

TRANSPORTE FLUVIAL: ESTREITAMENTO AS DISTÂNCIAS ECONÔMICAS E SOCIAIS ENTRE MOCAMBO DO ARARI E CIDADE DE PARINTINS/AM

Moisés Vasconcelos Soares¹
José Camilo Ramos de Souza²

RESUMO

Na Amazônia o transporte fluvial é um modal quase exclusivo para circulação de pessoas, produtos e informações, sempre estando presente desde tempos pretéritos do processo de colonização, integração do Estado do Amazonas ao centro sul do Brasil e articulação ao mercado mundial. Na orla da Cidade Parintins é frequente fluxo de embarcações utilizando o rio como vias de ligação fluviais entre a área urbana do município, cidades e as comunidades ribeirinhas circunvizinhas. O trabalho de pesquisa procurou compreender a dinâmica das redes de transportes fluviais e a importância das embarcações regionais e suas influências no contexto social e econômico na navegação interior, em especial entre Mocambo do Arari e Parintins-AM. A pesquisa apoiou-se na dialética com intuito de compreender as contradições e conflitos que o barco de linha apresenta. Sendo feitas observações *in lócus*, verificando quais os tipos de embarcações regionais possibilita o fluxo de pessoas e escoamento de produtos, intensidades de viagem e a qualidades de serviços oferecidos aos passageiros nesta linha de recreio. Foi aplicado questionário aos passageiros e conversas informais com armadores e autoridades responsáveis pela navegação. Dessa forma a pesquisa evidencia as contribuições do barco de linha na vida de pessoas e localidades, conflitos e contradições presentes na navegação interior gerado principalmente pelo Estado, que impede o desenvolvimento desse modal, despertando novos olhares dos alunos contextualizando a rede de transporte fluvial com os conteúdos para o ensino de geografia na realidade ribeirinha, pois os rios são elementos necessários para a organização sócio-espacial da região amazônica.

Palavras Chaves: Transporte fluvial. Amazonas. Parintins. Ensino. Geografia.

1 INTRODUÇÃO

Desde a canoa feita com tronco escavado, até os navios a vapor, a navegação sempre esteve presente na vida das pessoas como forma de aproximação entre os lugares. O meio de transporte regional faz parte da vida de quem o utiliza, na manifestação sociocultural, deixando transparecer não o grau de dependência, mas a forma identitária de ser amazônica. Tudo porque os rios são elementos indispensáveis para a organização sócio-espacial na Amazônia, a embarcação regional destaca-se por exercer um papel que influência direta ou indiretamente nas relações social e econômica no espaço geográfico, devido ser o único ou quase que exclusivo meio de transportes em algumas cidades, possibilitando a circulação de pessoas, escoamento de produtos e comunicação.

¹ Graduando do curso de Licenciatura em Geografia CESP-UEA. E-MAIL: moisesparintins@gmail.com

² Professor/Dr. Centro de Estudos Superiores de Parintins – CESP-UEA. E-MAIL: jramosdesouza@hotmail.com

Nesse sentido, o barco regional ou misto (passageiro e carga) ganha destaque sendo essencial tanto para os que trabalham neste ramo de navegação (armadores e tripulação), e as pessoas que utilizam essas embarcações como transporte e comunicação, aproximando pessoas e as demais localidades no caso os passageiros. A navegação fluvial apesar de ser o sistema de transporte que predomina na Amazônia enfrenta vários desafios para o desenvolvimento desta rede de transporte, as infraestruturas sejam portuárias ou da embarcação, em sua maioria não atende as necessidades desejadas das pessoas que o utiliza este meio de transportes.

A pesquisa tem como objetivo compreender a dinâmica das redes de transportes fluviais, e a importância das embarcações de linha e suas influências no contexto social e econômico na navegação interior entre Mocambo do Arari e Parintins, fazendo reflexões sobre quais os fatores que dificultam o melhoramento de qualidades dos serviços oferecidos pelos armadores (proprietários das embarcações) na navegação interior. De modo que, o estudo pode contribuir para novas pesquisas, sendo o transporte fluvial um dos principais meio de circulação, produção e reprodução do espaço geográfico, na dinâmica da vias hidrográficas na atualidade, possibilitando assim evidenciar as contradições existentes na dinâmica das embarcações regionais.

Deste modo foram adotados procedimentos que trilharam o trabalho para obtenção de resultados. Assim sendo uso da pesquisa quali-quantitativa por permitir o levantamento qualitativo e quantitativo do objeto pesquisado. A pesquisa foi orientada pelo método dialético possibilitando a compreensão das contradições existente neste sistema de transporte, e ao mesmo tempo o sentido do uso e dos mecanismos da necessidade que conduz o passageiro aceitar as condições que lhes são impostas dentro das embarcações. No desenvolvimento da pesquisa foram realizadas viagens constantes nos barcos de linha, para observações, identificações os tipos de embarcações, mapeamento dos portos intermediários existente na área de estudo, aplicações de questionários aos passageiros, conversas informais com tripulação e proprietários das embarcações, com intuito de conhecer e compreender as percepções sobre a importância do barco regional nas vidas de pessoas da localidade.

O presente trabalho está distribuído no seguinte formato: o tópico 2 apresenta um breve histórico das contribuições do transporte aquaviário na região Amazônica, fazendo reflexões na influência do barco regional nas relações socioeconômicas e conflitos existentes. No tópico 3 ocorre uma análises e discussão da dinâmica das redes, quanto a realidade e qualidades e alternativa para transporte fluvial, apresentando e contextualizando a redes de

transporte fluvial como ensino de geografia. O tópico 4 são feitas considerações sendo uma porta para a realização de outros estudos na localidade.

2 REFLEXÕES SOBRE O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA HISTÓRIA DO HOMEM NA AMAZÔNIA

Ao longo de sua existência o homem amazônico antes mesmo do processo de colonização, a navegação já fazia parte de seu cotidiano, os povos tradicionais existentes na região Amazônica utilizavam os rios como vias de ligação e as embarcações como meio de transporte de pessoas e alimentos, Tocantins (1985) apud David (2010, p. 16) salienta que “a vida do homem amazônico está intimamente ligada ao curso dos rios, os quais inspiram poesias, trazem alimentos, mantêm a floresta”.

O estudo sobre a navegação fluvial na Amazônia sendo um procedimento com intuito de compreender o transporte aquaviário principalmente no estado do Amazonas, pode ser encarado como um grande desafio, pois o fluxo de embarcações, pessoas, produtos e principalmente a dinamicidades das calhas de rios, igarapés e lagos, apresentam-se de uma maneira complexo. Nesse sentido, Santana (2008) apud (MARQUES E KUWAHARA, 2009, p.4) afirma que os períodos de vazantes e enchentes dificultam a navegação, fluxo de pessoas e escoamentos de produtos na região Amazônica.

A organização sócio-espacial, os aspectos geográficos existentes, e a dinâmica das águas, observada na região Amazônica de certo modo são fatores que podem justificar as relações sejam sociais, econômicas, políticas e até mesmo cultural, existentes entre o homem amazônico e os barcos regionais. Vale lembrar que as embarcações regionais é o meio de transporte predominante no Estado do Amazonas, neste sentido, Souza (2009, p.) “denomina-se como embarcação toda e qualquer construção capaz de navegar sobre as águas”.

Ao longo do processo de colonização e ocupação do estado do Amazonas, as embarcações regionais sempre estiveram presentes e sendo de certa maneira importante no processo histórico que faz parte da construção e crescimento do estado do Amazonas. Para Souza (2009) é impossível compreender as relações socioeconômicas, e culturais da população Amazônica sem levar em consideração o processo de evolução do transporte fluvial no Estado. Almeida e Ribeiro (1989) caracterizam três estágios históricos importantes para tentar compreender a dinâmica do transporte fluvial na região Norte: A primeira ocorreu de 1500-1853, a segunda de 1853-1941 e 1941 até os dias atuais.

O primeiro estágio corresponde ao período de ocupação e exploração dos europeus, através do poderio militar, a chegada do “descobridor” da foz do rio Amazonas o navegador espanhol Vicente Pison (MORAES, 2007, p.69). Período das missões religiosas articuladas às drogas do Sertão, sendo uma época que predominava a utilização de canoas tradicionais, o desenvolvimento da construção naval oriundo da madeira, e a desvalorização dos produtos tropicais do Brasil na Europa, devido transporte serem a remo e a vela tendo um tempo muito longo de viagem (ALMEIDA E RIBEIRO, 1988, p. 43).

O segundo estágio é marcado pela chegada de novas tecnologias as embarcações a vapor, diminuindo o tempo de viagem, segundo Almeida e Ribeiro (1989) houve o crescimento da produção da borracha, migração intensa de nordestino para a Amazônia, o rio Amazonas abriu espaço para a navegação fluvial internacional para atender os países em fase de industrialização como Estados Unidos, França e Inglaterra. Vale ressaltar a presença dos regatões (pequenas embarcações que viaja de portos em portos para venda ou troca de produtos).

Um período que houve um crescimento de frotas para navegação na Amazônia. Moraes (2007) destaca o monopólio do transporte fluvial na região dos ingleses, fazendo investimento em empresas de navegação, no entanto, o domínio dos ingleses não ocorreu nenhuma melhora voltada ao transporte de passageiros, apesar de grande parte dos investimentos no sistema de transportes serem resultados de subsídios do governo brasileiro. Criando Instituições de Navegação, com intuito de formar um sistema de transporte forte e flexível (ALMEIDA E RIBEIRO, 1989, p. 44).

O terceiro estágio de 1941 até a contemporaneidade corresponde à fase de decadência e consolidação do transporte fluvial na Amazônia, há reorganização do sistema de transporte fluvial, as estruturas das embarcações são pensadas não apenas para o transporte de produtos, mais, no fluxo de pessoas.

Investimentos para o desenvolvimento do sistema de transporte ocorreu de maneira estratégica visando o crescimento de capital. Para Marques e Kuwahara (2009) a tentativa de desenvolver o sistema de transporte aquaviário principalmente no estado do Amazonas, iniciou na década de 70 com a implantação de inúmeros projetos planejados, e financiados pelo governo federal.

Tendo como objetivo principal o crescimento econômico e integração da Amazônica com o centro do país, criando um pólo de produção e reprodução do sistema capitalista de produção. Neste sentido, Seráfico e Seráfico (2005) enfatiza que seria necessário “[...] criar na região condições de meio de vida e infraestrutura que atraíssem força de trabalho e capital

nacional e estrangeiro”, sendo processo de transição do capitalismo nacional para o transnacional.

Pode-se considerar que o transporte aquaviário relacionado à embarcação regional é um fator determinante no processo de colonização, migração, integração e crescimento da região Amazônica, que influencia direta ou indiretamente nas relações social, econômicas, e cultural no âmbito regional.

2.1 DINÂMICAS DAS REDES: EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO RELAÇÕES SOCIAIS E ECONOMICAS ENTRE PARINTINS E MOCAMBO DO ARARI

No atual período técnico - científico a locomoção no espaço em um contexto econômico, político e social possibilitou eleger categoria de análises geográfica: as redes. Uma rede segundo Milton Santos (2006) pode ser definida de duas formas: uma considera a realidade material e outra social. A realidade material, segundo o referido autor, está relacionada a toda infraestrutura que permite o transporte de matéria, de energia ou de informação, já a realidade social se refere aos dados que se utilizam dessa materialidade como o fluxo de pessoas, mensagens e valores.

Na atualidade o desenvolvimento social e econômico está relacionado não apenas voltado ao processo de produção, mas também ao processo de circulação, interação e integração de pessoas, produtos, informações e localidades. Corrêa (1987) define as redes como um sistema integrado formado por uma realidade material (rede técnica) e imaterial (rede social).

Sendo assim pode-se entender a princípio por rede, como um conjunto de centros urbano funcionalmente articulado entre si (CORRÊA, 2006, p. 16), de modo que, as redes podem ser determinadas a partir dos serviços básicos presente em uma cidade, como saúde, educação, comércio, indústrias, serviço bancário, comunicações, outros. A rede desenvolve-se de maneira integrada e ao mesmo tempo desigual, sendo reflexo da acumulação de capital nos centros urbanos. As redes passam a ser um meio que a produção, circulação, e consumo se realizam efetivamente (CORRÊA, 2006, p 15).

Na Amazônia até meados da década de sessenta, as redes urbanas desenvolvia um padrão dendrítico (CORRÊA, 2006, p. 247), sendo uma rede para escoamento de produtos mercantil entre as cidades localizadas nas margens dos rios. A ruptura da rede dendrítica ocorreu através do processo de integração da Amazônia com centro do Brasil e interação com mercado capitalista mundial, sendo o principal meio de articulação seria a implantação de estradas na região.

A desarticulação da rede preexistente na região alterou de forma direta a organização internas relações entre os núcleos que centralizavam a economia na época. Corrêa (2006) enfatiza que a ruptura da rede dendrítica viabilizou novos núcleos, atividades, população e relações sociais de produção na Amazônia. De maneira que às redes possibilitam a interação entre os lugares, compreende-se que os meios de transportes são fatores necessários para o desenvolvimento de uma nação ou de uma localidade.

Em uma visão ampla compreende que o transporte não possui apenas objetivos econômicos, mas tem uma diversidade de funções e objetivos como estratégicos, políticos, científicos, socioculturais e recreativos. Graciano (1971) diz que o sistema de transportes tem papel destacado no progresso da nação, sendo causa, consequência e fator de desenvolvimento econômico e da prosperidade social.

A Amazônia no processo de integração nacional utiliza em sua malha hidrográfica o transporte aquaviário, sendo historicamente a navegação fluvial teve seu grau de importância interligando os portos de lenhas até o momento atual dos modernos portos das cidades. Logo, o rio como via facilitadora de transporte sempre foi uma realidade para o homem amazônico.

O baixo Amazonas (referente ao Estado) apresenta um extenso volume de tráfego e diversidades de tipos de embarcações, que transportam pessoas, produtos regionais e indústrias, movimentando a economia e fluxo sociais na região devido às cidades, vilas, povoados se localizarem nas margens de rios e ser a ligação entre as duas maiores cidades da Amazônia: Manaus e Belém.

Pode-se, compreender que as vias hidrográficas são os principais meio de circulação que interligam as capitais, cidades e comunidades na região. Sendo assim, os transportes fluviais é o mais importante meio de transporte na Amazônia que assegura a comunicação, a mobilidade de pessoas e produtos dispersos na hidrográfica existente.

O Distrito do Mocambo do Arari localiza-se a Oeste (W) da cidade sede do município de Parintins/AM, o referido município situa-se na localidade do Baixo Amazonas referente ao Estado (figura 01), tendo a distância em linha reta entre a sede municipal e o Distrito do Mocambo de 63 km. Atualmente o tempo de viagem em média navegando subindo o rio (a montante) é em média de 5 horas e 30 minutos, navegando no sentido oposto (a jusante) o tempo médio de viagem ocorre entorno de 4 horas.

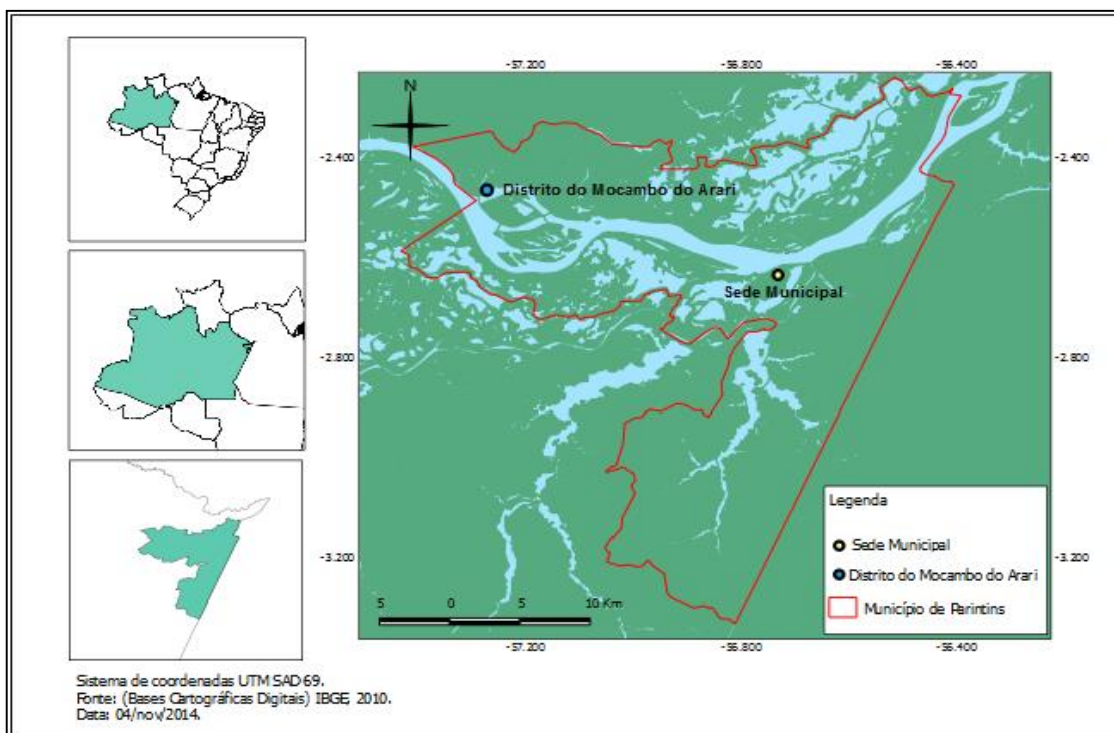


Figura 01: Mapa de Localização do Distrito do Mocambo.

Fonte: Base cartográfica Digitais, IBGE, 2010.

Organizadores: Soares e Marques. 2014.

Entre as décadas de 1990 e 2010, ocorreu na localidade da agrovila de “São João Batista” do Mocambo do Arari, um crescimento demográfico, exercendo pressão sobre os meios de transportes e comunicação, para atender o fluxo de passageiros e toda produção agrícola entre a agrovila, comunidades e cidade Parintins.

Ressalta-se que em 23 de outubro de 1985 de acordo com a lei de nº1707 que estabelece a divisão territorial do Estado, ficou definido Mocambo como Distrito, a mesma está regida no Diário Oficial do dia 08 de setembro de 1986 pelo Governador do Estado da época. (Dados relatados pelo Presidente da comunidade de São João do Mocambo).

No percurso de viagem na área de estudo é caracterizado pela navegação interior, para Santos e Silveira (2008) é um tipo de navegação que ocorre apenas na área interna do território nacional através das diferentes bacias hidrográficas. Vale destacar o tipo de embarcação regional utilizada para o desenvolvimento das redes de navegação é o barco de linha³ (figura 02), sendo regionalmente conhecida como embarcação de passageiro e carga ou mista (Normas da Autoridade Marítima - NORMAM, 02/DPC), transportando pessoas e

³Barcos com trajetos e preços de passagens fixas, sendo geralmente embarcações construídas de madeira, tendo um ou dois toldo, constituído de convés ou passadiço.

escoamento de produtos de uma localidade a outra, o barco misto é predominante devido à existência de muitas comunidades e cidades localizadas nas margens dos rios.



Figura 02: Barco de Linha (passageiro e carga).

Foto: Prática de Campo. Soares, 2014.

O fluxo dos barcos de linha passou a ser indispensável às pessoas e cargas na linha de recreio existente no trecho Distrito do Mocambo e cidade sede Parintins. A circulação de pessoas e carga chama atenção devido ao crescimento da dinamicidade da rede de transporte fluvial e o aumento das superestruturas das embarcações em AB (Arqueação Bruta) acrescidos em metros e toneladas para transportar o número muito maior de pessoas e carga.

Destaca-se que os dias de viagem dos barcos aumentaram 100% sendo o principal meio de circulação na localidade. Todos os dias são visíveis os intensos fluxos das embarcações, transportando produtos sejam agrícolas ou industrializados, que contribui para o crescimento do mercado capitalista de produção que a cada dia expande-se cada vez mais.

No entanto, a intensidade de viagem desenvolvida nos rios contribui direta ou indiretamente como um meio de sobrevivência na vida de comunidade e cidade ribeirinha sendo um ambiente para criação de laços ou desenvolvimento das relações socioeconômicas. Benchimol (1995) apud (BARBOSA e PRADO, 2013, p. 5) enfatiza a importância do transportes fluvial para a vida na Amazônia como:

“Seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transportes e navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e produtos. Felizmente, graças ao ciclo da borracha, foi possível investir na construção de infraestrutura de portos e na compra de embarcações que, partindo de Belém e Manaus, percorriam quase todos os rios da região, visando, assim, a produção regional”.

As estradas fluviais de comunicação entre os portos das comunidades e cidades exigem um aparelhamento do transporte para atender a demanda de pessoas que necessitam circular de um lugar para outro, Moraes (1960) apud David (2010) destaca que na Amazônia o rio é a rua, dando ênfase ao rio como uma meio de circulação que possibilita novas relações migratórias que atendam suas necessidades de estar num ou noutro lugar.

2.2 TRANSPORTE FLUVIAL ENTRE CONTRADIÇÕES E CONFLITOS

Navegando nos barcos de linha podemos fazer reflexões criando possibilidades de pensar a realidade do transporte fluvial modificado ao longo de sua existência e questionando a sociedade atual buscando compreender as sociedades preexistentes no mundo. Konder (2000) argumenta que, as contradições são reconhecidas pela dialética como princípio básico do movimento pelo qual os seres existem.

O transporte fluvial segundo Nogueira (1994) é uma modalidade de transporte quase exclusiva da região amazônica, em especial no Estado do Amazonas que tem uma grande importância tanto para as pessoas que utilizam deste meio de transporte como para aquelas que realizam esse trabalho. No entanto, apesar de ser o principal meio de locomoção, os proprietários das embarcações convive com a ausência de uma boa infraestrutura portuária. Rodrigues (2004, p.VII) afirma que “todos os países que alcançaram alto nível de crescimento econômico, social, dispunham de uma moderna matriz de logística”, sendo assim, todo projeto com fins de desenvolvimento seja social ou econômico, tende presidir o aperfeiçoamento na política do sistema de transportes, comunicação e informação.

A realidade do transporte aquaviário do município de Parintins exige uma infraestrutura portuária de qualidade, pois os fluxos de produtos e pessoas são realizados pelas embarcações que utilizam os rios, igarapés, lagos e furos, como vias de ligações entre as localidades. No entanto, todos os serviços de portos de qualidade apenas são disponíveis para atender as necessidades de circulação e produção do grande pólo industrial existente no Estado, ou seja, a Zona Franca de Manaus, através dos navios mercantes e rebocadores/comboios, sendo um meio facilitador para expansão do sistema capitalista de produção.

O transporte visando à indústria tem como objetivo principal o lucro, ou seja, sua finalidade primeiramente é o econômico (GRACIANO 1971, p. 14). As embarcações que atendem cidades e comunidades ribeirinhas disputam espaços precários nas margens dos rios,

causando conflitos entre os armadores (proprietários de embarcação), pois, a concorrência para garantir pontos para melhor realizar atracação do barco e embarque/desembarque de pessoas e produtos, é muito grande, pois competi vagas para atracação com as demais embarcações que navegam para destinos diferentes, sejam nas orlas dos centros urbanos quanto nas áreas rurais, devido o índice elevado de barco e a falta de políticas públicas de transportes para atender as embarcações, pessoas que trabalha e utilizam esse modal predominante no Estado.

Segundo Barbosa e Prado (2013) o transporte fluvial é o responsável pelo transporte da maioria dos passageiros e de carga no interior do estado do Amazonas, diferentemente de outros estados que utilizam frequentemente o transporte rodoviário (Na Amazônia: Pará, Acre e Rondônia), devido às rodovias proporem um deslocamento mais rápido, mesmo que, o fluxo deste meio de transporte produza um nível elevado de emissão de gases que comprometem o meio ambiente causando problemas socioambientais.

A navegação interior na localidade apresenta característica dinâmica, devido às particularidades das hidrovias, levando em consideração o período de vazantes e subidas das águas dos rios, havendo alterações nas calhas dos rios e paranás, sendo um processo natural para consolidação das bacias hidrográficas. No entanto, esse processo influencia na navegação, aumentando o tempo de viagem principalmente as realizadas o período noturno, devido à falta de sinalização em pontos que apresentam dificuldades e insegurança para a realização de locomoção e manobras das embarcações.

A ineficiência presente da navegação interior dos barcos de linha permanece e conseqüentemente continuará, pois o problema é caracterizado pela falta de planejamento, causado com a adaptação da legislação da navegação marítima na navegação interior (Agência Nacional do Transporte Aquaviário - ANTAQ). Ou seja, a legislação existente no atual sistema de transporte é aprimorada visando a atender as necessidades do mercado mundial, circulação do capital na expansão geográfico ao mercado exterior (HARVEY, 2005, p. 48).

Os navios mercantes responsável pela articulação internacional de produtos detêm de todos os recursos tecnológicos para trafegar sendo na navegação interior ou a mar aberto, diferentemente das embarcações regionais em sua maioria utilizam os saberes tradicionais para desenvolver a navegação. Os conhecimentos, as observações passadas por várias gerações permitem que os pilotos (comandantes) dos barcos utilizem da hidrodinâmica dos rios (XIMENES, 1992 apud SOUZA, 2009, p. 58).

Vale ressaltar que os conteúdos aplicados no curso de Formação de Aquaviária realizado pela Marinha do Brasil através das Capitânicas dos Portos, são voltados à navegação a mar aberto, totalmente o oposto da realidade da navegação Amazônica. É possível fazer uma reflexão que ao longo de sua história o Brasil com o objetivo de desenvolvimento sempre buscou implantar projetos já realizados e que deram certos em outros países. No entanto, nunca há uma consolidação no território brasileiro, devido à falta de planejamento do Governo Nacional, e sempre não levam em consideração as particularidades de cada nação.

3 TRANSPORTE DE PASSAGEIRO E CARGA: ANÁLISE REFLEXIVA DA REALIDADE NAVEGADA ENTRE PARINTINS E DISTRITO DO MOCAMBO

Com o desenvolvimento tecnológico as embarcações de linha apresentam evolução com relação ao tempo de viagem, em décadas passadas as embarcações utilizavam a máquinas de pouca proporção, caracterizando o tempo de viagem muito extenso. Atualmente viagem possui tempo de duração reduzida, devido ao número crescente dos barcos de linha e o aperfeiçoamento das maquina marítimas para locomoção das embarcações, logo cria-se concorrência entre os barcos de linha na rede de transporte do Distrito do Mocambo e Parintins.

Mesmo com todos os aparatos tecnológico o transporte fluvial apresenta problemas para o desenvolvimento da navegação, seja na questão de portos ou fiscalização intensiva do órgão responsável pela Segurança da Navegação no município de Parintins. Os portos existentes em Parintins e Distrito do Mocambo oferecem infraestruturas muito precárias para atender os fluxos de mercadorias, passageiros, e pessoas que trabalham direta ou indiretamente nos portos (entregador, autônomos, carregador, estivador e outros).

O porto é um ponto de articulação entre as comunidades e a área urbana, gerando inúmeras relações entre pessoas e localidades. Navegando no trecho Parintins e Mocambo, foi possível observar e identificar a existência de portos criados ao longo da navegação, atendendo direta ou indiretamente as localidades situadas no percurso traçados pelos barcos de linha, que Almeida e Ribeiro (1989) denominam portos intermediários.

Os portos intermediários causam intensa disputa entre os barcos de linha, todos os dias há um fluxo elevado de pessoas que utilizam o barco como meio de locomoção para a cidade de Parintins em busca de serviços básicos (saúde, bancos, educação, telecomunicações, e outros). Devido ao fluxo intenso de pessoas utilizando o barco de linha, em alguma viagem ocorre excesso de passageiros, as embarcações navegam com o número de passageiros

superior a lotação permitida pela Capitania dos Portos. Colocando em risco vidas de pessoas tanto que utilizam o barco como meio de transporte quantas aquelas que trabalham embarcados, estando vulneráveis a acidentes como naufrágios durante o percurso de viagem.

Os barcos de linha ao longo seu trajeto de viagem apresentam o total de sete (7) portos intermediários (figura 03) entre Mocambo e Parintins (ponto amarelo). Transportando, pessoas e produtos (agrícolas e industriais) possibilitando o desenvolvimento nas relações sócias e econômicas entre as localidades. No entanto, as condições tropicais sazonais da região (cheia e vazante) desenvolvem-se portos permanentes (ponto vermelho) e intermitentes (ponto azul) principalmente no período das subidas das águas (cheia) os portos localizados em terras de várzeas são desativados, pois, pessoas que morram nessas localidades migram para áreas de terra firme, sendo formado o total de três (3) portos intermitentes e quatro (4) portos permanentes.

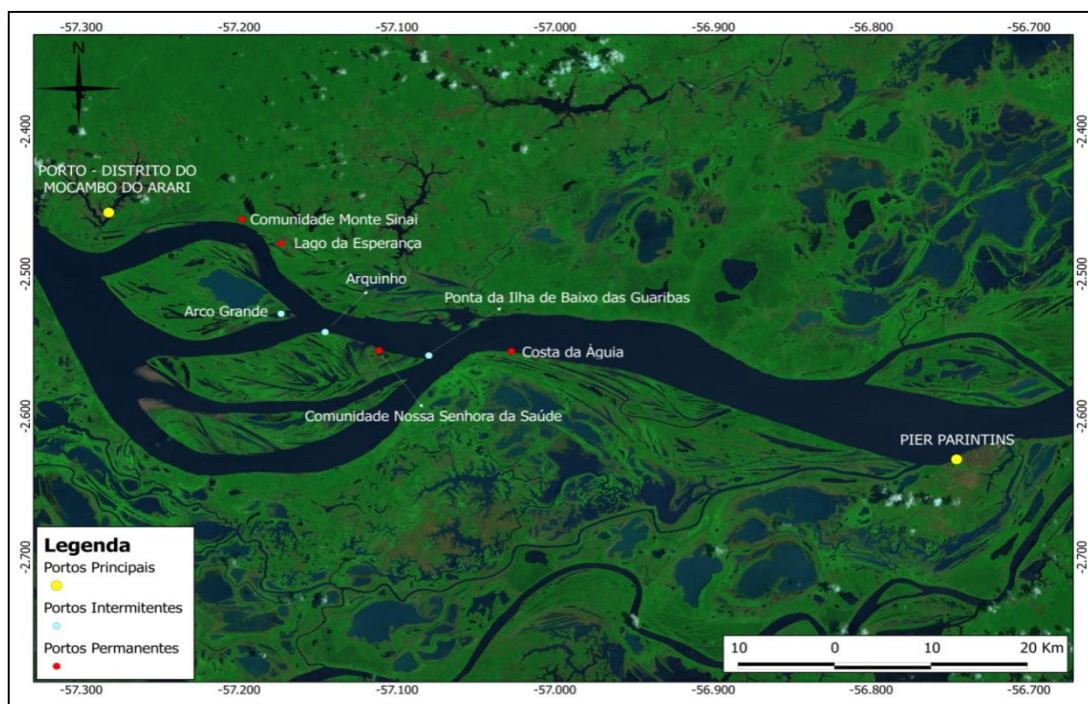


Figura 03: Portos Intermediários (Permanente e Intermitente).

Fonte: LANDSAT/7: DGI, INPE, 2007.

Organizadores: Soares e Marques, 2014.

A falta de fiscalização é um problema muito presente na navegação interior em especial no municio de Parintins. Atualmente a Agência Fluvial de Parintins órgão responsável pela organização e segurança da navegação fluvial no município de Parintins, contém o total de três mil e cinquenta e sete (3.057) embarcações inscritas no Sistema de Gerência de Embarcação da Marinha do Brasil (SISGEMB), constitui de cinco (5) lanchas e

um (1) *Jet-ski*, sua área de jurisdição compreende o município de Parintins, Barreirinha, Boa Vista do Ramos, Nhamundá e suas respectivas comunidades.

O excesso de passageiros e a falta de tripulação são as duas infrações que predomina na jurisdição da Agência Fluvial de Parintins, no entanto, a falta de tripulação é contraditória, pois a Marinha do Brasil oferece curso de Formação Aquaviária formando cento e cinquenta (150) marítimos por ano, sendo que nos últimos cinco (5) anos formaram em média o total de sete centos e cinquenta (750) marinheiros (dados fornecidos pela Agência Fluvial de Parintins).

Os oficiais da marinha comentam que “a causa de evasão dos tripulantes das embarcações é consequência da má remuneração e pessoas que fazem o curso de Formação de Aquaviária que, no entanto, não atuam no ramos da navegação” (voz do oficial da Marinha do Brasil). O excedente de aquaviários no município faz com que ocorra a formação e concentração de “um exército industrial de reserva” (HARVEY, 2005, p.44) logo possibilita o processo de “mais-valia” dos armadores para com a tripulação. Vale destacar que os armadores não são capitalistas, apenas utiliza de mecanismos providos do sistema capitalista de produção para desenvolver suas atividades de subsistência.

As condições para garantir a segurança na navegação são mínimas, pois a Marinha do Brasil na jurisdição de Parintins apresenta o número reduzido de recursos humano e logístico para tentar amenizar os problemas existentes na navegação interior, nesse sentido, a Capitania dos Portos atua principalmente com o apoio das comunidades através de denúncias das embarcações que expõem vidas de pessoas em perigo.

3.1 VOZES DE PASSAGEIROS E CONDIÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DO BARCO REGIONAL

Na navegação interior entre Distrito do Mocambo e Parintins foi realizado um levantamento diagnóstico para fazer análises em relação à qualidade dos serviços prestados e uso do barco de linha como meio de locomoção e informações na vida de pessoas. No percurso de viagem Mocambo e Parintins ou (vice-versa) atualmente constituem de sete (7) barcos que desenvolvem o transporte de pessoas e produtos. No entanto, foram aplicados questionários somente em três (3) embarcações que aceitaram contribuir com a pesquisa, sendo aplicados no total de 45 questionários, levando em consideração a capacidade total de lotação de cada embarcação, ou seja, a 30 % desse total da capacidade de passageiros.

Foram colocados vários itens a serem avaliados pelos passageiros, entre eles três (3) itens chamam atenção levando a fazer reflexões no transporte fluvial. Uma das questões

avaliada pelos passageiros foi à segurança das embarcações (gráfico 01), sendo que 5% consideram a segurança do barco excelente, 47% bom, 44% regular, e 4% ruim. Levando em consideração que existe passageiros que sentisse seguro devido à navegação no barco regional fazer parte de seu cotidiano, no entanto, outros relatam que mesmo com a embarcação estejam atendendo as Normas de Segurança sempre temem de ocorrer acidente devido às condições para navegar (banheiro, chuva, ventania e outros).

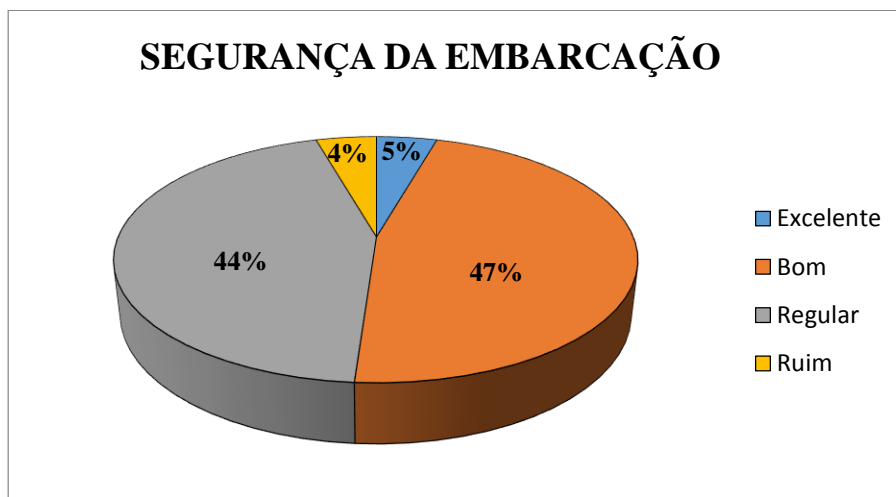


Gráfico 01: Opinião dos passageiros (segurança da embarcação)
Fonte: Dados da prática de campo, Soares, 2014.

Outro item avaliado pelos passageiros foi o espaço de acomodação (gráfico 02) levando em consideração o espaço para atar rede e a circulação dos mesmos na embarcação. 7% avaliam o espaço de acomodação excelente, 42% bom, 38% regular e 13% ruim.

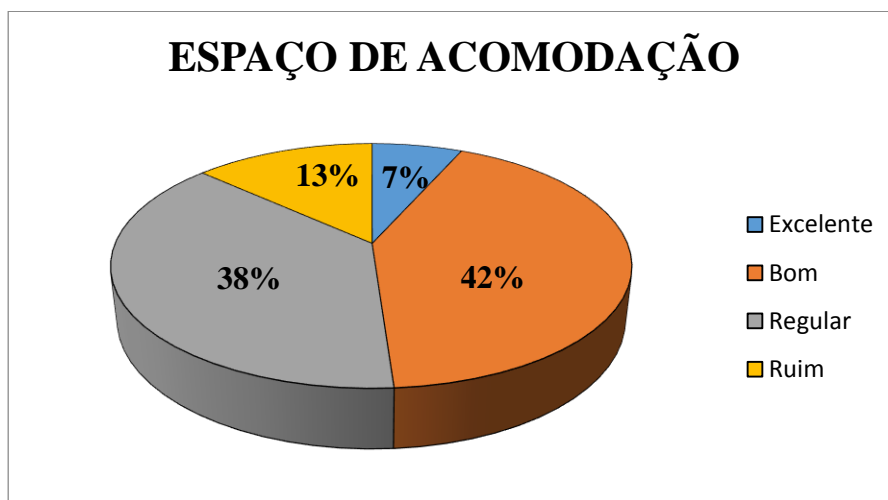


Gráfico 02: opinião dos passageiros (espaço de acomodação).
Fonte: Dados da prática de campo, Soares, 2014.

A opinião dos passageiros com relação aos dois itens avaliados segurança e espaço de acomodação oferecidos nos barco de linha de modo geral os passageiros em sua maioria considera bom e regular. São opiniões que requer reflexão, pois durante o desenvolvimento da pesquisa de campo foi observado realidade contraditória aos pensamentos dos passageiros. Com relação ao espaço de acomodação, o que acontece quase regularmente, é a disputa ou compartilhamento de passageiros com as cargas durante a viagem, áreas destinadas à circulação de pessoas são ocupadas por mercadorias, isopores e até combustível (figura 04).



Figura 04: Passageiros competindo espaço com cargas.
Foto: Prática de campo. Soares, 2014.

São situações que infelizmente faz muito presente nas embarcações que transportam pessoas e escoamento de carga na região Amazônica. David, (2010) afirma que, as embarcações mistas apresentam característica bastante peculiar, apesar das embarcações possuírem um espaço considerável nos porões, na maioria das vezes mercadorias e pessoas dividem o mesmo espaço no convés. Características evidenciadas que impedem a circulação dos passageiros, abrindo lacunas para riscos de acidentes, comprometendo a segurança da navegação e conseqüentemente não contribui para uma viagem confortável.

As condições impostas aos passageiros podem ser levadas em consideração do poder aquisitiva das pessoas que utilizam os barcos de linha, pois, dados da pesquisa (gráfico 03) indicam que 73% dos passageiros entrevistados possuem em média de um (1) salário mínimo, 20% de um a dois (1-2) salários mínimos e 7% de dois a três (2-3) salários mínimos.

O diagnóstico da renda mensal das pessoas que utilizam o barco de linha apresenta uma porcentagem considerável de pessoas de baixa renda, são principalmente pessoas de

comunidades ribeirinhas que desenvolve uma baixa produção no setor agrícola quase que dependem dos benefícios oferecidos pelo Governo Federal.

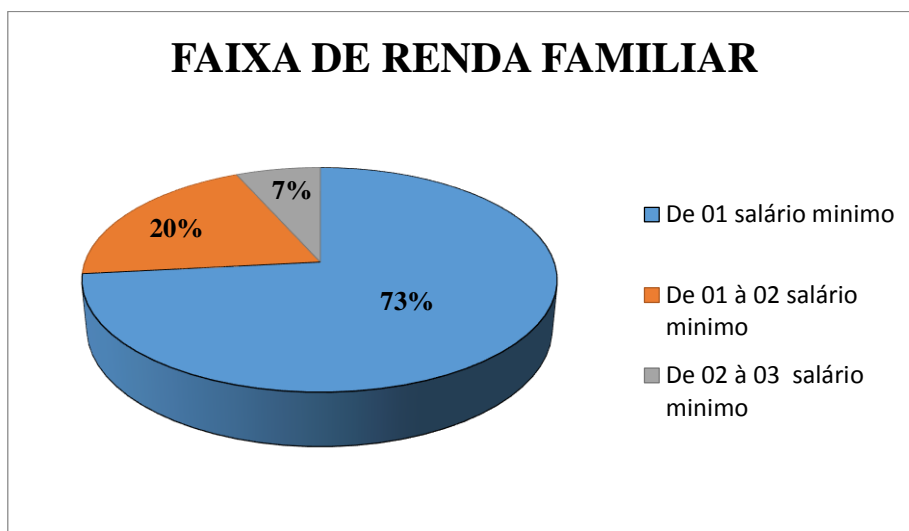


Gráfico 03: Renda familiar dos passageiros.
Fonte: Dados da prática de campo. Soares, 2014.

A navegação interior utilizando o barco regional é caracterizada pela movimentação de cargas e o deslocamento das populações ribeirinhas com baixo poder aquisitivo (ALMEIRA E RIBEIRO, 1989, p. 43). Fazendo uma reflexão dos três (3) principais itens avaliados pelos passageiros, pode ser compreendida devido à falta de políticas públicas voltadas a classe inferior (navegação interior) com intuito de melhorar a qualidade de serviços tanto de bordo quanto de portos para melhor mobilidade de pessoas e produtos.

3.2 TRANSPORTE FLUVIAL COMO POSSIBILIDADES DE ENSINO DE GEOGRAFIA

Ao navegar entre Parintins e Mocambo na regionalidade do transporte despertou o olhar sobre a possibilidade de ensinar geografia. Primeiro aspecto para o ensino geográfico corresponde aos tipos de embarcação que existem na Amazônia, no Amazonas e em Parintins, transportadores de sonhos (turismo), economia, cultura e ambiente.

O ato de ensinar está na forma da maneira de ver quando se olha para o rio Amazonas e percebe os transatlânticos transportando pessoas de outros lugares diferente do Brasil e do Amazonas. Isto poderia gerar na sala de aula um mapa de reflexão a partir da bandeira do transatlântico do país de origem podendo também acrescentar as questões sociopolíticas e econômicas do contexto mundial que enfrenta esse país como, por exemplo, bandeira norte-

americana, quais os problemas enfrentados e como se comporta perante a crise econômica mundial e a globalização.

A partir dessa perspectiva é possível abrir um eixo de reflexão e discussão geográfico do panorama geopolítico mundial, geoeconômico, até a instabilidade de fronteira. Ao olhar pela janela de uma escola ribeirinha é possível visualizar os navios mercantes e barcos regionais navegando nas águas barrentas do rio Amazonas, despertando a curiosidade dos alunos em saber o que transportam? Pois geografia possibilita o desenvolvimento de observações e análises de modo particular para contextualizar a produção e reprodução do espaço geográfico.

O navio mercante é o principal meio de circulação aquaviária de produtos visando atender as necessidades do sistema capitalismo de produção, fazendo articulação com os portos do centro sul do país como o de Santos-SP, interligando com o país norte americano, países asiáticos e os demais países continentais. Transportando o capital internacional, criando novas relações sócias que contribui para a dinamicidade do espaço geográfico.

No entanto, barco regional na Amazônia desenvolve as articulações das redes dentrítica presente na navegação interior intra-municipais e estaduais, atendendo as necessidades de povos ribeirinhas, deslocando pessoas e produtos, criando laços para as relações sociais, culturais, políticas e econômicas. Canoas e barcos de linha desenvolvem caminhos para o desenvolvimento socioeconômico da região, sendo embarcações que tem facilidade para navegar nas pequenas vias fluviais diminuindo as distâncias econômicas aproximando as localidades, sendo em algumas comunidades o único meio de locomoção, comunicação e informação.

A partir dos aspectos presente no dia-a-dia dos alunos, abri um leque de conteúdos gerando questionamentos e discussões para compreender a realidade do ambiente onde vive e como que ocorre a interação com o território nacional e os outros países, fazendo uma análise das contribuições do barco regional para o desenvolvimento dessa rede geográfica. Sendo o ensino e aprendizagem um “processo, que implica movimento, atividade, dinamismo; é um ir e vir continuamente” (OLIVEIRA, 2002, p. 217). A Geografia como ciência nos faz observar a paisagem, e ter a capacidade contextualizar conteúdos e instigando o aluno a pensar a realidade na construção sócio-espacial da sociedade atual dando ênfase a percepção geográfica obtidas por pessoas, a partir do meio de transporte até para entender a realidade local e as mais distantes.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao navegar pelas vias fluviais da Amazônia, é notória a importância e as contribuições do transporte fluvial em especial o barco regional na vida de pessoas, sendo essencial ao longo do processo de formação social e econômico do Estado do Amazonas, transportando pessoas, produtos, informações e comunicações. Mesmo com a grande extensão de hidrovias que é predominante na região, a navegação interior direcionada ao fluxo dos barcos de linha, ainda está longe de ocorrer um desenvolvimento visando oferecer serviços de qualidade as pessoas que utilizam cotidianamente este modal.

O trabalho de pesquisa realizada no trecho de viagem Distrito do Mocambo e Parintins evidenciaram inúmeros entraves, conflitos e contradições que dificultam o crescimento socioeconômico entre as localidades. A falta de infraestrutura portuária para atender as pequenas e médias embarcações frente à dinâmica das redes fluvial, é um fator que causa conflitos entre os armadores devido à disputa por espaço para atracção das embarcações na orla da cidade.

O excesso de passageiros e falta de tripulação a bordo dos barcos de linha, são consequência da deficiência de recursos logísticos e principalmente humanos do órgão responsável para garantir a segurança da navegação, pois jurisdição da Agência Fluvial de Parintins corresponde uma área muito extensa sendo quase que impossível executa fiscalizações diariamente.

Os serviços prestados aos passageiros ao longo da viagem são precários, são frequentes passageiros e cargas ocuparem o mesmo espaço, dificulta os usuários ter uma viagem confortável. Algumas suposições que levam os passageiros aceita viajar perante essas condições, seja devido haver uma relação social familiar com os proprietários das embarcações, é uma alternativa de locomoção quase que exclusivo entre as localidades, ou por ser um meio de transporte de preço acessível, pois a maioria das pessoas que realizam viagens neste trecho constitui de baixo poder aquisitivo.

A navegação interior desenvolve uma política de legislação que visa atender o fluxo do capital internacional a expansão do sistema capitalista de produção, pois as leis de navegação na região foram implantadas de forma exógena, sendo legislação oriunda da navegação a Mar Aberto (oceânicas), beneficiando apenas os navios mercantes que adentram no estado pelos rios, no qual é responsável pela circulação e articulação do mercado mundial. Contudo, o Estado é o que detém o poder de desenvolver esta modalidade de transporte, no entanto, o mesmo cria entraves que impedem ocorrer melhorias com relação ao atendimento das classes inferiores que necessitam deste meio de transporte.

Portanto, o presente estudo abrir portas do sentido de que pode contribuir para novas pesquisas, sendo que a partir dos tipos de embarcações presente na dinamicidade da navegação nos rios, cria-se possibilidade para contextualização da realidade, com os conteúdos de geografia, dando ênfase as relações geoeconômicas, sociais, políticas e culturais, seguindo uma linha de compreender numa dimensão do particular ao geral. O ensino da ciência geográfica surgiu a partir dos movimentos e transformações do espaço geográfico, pois todo espaço movimentado é geográfico.

REFERENCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. Disponível em <<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/alcyhaggeamazonav.pdf>>> Acesso em 10/08/2014.

ALMEIDA, Roberto Schmidt; RIBEIRO, Miguel Angelo Campos. – “**Os sistemas de transporte na Região Norte: evolução e reorganização das redes.**” bras. Geogr, Rio de Janeiro: IBGE, v.51, nº 2, 1989.

BARBOSA, Evandro Brandão; PRADO, Adriane Pereira. **Transporte fluvial de passageiros: Logística nos portos e itinerários do estado do Amazonas.** Manaus, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Rede urbana.** São Paulo. Ática, 1987.

_____ **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **A dinâmica do transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas.** 2010. 121 f. Dissertação de (mestrado em geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

GRACINANO, Marcio Lucas: **Transporte, integração e desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Ministério dos transportes (Serviços de Documentação), 1971.

HARVEY, David. **Acumulação capitalista do espaço.** São Paulo: Anna Blume – 2005.

KONDER, Leandro. **O que é Dialética?** (Coleção primeiros passos; 23). –São Paulo; Brasiliense, 2000.

MORAES, Rinaldo Ribeiro. **A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha.** 216 p. Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 1994.

NOMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR, NORMA-02/DPC. Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_02/normam02.pdf>> Acesso: 15.09.2014.

OLIVEIRA, Livia. O ensino/aprendizagem de geografia nos diferentes níveis de ensino – in: PONTUSCHKA, Nidia; OLIVEIRA, Ariovaldo. (orgs.). **Geografia em perspectiva: ensino e pesquisa**. –São Paulo: Contexto, 2002.

RODRIGUES, Hidelbrando Ferreira. **O transporte de passageiros e cargas na navegação interior do estado do Amazonas: um estudo descritivo e modelos de regressão para os custos das viagens**, Manaus. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Amazonas-UFAM/FES/PRODRE, 2004.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. - 4. ed. - São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, Milton; SIQUEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 11ª ed. – Rio de Janeiro, Record, 2008.

SERAFICO, José; SERAFICO, Marcelo. **A Zona Franca de Manaus e o Capitalismo no Brasil**. Revista Estudos Avançados. 19(54), 2005.

SOUZA, Ana Maria Oliveira. **O patrimônio cultural imaterial da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus**. In: ÁVILA, Cristian Pio. *Patrimônio Imaterial em Foco*. Ex: 5, 2009.