eventos transformadores da paisagem, as particularidades decorrentes das complexidades que resultam das relações socioculturais muito presente nesta atividade. É baseado nestas possibilidades que:

[...], os andarilhos e os viajantes, realizam mental ou geograficamente trajetos de um caminho a seguir. São capazes de apresentar, por meio da fala ou de uma escrita figurativa, o traçado desse roteiro com algumas referências básicas (uma casa, uma árvore, uma elevação, um parque, ilhas, povoados ou cidades). Todos os trajetos têm como estrutura básica uma sequência espacial, ou seja, uma ordem espacial associada a um deslocamento no espaço em um período de tempo (PONTUSCHKA, PAGANELLI, CACETE, 2009, p. 294).

Isto é fato na navegação, uma leitura dos pontos de referência que representa passagens significativas, associadas ao fator tempo, onde o homem através de sua capacidade mental cria e recria possibilidades de idealizar, traçar, medir, calcular e aplicar o conhecimento pessoal através de técnicas não instrumentalizadas por aparelhos, apenas perceptíveis, que se tem dos lugares para fazer previsões entre o tempo e o espaço percorrido em relação ao fator velocidade, “as técnicas participam na produção da percepção do espaço, e também na percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. [...]” (SANTOS, 2006, p.34).

As técnicas e instrumentos utilizados por tais profissionais apresentam-se como sendo, formal e informal e não de pessoas desprendadas⁸, ou seja, os que estão habilitados pela autoridade marítima tendo registro em Caderneta de Inscrição e Registros (CIR) e os práticos que atuam na informalidade mas que executam a mesma função e o mesmo trabalho, sem comprometer a quem quer que seja, não deixam a desejar pela função que exerce. Esta é uma das realidades que compõe a história dos navegadores e comandantes das embarcações que trafegam pelos rios da Amazônia: experiência, prática, ação e teoria comprovam uma associação de conhecimentos pertinentes.

⁸ Pessoa que não possui dote (dom natural), educação, habilidade.

3.1 Fala do navegador/comandante

A investigação aqui apresentada contém aspectos que permeiam o objeto de estudo tratado e fundamentado cientificamente acerca do tema em questão e tem como entrevistados uma tripulação⁹ de cinco (05) comandantes que se propuseram a particularizar atos e fatos de suas experiências desbravadas no ramo da navegação fluvial pelo rio Amazonas.

O papel fundamental dos navegantes para a navegação através de mapas mentais tem valor inestimável que deve ser reconhecido por todos. Os navegantes puderam contar com a oportunidade de relatar as suas mais ricas experiências por que não dizer aventura em determinados momentos alheios à sua vontade, pessoalmente voltando no passado e revivendo cada noite, cada amanhecer em companhia apenas de um timão de uma embarcação percorrendo o rio Amazonas e neste percebendo cada detalhe da paisagem que moldura essa fabulosa bacia hidrográfica.

No pensamento particularizado com muito critério verbalmente no começo e posteriormente a isso, o desenvolvimento do desenho dos mapas rebuscando na memória referências para a comprovação de suas afirmações à medida que buscava em pensamento o seu trajeto ao conduzir uma embarcação. A impressão de suas reflexões consideradas contundentes para realização de uma comprovação científica foi realizada pelo método da entrevista envolvendo navegantes Parintinenses, desempenhada individualmente entre pesquisador e o sujeito ator a ser investigado com o uso de um aparelho gravador e posteriormente foi feita a transcrição das falas para o papel respeitando na íntegra a sua autenticidade.

Não foi difícil desenvolver essa parte, pois os entrevistados são pessoas simples e acessíveis às outras e isso possibilitou uma aproximação aprazível no ensejo da busca das informações necessárias. Assim foi possível constatar e comprovar a verdadeira face do objeto investigado de forma orientada com perguntas direcionadas, e com total liberdade cumpriram com suas palavras que revelaram os perigos e o sucesso de cada passo dado no trajeto fluvial das embarcações destinadas para cargas e passageiros especificamente no rio Amazonas num espaço compreendido entre a cidade de Parintins e sua capital Manaus/Am.

Outros sim, esta prática se tornou indispensável na vida dos navegadores que mesmo sem o ensino técnico formal, mas detentores do conhecimento das técnicas no ramo da navegação, apropriaram-se do saber comum para realizarem as viagens nos fragmentos fluviais

⁹ Neste caso específico, pessoas que desenvolvem atividades distintas numa embarcação.

e pelas localidades culturalmente denominadas e percebidas geograficamente nesta investigação.

De acordo com os navegantes entrevistados, identificados como (M. F – 70 anos), (R. G. Q - 80 anos), (R. S. B – 54 anos), (J. B. P. C – 60 anos) e (A. C. K – 42 anos), todos demonstraram satisfação em expor seus entendimentos, suas experiências e suas práticas para as respostas cujas perguntas foram realizadas no momento das entrevistas no decorrer do trabalho em campo, realizados em datas alternadas.

Tendo iniciado suas atividades ainda muito jovem no setor da navegação fluvial, (M.F - 70 anos), relata como é atuar no comandante de uma embarcação seja ela de transporte de passageiro (recreio), de transportar carga geral (balsa) pelas quais tem se revezado, e afirma haver uma forma diferenciada de conduzir tais modalidades. A primeira, exige que apresente aos seus usuários pela forte demanda e concorrência existente, rapidez, comodidade e segurança; a outra, pelo fato de ser uma estrutura especificamente para transportar carga, não requer rapidez, mas sim comodidade e segurança aos tripulantes e às cargas transportadas, geralmente as balsas não são motorizadas e requer o auxílio de um rebocador. E assim tem percebido suas viagens quando está assumindo o comando da embarcação;

“A primeira medida é observar as condições do tempo se há possibilidades de chuva, em que direção está o vento, o movimento das águas no rio Amazonas, se o banzeiro¹⁰ está forte. Em uma viagem saindo do porto de Parintins, podemos considerar dois momentos para a navegação: o primeiro são as viagens realizadas no período em que o rio está ‘cheio’, o percurso é feito vamos supor em 24h. numa viagem subindo o rio Amazonas¹¹, isto porque pode se navegar por dentro dos paranás, onde a correnteza é mais fraca, serve como atalho e é todo tempo abrigado; o segundo é quando o rio está ‘seco’, o percurso além de se estender por mais (4 ou 5) horas os riscos e as incertezas são motivos de preocupação para o comandante, porque a gente viaja o tempo todo pelo Amazonas e em toda vazante sempre aparece alguma mudança na beira ou mesmo no meio do rio¹².”

Considerando as palavras do comandante acima citado, onde destaca notória diferença de horas viajada, em decorrência dos fatores enchente e vazante e a velocidade do fluxo de drenagem do rio Amazonas, Carvalho (2006) confirma em sua pesquisa realizada a jusante da cidade de Manaus tendo como fonte em sua pesquisa dados levantados na Companhia de Pesquisa e Recursos Minerais – CPRM- que faz medições sistemáticas de velocidade e vazão

¹⁰ Movimento das águas em ondas elevadas.

¹¹ O sentido figurado da expressão, significa a análise linear de uma rede hidrográfica entre a mínima e a máxima altitude “gradiente”.

¹² A fala dos comandantes transcritas no decorrer deste trabalho são autênticas, não havendo portanto, correção.

dos principais rios amazônicos desde 1982, em conjunto com a ANEEL e o IRD destacando que, “o rio Amazonas na estação Jatuarana, apresenta máxima de velocidade em junho e julho quando atinge velocidade de 5,7 km/h durante a máxima de cheia e diminui para 3,7 km/h em novembro quando esse rio está em menor vazante” (CARVALHO,2006, p.38).

Isto justifica a percepção e prática do referido comandante, que teoricamente pode ser contraditório pelos dados apresentados, pelo fato de que no período da vazante a correnteza é menos veloz, porém, os atalhos feitos pelos paranás, furos e igarapés que facilitam o acesso às embarcações tornam-se intransitáveis, obrigando-as a trafegar apenas pelo rio principal, o rio Amazonas e conseqüentemente aumentando as horas de viagem.

Semelhante, é a versão de (R. G. Q - 80 anos), que iniciou suas atividades de viagens na década de 1968 ainda sem a qualificação profissional expedida pela Marinha do Brasil, navegando no trecho Parintins/Manaus;

“Eu comecei viajando em uma embarcação própria, de pequeno porte construída em madeira de lei, medindo apenas 13 metros de comprimento, equipada com máquina propulsora de 25 HP e que transportava ‘na subida’ gado¹³ para abate. Neste percurso as viagens duravam em média 72 horas sem intervalos, de Parintins para Manaus. E na ‘baixada’ de Manaus para Parintins, transportava cargas em geral para o comércio local, sendo que nestas, as viagens duravam em média 48 horas, isto porque, recebia grande influência da correnteza do rio Amazonas”.¹⁴

Estas ocorrências se dão no momento em que a tecnologia no setor de navegação ainda era algo que estava distante das expectativas dos navegantes, embora na atualidade as embarcações tenham adquirido máquinas mais potentes e capacidade estrutural bastante superior à que revela o entrevistado, as condições favoráveis para a navegação dependem também da natureza (do tempo), em que os homens se aventuram caminhando longas horas em busca de melhorias de vida como destaca Amélia Nogueira (1994).

Nesta perspectiva considera-se como pontos de referência tudo que surge a partir da observação aquilo, que segundo Amélia Nogueira (1994), o indivíduo passa a caracterizar como símbolos, conforme relata (R. S. B - 54 anos), dizendo que a qualificação formal é importante tanto quanto, aquela formação através da presença da pessoa no trabalho, para tal;

“Assumir o comando de uma embarcação a gente tem que adquirir prática ao longo do tempo, tendo conhecimento através dos pontos de referência, uma casa, uma fazenda, uma árvore ou

¹³ Animais bovinos e bubalinos para comercialização.

¹⁴ O entrevistado expressa o mesmo sentido do entrevistado anterior quanto aos termos “na subida”, e “na baixada” do rio Amazonas.

uma comunidade ribeirinha. E por meio destes, identificar os locais que requer maior atenção do timoneiro como as praias, pontas de pedras, pontas d'água, locais de travessia de uma margem para outra, como manter sua embarcação em relação a outras, principalmente ao aproximar-se de navios mercantes”.

Outras resultantes comparada a esta narrativa, são as condições em que eventualmente possa se encontrar uma embarcação como por exemplo: em situações que envolva as ações provocadas pelo intemperismo, “onde qualquer vento soprando mais forte assim como as tempestades fazem levantar banzeiro que mais parece ondas de mar, inclusive colocando em risco e até provocando naufrágios de embarcações”(CARVALHO, 2006, p.77), a chuva que causa baixa visibilidade, forçando o comandante a interferir momentaneamente sua viagem, procurando abrigar-se em alternativas proporcionadas pela formação geográfica, como os paranás, os igarapés segundo relata o entrevistado.

Para (R. G. Q - 80 anos), ao fazer uma descrição de como era a décadas passadas para a atual realidade, certamente obtém-se resultados de um conjunto de ações transformadoras do meio ambiente por conta da aceleração do progresso;

“O rio Amazonas não é só o rio, tem também as ilhas, os paranás, os igarapés. No mapa não mostra como é o rio verdadeiro a gente tem que viajar, conhecer, para poder falar como é o rio na verdade. A cada dia fica diferente, parte da mata da beira do rio em determinados trechos já não existe mais, o rio ficou mais largo, as praias estão mudando de lugar, os barcos evoluíram, tanto em tamanho quanto em suas estruturas, há uma grande quantidade de embarcações viajando. Eu sempre digo aos meus amigos que a modernidade para nós é necessário e faz bem, mas para a natureza ela faz mal”.

Para ele a fisiografia da região se altera de acordo com o crescimento demográfico, a evolução dos seres humanos, e a necessita da modernidade. A última frase do comandante neste trecho da entrevista, chama a atenção para tais impactos socioambientais, concluindo a percepção e as análises dos aspectos de convivência.

Concernente ao rio Amazonas (CHRISTOFOLETTI,1981, p.153), vai afirmar que “a classificação mais adequada para o padrão de canal do rio Amazonas em território brasileiro é o padrão ramificado”, que são aqueles que aparecem quando existem braços de rios que voltam a jusante ao leito principal, formando ilhas. Por outro lado, seu tipo de drenagem assemelha-se aos veios de algumas folhas por receber água dos rios tributário.

A percepção deste comandante endossa uma realidade vivida por todos aqueles que utilizam o rio de alguma forma. Certo desses acontecimentos Carvalho aponta as causas e consequências para tal situação:

Apontamos duas situações em que o homem, ainda que em escala diminuta, vem contribuindo com a erosão das margens; o desmatamento das margens do rio Amazonas e os banheiros dos barcos que, cada vez mais numerosos e mais potentes, estão deslocando volume de água cada vez maior e com mais intensidade, e com isso aumentando o solapamento e a erosão das mesmas (CARVALHO, 2006, p.81).

Esses eventos, como bem destacou Carvalho (2006), que apresentam-se de um lado antrópico e por outro recebe forte contribuição da natureza para acontecer, trazem como consequência a produção do lixo aquático, conforme expõe o comandante (J. B. P. C - 60 anos), observando em suas viagens, transformando-as em momentos de vulnerabilidade;

“O período de enchente para quem comanda uma embarcação principalmente à noite é temeroso, muitos troncos de árvores e capim descem o rio, geralmente, esse lixo recebe influência do vento e fluem sobre as águas pela margem em que recebe o vento de frente, obrigando o comandante em algumas situações mudar a rota da embarcação para a outra margem, a margem oposta abrigado ao vento”.

Nesta mesma linha de pensamento (TOCANTINS, 1973, p.279), fala da luta social como se fosse um pigmeu frente a um gigante, embora primitivo e ainda selvagem apresenta uma hidrografia singular pelo volume de água e sua vasta extensão como é o rio Amazonas, mas que tem suas particularidades, seus momentos de fúria contra o seu divisor de águas (suas planícies) em alguns casos solapando o inconsistente solo, em outros escoam suas águas barrentas sobre as planícies proporcionando imagens funestas.

Aqui o entrevistado (A. C. K - 42 anos), faz uma narrativa de algumas características do rio Amazonas. Em linguagem tipicamente amazônica, para ele, o canal representa a área de maior profundidade do rio e não a forma como o rio se apresenta.

“O canal não é direto no meio do rio, reto, ele é conforme as voltas do rio, ele tende sempre a ir para o lado da volta que o rio faz, às vezes se aproxima da beira”.

Diferentemente é na interpretação de Christofolletti (1980), reservando-se o termo rio para o principal e maior dos elementos componentes de determinada bacia de drenagem classificada de acordo com o escoamento pode ser exorréicas, isto é, quando o escoamento das águas se faz de modo contínuo até o mar e quanto ao tipo de canal que correspondem ao modo de se padronizar o arranjo espacial que o leito apresenta ao longo do rio. Ainda segundo o mesmo autor, “os canais verdadeiramente retos são muito raros na natureza, existindo principalmente quando o rio está controlado por linhas tectônicas” (IDEM, p. 88).

A resposta para a interpretação da percepção do referido comandante, quando faz a descrição de como poderia ser o canal do rio Amazonas, onde o termo oficialmente adotado é “talvegue” (GUERRA & GUERRA, 2008, p.595), descreve como sendo a “linha de maior profundidade no leito fluvial [...], às vezes, podemos ter mais de um talvegue”. De fato percebe-se essa duplicação através das rotas realizadas pelos navios mercantes que utilizam rotas diferentes no momento de ultrapassagem.

Mais uma vez comprova-se a capacidade desses condutores pelo fato de que os aparelhos são de alcance limitados, por isso não detectam obstruções na horizontal em um raio superior a trinta metro, sendo seu maior alcance na vertical, é o diz (R. S. B - 54 anos);

“Nem todos os objetos como troncos de árvores que descem o rio flutuando, embarcações construídas em madeira, são identificados pelos aparelhos daí a importância da percepção para distinguir tais objetos. Se for a noite, é possível identificar em que sentido outra embarcação está navegando, se no mesmo sentido ou em sentido oposto através das luzes de navegação; os clarões das cidades, das vilas e das comunidades ribeirinhas, também são pontos de referências ou ainda pela forma como se apresenta a mata nas margens do rio”.

Diante da sensível possibilidade da construção de uma leitura do espaço físico navegado no trecho habitual o comandante (M. F - 70 anos), expõe detalhes percebido em uma viagem e faz um alerta aos navegantes de primeira viagem;

“No rio Amazonas o que mais muda são as praias, por isso, que o comandante tem que estar todo tempo navegando. Dum ano pro outro as coisas muda muito. Quando a gente vê capim, pau baixando no rio é porque abriu alguma ‘boca’ de igarapé ou paraná, ou já é um sinal de que o rio está enchendo. Antes de chegar em Itacoatiara vai aparecer uns capinzinho do lado direito do comandante, não meta a cara que vai ficar encalhado¹⁵”.

Em sua dissertação Carvalho (2006), chama a atenção para estes eventos naturais existentes no rio Amazonas, em relação aos movimentos ascendentes, que retiram e transportam partículas e a corrente ao perder força deposita esse material a jusante de sua origem em um vale dando origem a formação de deposição, aquilo que popularmente denominamos de praias. Quanto às pontas d’água, geralmente estas se localizam na extremidade superior das margens côncavas considerando o sentido do fluxo da correnteza e a profundidade do rio, o fluxo das

¹⁵ Momento desagradável em que uma embarcação fica restrita de manobra ou deslocamento devido à falta de profundidade.

águas ao se chocar com a margem é arremessado para fora em velocidade duplicada, exigindo atenção redobrada aos condutores.

Atento a estas possibilidades se faz necessário dizer que, a “essas imagens os homens constroem pouco a pouco, e sua visão do mundo, seus valores, vão formando-se a partir dela, o que o homem sabe do espaço é adquirido a partir do que ele vê e percebe” (AMÉLIA NOGUEIRA, 1994, p.64). Eis o motivo pelo qual os comandantes deslocam suas embarcações de uma margem para outra, sempre pautado pelo conhecimento do espaço navegado que se dá em decorrência de praias, pedrais, pontas d’água ou como forma de encurtar as horas viajadas. Para complementar, o comandante evita a navegar pelas margens côncavas conhecidas localmente como enseadas, segundo eles “atrasa a viagem”.

Para saber navegar bem, é preciso conhecer as leis de navegação e associá-las a prática locais, pois cada região como se sabe tem suas especificidades, como diz (M. F - 70 anos);

“É preciso ter também prudência, digo isso, porque navegar pelos rios é como andar numa rua de bicicleta, de moto, de carro etc. Tem uma lei que regulamenta a navegação quando há necessidade de ultrapassar uma outra embarcação que está em movimento, navegando no mesmo sentido, o modo correto de ultrapassagem sempre será pelo lado esquerdo (bombordo) da embarcação a ser ultrapassada e após se distanciar da mesma a uma distância mínima de pelo menos cem metros, aí eu posso ver a possibilidade de cruzar a frente dela para pegar a beira com segurança”.

É importante lembrar que no cenário Amazônico o fator segurança é um dos grandes desafios, em vista de que o rio Amazonas não é um rio balizado ou sinalizado em toda sua extensão, apenas em alguns locais e deve ser observado com rigor por todos que navegam, transmitindo credibilidade aos usuários e tripulantes afim de se evitar possíveis acidentes com as embarcações.

3.2 Mapa mental entre Parintins/Manaus

Para melhor interpretação do leitor, se fez necessário pela ilegível identificação das localidades inserir como nota de rodapé símbolos em forma de legenda e os nomes das cidades representadas na parte interna dos mapas mentais.

Esta é uma derrota¹⁶ traçada no percurso entre as cidades de Parintins e Itacoatiara/Am., realizada na vazante, período sazonal em que o rio Amazonas naturalmente

¹⁶ Na linguagem técnica é uma viagem fluvial realizada por determinada embarcação.

diminui o volume de água. O comandante (J.B.P.C-60 anos) que atua nesta profissão a 42 anos, descontraidamente faz a leitura sem pressuposto à descrição do trajeto.

Ao desatracar a embarcação do porto de Parintins, segue na mesma margem direita, percorrendo a Costa do Xibuí, Costa da Águia destacando nesta última o local das terras caídas; atravessa para a margem esquerda, enseada do Moura, Costa do Mocambo (este local é de extremo perigo para os navegadores uma vez que neste período aflora uma extensa praia, resultante da deposição de materiais transportados pelo rio Amazonas), o correto é navegar neste local bem distante da margem; atravessa para a margem direita no Remanso (aqui, mais um local de alerta para a força da correnteza); seguindo até o próximo local de travessia para margem esquerda em direção a extremidade de baixo da ilha de Cerpa; entra no paraná de Cerpa e segue nessa margem até a cidade de Itacoatiara, prosseguindo a viagem para a margem direita.

Aqui o autor revela sua capacidade de percepção e memorização representando com riqueza de detalhes, a viagem em ênfase dando destaque à sua interpretação neste mapa através de símbolos, por exemplo: o curso principal do rio Amazonas tem como indicação setas no sentido a montante da cidade de Parintins; outro símbolo é um barco imaginário traçando o roteiro da viagem que se apresenta em momentos pelo rio Amazonas, em outros por paranás. Para identificar as cidades que estão localizadas às margens do rio Amazonas: Parintins, Vila Augusto Monte Negro (Urucurituba Velho (a)), Urucurituba Novo (a) e Itacoatiara; nos paranás como é o caso das cidades de São Sebastião do Uatumã localizada no rio Uatumã tendo sua foz no paraná de Urucará e Urucará localizada em um braço do rio Amazonas. O autor utilizou-se de símbolos em formato de pirâmides para identificação das mesmas; o sombreado das ilhas dispersas ao longo do leito do rio neste trecho da navegação significa as áreas de menor profundidade além da extensão das ilhas, devendo-se evitar a aproximação com as mesmas, assim como, a nominação das localidades, ilhas, furos e paranás, conforme a figura 1 abaixo.

MAPA MENTAL 1

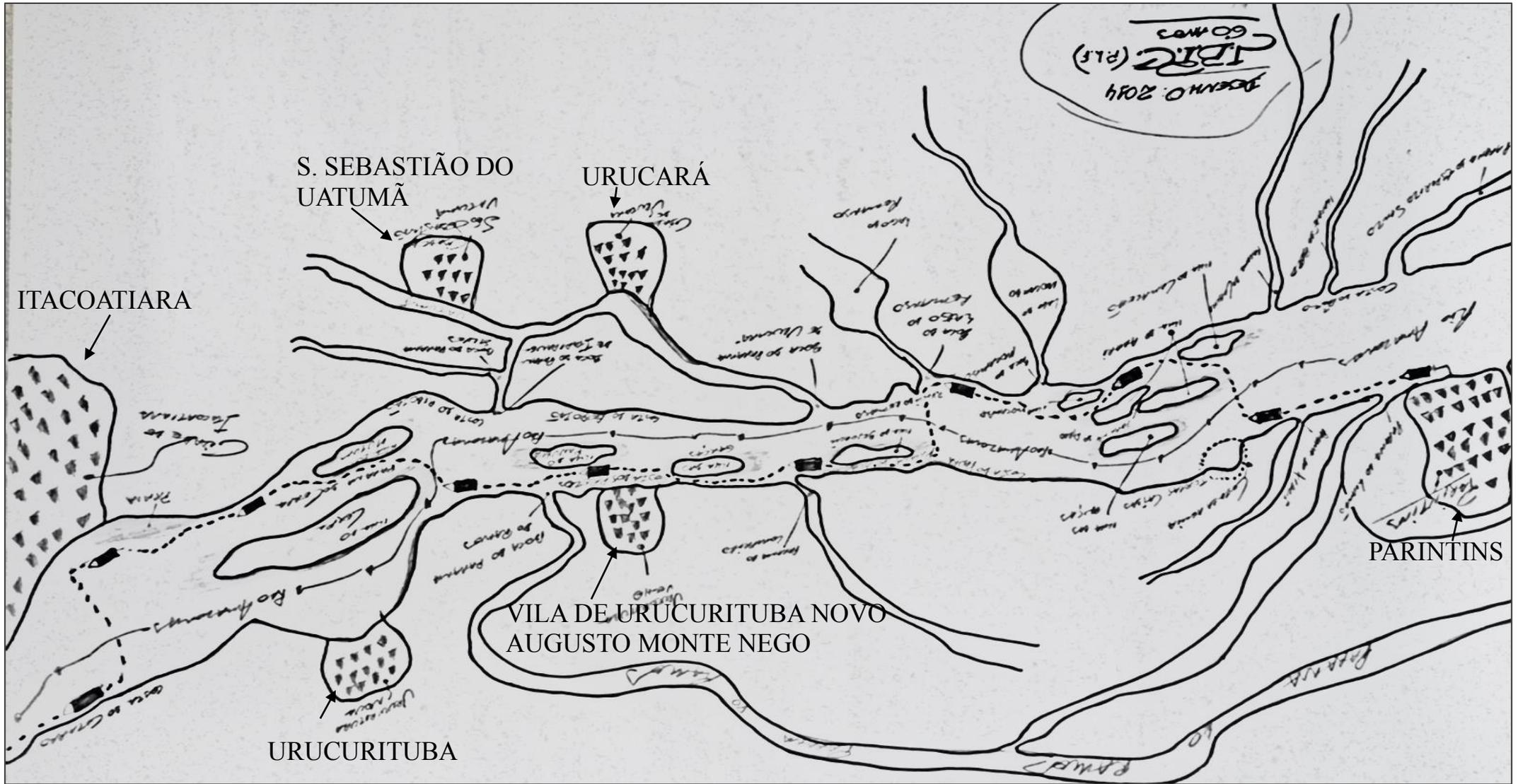


Figura 01 – Mapa Mental de uma viagem realizada no percurso Parintins/Itacoatiara-Am.
Organizado por (J. B. P.C) 60 anos – em 28/08/2014.

- ▲ Cidades
- Rio Amazonas
- ➔ Embarcação
- Ilhas de deposição

Na percepção do comandante (A.C.K-42 anos), a descrição abaixo orienta duas rotas das viagens no trecho que compreende de Parintins/Manaus/Parintins na enchente, período sazonal em que o rio naturalmente eleva suas águas. O traçado que está pontilhado na cor verde, indica uma viagem no sentido Parintins/Manaus. A embarcação sai do porto de Parintins, atravessa o rio Amazonas para a Costa da Brasília na margem esquerda, segue nesta margem até a “ponta d’água do Remanso”, local de travessia para a margem direita, seguido pelo paraná do Albano, Costa do Jurupari, Urucurituba Velho atualmente (Vila Augusto Monte Nego) e Costa dos Pretos; atravessa para a margem esquerda, segue pela Costa do Rebojão, paraná do Pai Tomás, paraná do Cerpa e cidade de Itacoatiara. Segue nesta margem, sempre atento para o pedral na Costa da Conceição, Vila de Nova Remanso, paraná da Eva, Costa do Tabocal, Costa do Jatuarana; atravessa para margem direita Costa da Terra Nova; atravessa para o Encontro das Águas dos rios Solimões e Negro e cidade de Manaus. O retorno dessa viagem, Manaus/Parintins está traçado em pontilhado na cor laranja e segue ao meio do rio Amazonas, por motivo de ser beneficiado pelo fluxo da correnteza do mesmo rio.

Destaca-se o conhecimento do autor, pela forma como percebeu, detalhou e descreveu as viagens atento em nomear as ilhas, os paranás, os locais de risco para a navegação como os pedrais, as localidades tanto as da margem esquerda quanto as da margem direita, enfim uma verdadeira projeção cartográfica do espaço vivido revelada na figura 2 a seguir.

MAPA MENTAL 2

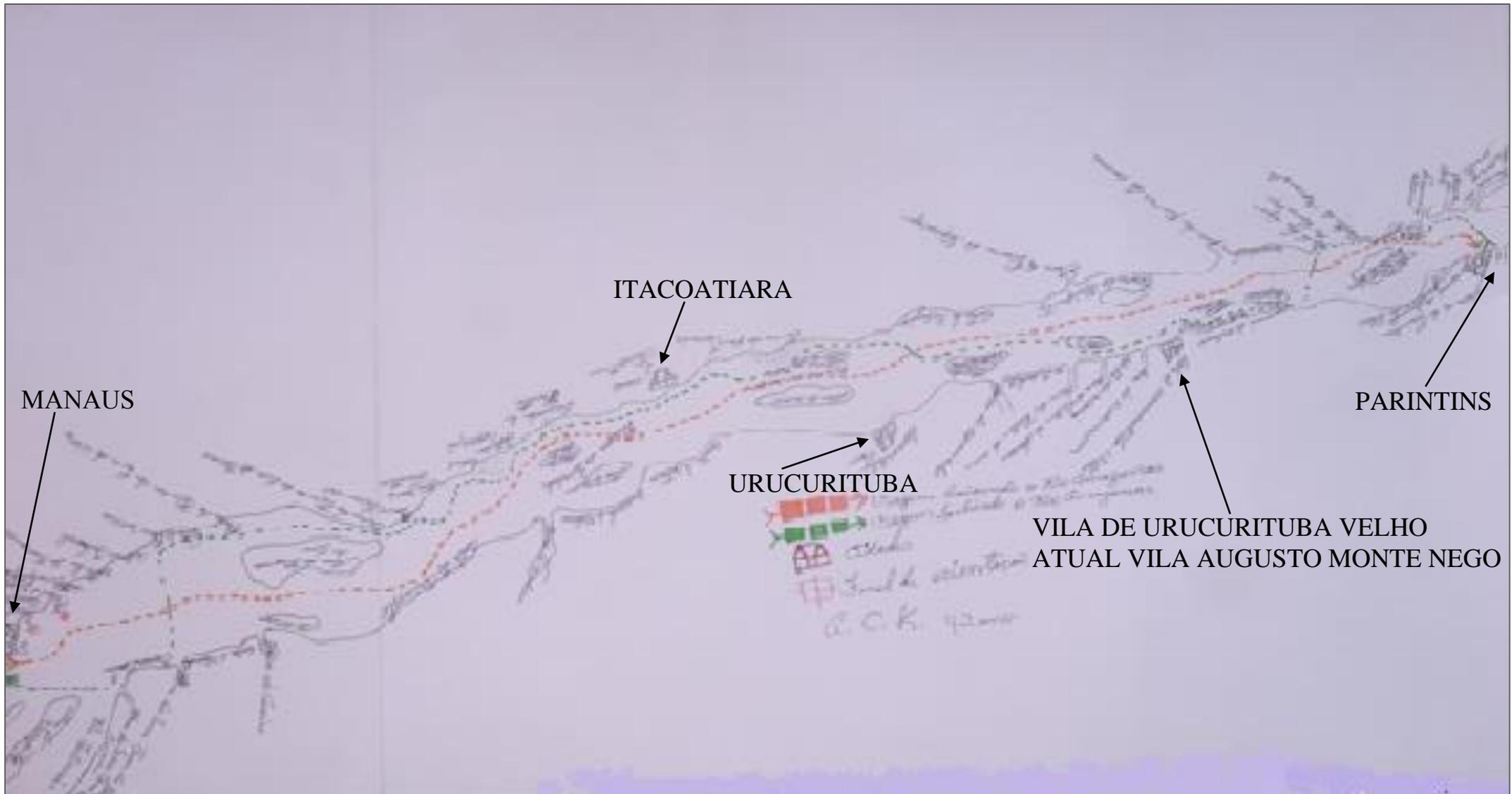


Figura 02 – Mapa Mental de uma viagem realizada no percurso Parintins/Manaus/Parintins-Am.
Organizado por (A. C. K) 42 anos – em 12/09/2014.

Neste mapa mental o comandante (R.S.B-54 anos), descreve uma viagem que tem como rota o porto de partida na cidade de Itacoatiara, com destino a cidade de Manaus, período em que o rio está no limite da enchente. O percurso é orientado por símbolos (setas), dando destaque para algumas ilhas, locais de travessias de uma margem para outra; “boca” (entrada ou saída) de paranás, igarapés, ou ainda, foz do rio Madeira um dos principais tributários do rio Amazonas; ressalta ainda os locais que se deve conhecer como o pedral muito perigoso próximo a localidade Aparecida do Norte; outro pedral é na ilha da Seringueira esse fica fora d’água; outro no Jatuarana margem esquerda; permanecendo nessa margem pode navegar até chegar na antiga Samaumeira (*Ceiba petandra*) uma das maiores árvores da Amazônia, é quando atravessa para a Terra Nova já na margem direita, desse lado não tem mais pedral, o risco agora é com troncos de árvores, isso até chegar no ponto da travessia do encontro das Águas (rio Solimões e foz do rio Negro) vale ressaltar, que em território brasileiro a montante deste fenômeno o rio Amazonas passa a denominar-se Solimões; rio Negro de águas escuras chegada à cidade de Manaus, conforme consta na figura 3.

Considerado como um dos mais renomados comandantes locais (M.F-70 anos), não se limita a expor seus conhecimentos para descrever o roteiro de viagem de Parintins a qualquer outra localidade até chegar a Manaus reproduzida em mapa mental. Sendo neste caso feito recorte geográfico de Parintins à cidade de Itacoatiara.

A primeira instrução quando a embarcação estiver em movimento, deverá manter-se a uma distância de no mínimo 50 metros de distância da margem, não podendo aproximar-se muito, pois caso haja algum problema com a máquina propulsora, possíveis troncos de árvores fixos ou submersos, praias, ou mesmo algum imprevisto no sistema de comando, qualquer causalidade, dá tempo para evitar que o pior possa acontecer, são medidas de prevenção. Na localidade chamada Remanso, simbolizada no mapa por uma espiral, tem uma ponta d'água muito perigosa, o comandante deve observar onde é o fio da correnteza da ponta d'água, ou seja, local onde a correnteza flui com mais velocidade, a regra geral é reduzir a velocidade da embarcação e entrar de frente com ela, segurar com muita firmeza o timão para que a força d'água não domine não a domine, caso seja surpreendida pela força d'água pelo lado (bordo), ela está correndo o risco de ser arremessada ou para (fora) meio do leito do rio, ou para a (beira) margem, não sendo descartado a possibilidade de abalroar com o barranco, ou vir sofrer um naufrágio. Outro ponto, que também é muito arriscado, é saindo do paraná do Albano, l a existência de uma praia causa momentos de tensão aos comandantes; outro local  a ponta d'água de Urucurituba, l a correnteza  muito forte, deve-se estar atento para não perder o domínio do leme (timão); na Costa dos Pretos tem outra praia bem próximo da comunidade do Panum; outro momento de tensão  nas proximidades de Itacoatiara, além da praia a forte correnteza e as correntes ascendentes em frente a cidade trazem momentos de vulnerabilidades, para as embarcaes estando estes destacados na figura 4.

MAPA MENTAL 4

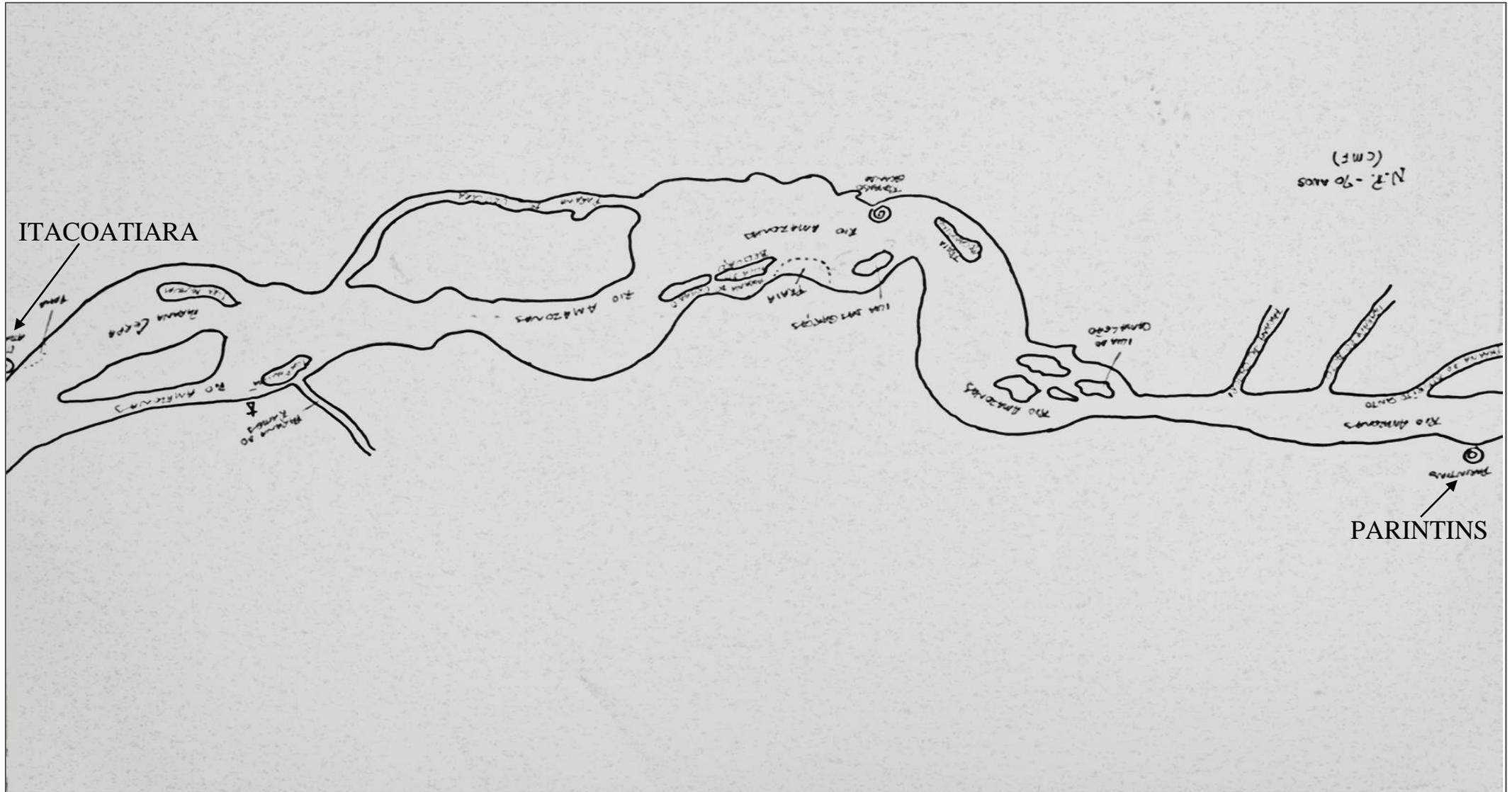


Figura 04 – Mapa Mental de uma viagem realizada no percurso Parintins/Itacoatiara-Am.
Organizado por: (M. F) 70 anos – em 04/10/2

 Ilhas



Cidades - Parintins e Itacoatiara



Ponta d'água do Remanso



Praia

CONSIDERAÇÕES

A resposta obtida em decorrência desta investigação reflete para este momento informações precisas com alusão ao tema navegação fluvial: uma viagem orientada pela percepção e traduzida para o mapa mental no trecho Parintins/Manaus-Amazonas, como sendo a percepção do homem tão importante quanto a eficiência fornecida pelos aparelhos de alta tecnologia incluindo-se as cartas náuticas. Fica claro que os mapas mentais surgem à medida em que se obtêm uma relação direta do ser que aprende com a realidade existente. Uma tarefa aparentemente simples, porém requer do homem um enorme esforço na interpretação dos elementos naturais.

Concluimos assim, que além da importância da prática na atividade exercida pelos atores representados, esta surge também da necessidade de encontrar meios de suprir a demanda de pessoas que dependem deste tipo de transporte. Portanto, as transformações que sofreram os instrumentos aqui caracterizados como barcos ou embarcações e as mudanças espaciais ocasionadas por fatores antrópicos e naturais decorrentes do processo de modernidade, como forma de atender as necessidades da população e o progresso ao longo de décadas. Considerando ainda os avanços culturais frente a produção de conhecimentos, o homem continua a se reinventar em busca do novo sem perder sua autenticidade de ser humano, preservando os saberes e contribuindo para que estes continuem sendo praticados.

Nesse sentido, a ausência dos equipamentos de tecnologias não interfere nas atividades diárias como sendo aparelhos de suporte para a navegação. Isso não quer dizer que os mesmos deixem de ser importantes, embora exista a lei que regulamenta a legislação marítima, tornando-se obrigatório a instalação de tais equipamentos nas embarcações. Esse é um legado imprescindível para esses profissionais, que construíram ao longo de suas vidas saberes comuns que persistirá por muitas outras gerações.

Para tanto, a educação informal nesta atividade é desafiadora porque ela necessita de uma capacidade de interpretação sensível de um cenário real, vivo e dinâmico compreendido entre espaços navegados, habitados, reprodutivos, econômicos e sociais. Assim sendo, construir mentalmente a representação de um espaço é construir a base de representação geográfica de uma fragmentação sintética para o analítico o que facilitaria uma compreensão geral.

A investigação, apreciação e elaboração deste, nos trouxe a real possibilidade de compreender os espaços descritos pelos entrevistados que se propuseram a contribuir para a realização desta pesquisa, não se opuseram em demonstrar tais conhecimentos, contribuindo desta forma com sua veracidade como é de fato navegar no rio Amazonas.

Desta forma espera-se contribuir para o entendimento de que a geografia e por conseguinte a geomorfologia fluvial não está distante de nossas realidades, precisando apenas de maior atenção para despertar no ser o entendimento do espaço concreto, uma vez que a internalização de determinado espaço vivenciado, ou abstrato é uma compreensão da realidade, ou seja, do espaço concreto.

REFERÊNCIAS

BARROS, G. L. M. de. **Navegar é fácil**. Rio de Janeiro: Marítima, 1999.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Ensino profissional marítimo**. Curso de formação de aquaviários módulo fluvial CFAQ – III F. Sistema de máquinas 1. Manual do aluno. 1ª edição. Rio de Janeiro, 2004.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **As Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM 13**, Portaria nº 111, Rio de Janeiro, 2003.

CARVALHO, J. A. L. de. **Terras caídas e consequências sociais**: Costa do Miracauera – Paraná da Trindade, Município de Itacoatiara – Am, Brasil. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) –Universidade Federal do Amazonas - UFAM. p. 141, 2006.

CHRISTOFOLETTI, A. **Geomorfologia**. 2. ed. São Paulo: Edgard Blücher, 1980.

CHRISTOFOLETTI, A. **Geomorfologia Fluvial**. São Paulo: Edgard Blucher, 1981.

DAVID, R. C. A. de. **A dinâmica do Transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal do Amazonas. UFAM: Manaus, 2010.

FONSECA, D. R. da. **O surto gumífero e a navegação na Amazônia**. Revista Veredas Amazônicas – Set – Nº 01, Vol. I, 2011.

Disponível em: <<http://www.periodicos.unir.br/index.php/veredamazonicas/article/download>> acesso em: 15/08/2014.

GUERRA, A. T.; GUERRA, A. J. T. **Novo dicionário geológico-geomorfológico**. 6ª ed.- Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

GUERRERO, A. L. A. de. **Alfabetização e letramento cartográficos na geografia escolar**. São Paulo: Edições SM, 2012.

KOZEL, S. Comunicando e Representando: Mapas como Construção Socioculturais. In: SEEMANN, J. **A aventura cartográfica: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2005.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. [Tradução Carlos Alberto Ribeiro de Moura]. 2- ed. - São Paulo: Martins Fontes, 1999.

NOGUEIRA, R. J. B. **O Transporte Fluvial no Amazonas**. Boletim Amazonense de Geografia 2. Manaus, 1995.

NOGUEIRA, A.R.B. Mapa Mental: **Recurso didático no ensino de Geografia no 1º grau**. Dissertação Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Geografia Física, Universidade de São Paulo). 174 p. São Paulo, 1994.

PONTUSCHKA, N. N; PAGANALLI, T. I; CACETE, N. H. **Para ensinar e aprender Geografia/ 3ª ed.** – São Paulo: Cortez, 2009.

SOUSA, L. F.; GABRIEL, K. **Das imagens aos mapas mentais**: uma proposta de entendimento das percepções presentes em escolas ribeirinhas de Porto Velho. Disponível em: <[http://www.agb.org.br/XENPEG/artigos/GT/GT5/tc5%20\(45\).pd](http://www.agb.org.br/XENPEG/artigos/GT/GT5/tc5%20(45).pd)>: acesso em 30/04/2014.

SOUZA, A. M. O de. O patrimônio cultural imaterial da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus. In: ÁVILA, C. P. ARAÚJO, A. M. N de. **Patrimônio imaterial em foco**: Manaus-Am. Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado da Cultura, 2009.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª ed. – São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

TAFNER, E. P.; SILVA, E. **Metodologia do Trabalho Acadêmico**. Indaial, SC: Uniasselvi, 2011.

TOCANTINS, L. **O rio comanda a vida**: uma interpretação da Amazônia. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1973.