

NARRATIVA SOBRE ESPACIALIDADE RIBEIRINHA NA FOZ DO RIO AMAZONAS



Emmanuel Raimundo Costa Santos
emmanuel@unifap.br
Universidade Federal do Amapá - UNIFAP

Canoas indo em direção ao navio.

RESUMO

Semelhante às da narrativa de Frei Gaspar de Carvajal, de meados do século XVI, outras mulheres guerreiras avançam em suas pequenas montarias em direção às embarcações regionais a fim de garantir suas permanências no maior rio do planeta. Para além da lenda das Amazonas, essa é uma história real presenciada na viagem fluvial entre Belém e Macapá. História que se confunde com a de outros passageiros que migram em definitivo ou temporariamente para a fronteira setentrional da Amazônia. É nesse vai e vem como que no movimento das marés, e diante da necessidade econômica cada vez maior, que múltiplas trajetórias geográficas se encontram no vasto estuário amazônico. Assim, uma espacialidade se constitui com a articulação entre formas sociais quase primitivas e modernas relações socioeconômicas. Aparentemente contraditórias, elas contribuem para a produção das particularidades no espaço ribeirinho Amazônico.

Palavras-chave: estuário do Amazonas, imaginário, trajetória geográfica, ribeirinho, narrativa

RESUMEN

Narrativa similar de Fray Gaspar de Carvajal en la mitad del siglo XVI, mujeres guerreras avanzan en sus pequeños botes hacia la nave para garantizar su permanencia en la desembocadura del río más caudaloso del planeta. Aparte de la leyenda de las Amazonas, se trata de una historia real observado en viaje por el río entre las ciudades de Belém y Macapá. La historia que se entrelaza con los otros pasajeros que emigran de forma permanente o temporal de la frontera norte de la Amazonía. Es este ir y venir como el movimiento de las mareas, y ante la necesidad de que cada vez más económicas que las múltiples trayectorias geográficas se encuentran en el amplio estuario del Amazonas. Por lo tanto, una espacialidad se constituye a través de la articulación de las formas sociales primitivas casi con las modernas relaciones sociales y económicas. Estos aparentemente contradictorios contribuyen en la producción de la zona ribereña del Amazonas particular.

Palabras claves: desembocadura del Amazonas, imaginario, trayectoria geográfica, ribereño, narrativa.



INTRODUÇÃO

A Amazônia é uma região muito fértil ao se tratar do desenvolvimento de narrativas, tanto que o seu principal rio serviu de contexto para duas grandes histórias do imaginário moderno sobre a mesma como, por exemplo, a Lenda das Amazonas e o Mito do El Dourado. Baseadas na mitologia do velho mundo e na ambição dos viajantes europeus, essas narrativas, comporiam o imaginário dos estrangeiros e passaram a responder à surpreendente e desconhecida realidade dessa porção do Novo Mundo. As Amazonas foram avistadas durante a expedição de Francisco de Orellana, o primeiro a navegar dos Andes ao Oceano Atlântico pelo grande rio, até então batizado pelo navegador Vicente Pinzon de Santa Maria de Mar Dulce.

Tal expedição foi narrada pelo Frei Gaspar de Carvajal e, através de uma forte tradição oral, a lenda das Amazonas e a existência de uma cidade cheia de ouro perdida no interior da Amazônia cheia de ouro, atraiu durante séculos inúmeros exploradores e expedições que, em sua maioria, tiveram fins trágicos (BENTES, 2006). De qualquer forma, depois da narrativa de Carvajal o rio outrora batizado por Pinzon passou a ganhar a denominação de rio das Amazonas e, depois, simplesmente, Amazonas. Esse é o principal curso d'água da maior bacia hidrográfica do mundo, que, também, tem seu nome derivado do dele, assim, como a floresta e a região onde estão inseridos. Dessa maneira, o grande rio das Amazonas é um elemento natural que ao longo do tempo, incorporou todo um caráter simbólico indispensável para a compreensão da produção de um espaço fantástico.

Historicamente a disposição geográfica do povoamento amazônico obedeceu à rede fluvial por onde se fazia a circulação. Desde o início do século XVII, os ibéricos ocuparam a região orientando-se pelos sítios com maior

densidade populacional indígena, quase todos localizados na extensa planície de inundação (várzea), que caracteriza grande parte do vale do rio Amazonas e de seus principais afluentes (CRUZ, 2008). Para Gonçalves (2001), muitas são as “Amazônias”. Entretanto, pelo menos dois padrões contraditórios de organização espacial podem ser identificados nessa região, por meio das diferentes paisagens verificadas: o padrão de organização do espaço rio-várzea-floresta, e o padrão de organização do espaço estrada-terra firme-subsolo. Em virtude das pretensões desse trabalho, o primeiro tipo de organização espacial supracitado ganhará maior evidência.

O sistema espacial rio-várzea-floresta foi predominante na região até a década de 1960, quando, então, passou a conviver com o esquema “estrada-terra firme-subsolo”, no processo de ordenamento do espaço amazônico. Nesse novo sistema espacial, o traçado das rodovias construídas na região e as frentes de expansão econômica como a mineral e a agropecuária, geralmente, atrelados aos modelos espontâneos ou dirigidos de ocupação privada ou estatal, vão passar a orientar de maneira mais intensa o ordenamento territorial regional.

Porções da Amazônia que ficaram de fora das repercussões dos projetos econômicos mais recentes, continuam ligadas a uma dinâmica econômica, social e cultural herdada do passado e das vias fluviais. Nesses espaços, o rural e o urbano se confundem e resistem a uma temporalidade imposta pelo ritmo da modernidade, a qual não conseguiu ainda ser completamente assimilada. Assim, o esquema “rio-várzea-floresta”, expressará múltiplas temporalidades e espacialidades conviventes e conflitantes, o que lhe confere um caráter híbrido, em que o espaço reflete o modo de vida ribeirinho.

Os ribeirinhos em seu processo de ocupação ao longo das várzeas dos rios amazônicos,

constituíram um modo de vida bem peculiar e característico a essa região. Sua experiência histórica com os rios e com a floresta legou-lhes práticas e valores que possibilitam a manipulação de ecossistemas extremamente delicados, por meio do desenvolvimento da pesca, da agricultura e do extrativismo. O rio, que tem importância fundamental para a vida do homem ribeirinho amazônico, corresponde a um referencial central em sua organização espacial, em seu ritmo social e no seu imaginário (mitos, lendas, crenças e cosmogonias).

Nesse modo de vida, o rio não significa apenas um principal acidente geográfico, mas um meio de subsistência, de comunicação e de transporte, das pessoas, ainda, como mediação entre os significados e representações do imaginário social geográfico (CRUZ, 2008). Assim, os dois agentes mais ativos da geografia humana na Amazônia são o homem e o rio, este preenchendo a vida daquele de motivações psicológicas, imprimindo rumos e tendências a essa sociedade e criando tipos característicos da vida regional (TOCANTINS, 1988).

Lugar de passagem para a entrada no mundo amazônico, desde os primeiros anos da chegada do colonizador, a foz do rio Amazonas e seus emaranhados de rios, furos e ilhas compoem o arquipélago marajoara, possibilita a articulação fluvial entre as cidades de Belém/PA e Macapá/AP e nos reserva um contato com a dinâmica da vida ribeirinha e de traços gerais de sua geograficidade, que devem ser compreendidos para além das imagens e paisagens.

Em sua reflexão inicial esse artigo faz referência ao imaginário das mulheres guerreiras de Orellana e Carvajal e, metaforicamente propõe a partir de uma narrativa recente, compreender práticas de sobrevivência e de múltiplas trajetórias geográficas de constituição da trama de uma espacialidade, onde se manifestam relações

sociais e espaciais do mundo ribeirinho amazônico.



Rota atual de transporte entre Belém e Macapá

Imagem 01: Rota fluvial entre as cidades de Belém/PA e Macapá/AP (Porto de Santana).

Fonte: AHIMOR, 1997.

O foco narrativo se concentrará durante a viagem fluvial entre as cidades Belém/PA e Macapá/AP, que se dá através do rio Pará e dos furos de Breves, Jacaré, Grande e Macacos, numa extensão de aproximadamente 574km ou 309 milhas (Figura 01), com duração de 1(um) dia, se realizada numa embarcação grande de passageiros e cargas, denominados de navios regionais.

Para se ter uma noção do mundo das águas da Amazônia apresenta-se a seguir alguns dados da magnitude de sua dimensão física, especificamente no Brasil, pois ele se estende para outros países da América do Sul. A Amazônia Legal, compreende uma área de mais de 5,2 milhões de km², que correspondem a 61% do território nacional, dos quais 5,1 milhões são de terras e 96, mil km² de água. Da área de terra, cerca de 900 mil km² são várzeas inundáveis, localizadas principalmente nas margens dos grandes rios. A bacia hidrográfica do rio Amazonas/Solimões possui 13 mil quilômetros de vias navegáveis com profundidade superior a 1 metro durante 90% do ano (AHIMOR, 1997). Assim, não é difícil imaginar a dimensão das

relações sociais e espaciais presentes nesse universo ribeirinho.

Por isso, longe de querer apresentar a totalidade dessa particular região amazônica, bem desconhecida ainda, a seguinte narrativa se resume a oferecer uma trajetória e um olhar sobre esse mundo, que mesmo para muitos da região pode significar um imaginário distante e perdido na memória.

METODOLOGIA

Velhos imaginários, novas narrativas

O imaginário ultrapassa o campo exclusivo das representações sensíveis, pois compreende ao mesmo tempo, as imagens percebidas, as imagens elaboradas e as ideias abstratas que as estruturam. É a valorização da potência poética da imagem, que emerge do inconsciente coletivo, constituindo-se, simultaneamente como pensamento e linguagem (DURAND, 2002). Assim para além de uma representação eminentemente geográfica, propõe-se a partir da experiência de uma viagem de navio pelos rios da Amazônia apresentada na forma de narrativa, buscar elementos que possa conter, também, a dimensão do imaginário em sua relação com a espacialidade do mundo ribeirinho.

A memória organiza esteticamente a recordação, daí o caráter fundamental do imaginário que é ser eufemismo, tendo em vista que se ergue contra o tempo e garante ao ser a possibilidade do regresso, para além das necessidades do destino, num espaço igualmente denominado fantástico, diferente do espaço absoluto, euclidiano, prisioneiro em suas formas (DURAND, 2002). A função fantástica guia todo o aspecto de criação do espírito humano, tanto teórico quanto prático, tendo em vista que a consciência do imaginante está no movimento do pensamento, que separa o sujeito do objetivo, sendo ela, portanto, transcendente, ou

seja, vai além das coisas e dos sujeitos.

A narrativa, que em termos literários costuma se apresentar em forma de prosa ou em versos, é um processo de exteriorização do imaginário, uma atitude objetiva e baseada

na sucessividade. Ela está presente no mito, na lenda, na fábula, no conto, na novela, na história, na conversação etc. e faz parte da vida do homem em todos os tempos, em todos os lugares, em todas as sociedades. Sua história começa com a própria história da humanidade, não havendo em parte alguma, povo algum sem narrativas, as quais, frequentemente, são apreciadas em comum por homens de culturas diferentes, e até mesmo opostas (BARTHES, 1972). Elas são inumeráveis e podem ser sustentadas pela imagem, fixa ou móvel, pelo gesto, ou, ainda, pela mistura ordenada de todas essas substâncias.

Não convém aqui estabelecer um exercício analítico dos elementos estruturantes de uma narrativa. No entanto, o que viria a ser o seu elemento essencial: o conjunto de acontecimentos que ocorrem num determinado espaço tempo, ou seja, a ação. Aristóteles, em sua poética, já afirmava que sem ação não pode haver tragédia, daí segue a importância de seus personagens. No caso da narrativa sobre “as novas amazonas” a ação principal é desenvolvida em um ambiente físico e numa sequência encadeada e organizada em ordem e num tempo cronológico, por dois personagens principais, do tipo protagonistas, modelados e de autocaracterização. Por fim, o narrador participa de forma homodiegética e desenvolve uma focalização externa e interventiva.

Porém, antes de mergulharmos no mundo das águas amazônicas, chamo atenção para o referencial teórico de espaço adotado nesse texto, o qual tem como base os princípios levantados por Massey (2008), para quem o espaço é, sobretudo, um produto de inter-relações, de uma esfera de possibilidades da

existência da multiplicidade, da “diferença” e da heterogeneidade, e por fim, de um espaço sempre em processo e nunca como um sistema fechado. Destaco, também, dois conceitos que estão presentes de forma implícita e explícita na narrativa: o de “trajetória” e o de “estória”. Esses buscam enfatizar o processo de mudança de um fenômeno e carregam em sua ênfase a temporalidade e a espacialidade, inseparáveis e intrínsecas ao seu caráter. No entanto, em relação ao termo “estória”, soma-se o entendimento de alguma coisa relatada, ou de uma história interpretada, ou ainda, a história da mudança, do movimento das próprias coisas (MASSEY, 2008).

Nessa perspectiva, ênfase que essa viagem não deve ser tratada apenas como um mero deslocamento através do espaço enquanto superfície, o que denotaria apenas a sua paisagem. Ela deve ser entendida, porém, como uma multiplicidade de trajetórias, por uma espacialidade oriunda de uma produção relacional específica, ou seja, ocorreu por um espaço de múltiplas estórias em processo. Assim, nem eu, nem os demais passageiros do navio estávamos “atravessando espaço”, mas desenvolvendo o encontro de estórias, que juntas vão tecer um sentimento mais ou menos coerente de estar “aqui”, “agora” (MASSEY, 2008).

Assim, o espaço considerado implica o inesperado, “sendo algumas vezes por um acaso circunstancial, outras não: arranjos-em-relação-um-com-o-outro, que é o resultado da existência de uma multiplicidade de trajetórias” (MASSEY, p.p 165-166, 2008). Dessa maneira, é do encontro de múltiplas estórias no tempo e no espaço que se constitui uma trama singular de espacialidade, pois diferente de uma estrutura fechada à espera de ser representado, o espaço, é aqui considerado aberto, interacional e sempre com conexões e interações a serem feitas, que podem ou não ser realizadas.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

De volta ao mundo das águas

Já se passaram mais de duas décadas desde a minha primeira experiência em viagem de navio de Belém a Macapá. Com duração média de um dia, conforme já mencionado, o roteiro é feito através de um verdadeiro labirinto de rios, furos e baías, que molduram a pujante floresta de várzea amazônica, pontuados por humildes palafitas isoladas, ou que se agrupam formando pequenas vilas ribeirinhas a avançar sobre os corpos d’água até o fim dos trapiches.

Aparentemente pouca coisa mudou na paisagem e na forma de fazer essa viagem. Mudança maior só no olhar do viajante e narrador de mais uma aventura pelo espaço do mundo das águas amazônicas, pois o deslumbramento inicial em face de sua singularidade passa a ganhar uma dimensão, ainda, mais ampliada através de lentes científicas adquiridas com o tempo, sobretudo, pelos estudos da geografia.

Em relação à paisagem, o predomínio da vegetação de várzea emoldurando as várias ilhas que compõem o arquipélago marajoara se mantém, com destaque aos açazeiros, como que ajardinando o entorno das palafitas. O calor elevado e úmido, típico da faixa equatorial, e a expectativa da chegada da chuva da tarde para amenizá-lo são, também, sensíveis e ajudam a compor a paisagem. É até irônico o fato de haver tanta água ao redor do navio convidando a um mergulho e não poder fazê-lo visto não ser, infelizmente, um passeio turístico com parada para banho.

Quanto aos procedimentos e às condições em que se faz a viagem, à qualidade do navio e dos serviços oferecidos, também, pouca coisa mudou. Lá estão o vendedor de cordas e redes na entrada do galpão de embarque, dos agentes das empresas oferecendo viagens aos que

chegam, e os passageiros, com suas bagagens formando uma fila considerável esperando a hora do embarque, pois quando ele começa, todos querem chegar logo nos conveses do navio para escolher, segundo suas preferências, os melhores lugares para armar as redes e guardar seus pertences em baixo delas. Eu mesmo, em algumas viagens, por não me apressar tive dificuldades depois em encontrar um lugar para a minha rede; isto acontece, principalmente, nos períodos de férias escolares e de fim de ano.

Outra atração, se é que pode assim ser tratada, que infelizmente, também, não mudou no percurso da viagem é a aproximação de inúmeros ribeirinhos em suas canoas, abordando o navio fazendo gestos com as mãos e emitindo pequenos ruídos, pedindo aos passageiros que arremessem alguma coisa em sua direção. Na maioria das vezes, os passageiros, que não são de primeira viagem já trazem em sacos plásticos roupas, brinquedos e calçados. Outros, que vivenciavam pela primeira vez essa situação, acabam arremessando alimentos trazidos consigo para prover a viagem ou mesmo dinheiro, também embalados em plásticos.



Imagem 02: Canoas indo em direção ao navio.

Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

Quando vi pela primeira vez essa cena, mesmo sendo da região, fiquei tristemente surpreso ao ver tantas pessoas pedindo, quase

como em forma de um ritual, pois em certos furos, vinham a estibordo e a bombordo do navio, num movimento que parece ensaiado, para depois de sua passagem “baterem” em retirada de volta aos seus trapiches de origem, à espera de um novo “ataque” sobre uma nova embarcação. Ficava pensando que deveriam saber os dias e horários dos navios, mesmo que não soubessem, devido a pouca velocidade, é possível avistá-los ainda à distância e se preparar para o rito, pois suas casas se debruçam sobre o rio que é a sua rua.

A presença desses ribeirinhos ocorre em vários trechos de rios, desde as proximidades de Belém, em sua porção insular, até antes de o navio atravessar a baía de Macapá, na foz do grande rio das Amazonas, e aportar em Santana, já no estado do Amapá. Tal prática é comum quando navios passam pelas águas calmas dos furos que interligam os rios e as baías que configuram o grande estuário amazônico. O tamanho das canoas, denominadas de montarias, é geralmente proporcional à idade e a quantidade de pessoas a bordo, que podem ser crianças, jovens, mulheres e homens; sendo que em algumas vezes a família inteira comparece, inclusive com o seu cachorro.

É como se fossem pedintes dos rios, mas bem diferentes dos que vivem no desalento das ruas, pois diante da exuberância da floresta de várzea e da majestade do rio, tem-se a sensação que mesmo estando nessa situação, eles possuem uma dignidade não encontrada em um contexto urbano. Os ribeirinhos aparentam ser mais saudáveis e até mais alegres. É como se fossem pescar, só que ao invés de obterem o peixe que vem do fundo do rio, algum produto industrializado lhes será arremessado do alto, de forma que podem ter sorte e voltar com algum “pescado”, ou retornar a seus trapiches sem nada e esperar o próximo navio.



Imagem 03: Esperando.

Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

Na imensidão da Amazônia esses ribeirinhos estão a dias de uma cidade, considerando que os meios de transportes que possuem é a canoa a remo, e uma viagem de barco a motor representa um custo elevado diante de seus recursos financeiros provenientes, na maior parte das vezes, da venda do excedente de seus produtos de subsistências, de parques salários, aposentadorias ou de programas de assistência social, que têm que atender, geralmente, famílias numerosas.

A condição de relativo isolamento espacial, a aparência humilde, o esforço físico e a coragem de remar em direção ao navio somada à habilidade de enfrentar o desafio das ondas por ele geradas e transformá-las em condição favorável para voltarem à margem, sejam talvez os elementos que ajudem a sensibilizar os que estão de passagem pelo mundo das águas.

Outras Amazonas

Era sábado 01/05/2010, feriado do Dia do Trabalho, e nesse dia o Navio São Francisco de Paula zarpou no horário. Com capacidade para 215 passageiros, realizava nesse tempo duas viagens semanais: uma na quarta-feira e outra no sábado, saindo respectivamente às 10 e 12 horas, do galpão 09 do porto da Companhia Docas do Pará, local de onde partem navios para viagens regionais, como por exemplo, para as

idades de Santarém (PA), Manaus (AM) e Macapá (AP) e outras da bacia amazônica.

O navio São Francisco de Paula possui três converses: o principal, por onde embarquei e armei em seguida minha rede e, também, onde fica o pequeno restaurante; acima, o convés superior, além de área para redes, estão os camarotes e a cabine do comandante; por último, no convés Tijupá, a parte mais alta da embarcação, fica o bar com mesas e cadeiras de plásticos, e caixas de som que tocam quase sempre o mesmo ritmo musical popular predominante na região, o brega, entoadado em suas várias derivações.

Quando anoitece o convés Tijupá se transforma praticamente numa boate, inclusive com uma iluminação especial. Depois de um banho refrescante e de vestirem roupas mais confortáveis, alguns passageiros se dirigem para a parte mais alta do navio e lá tomam alguma bebida, conversam, dançam, ou simplesmente usufruem o vento mais úmido e frio da noite amazônica.

Passava das 17h00 e o sol amazônico ainda mantinha seu vigor, garantindo para todos um belo fim de tarde azulado e borrado por algumas poucas nuvens. O navio se aproxima de mais um furo, cujas margens não ficam tão distantes e logo à frente observam-se os ribeirinhos saindo apressados dos trapiches de suas casas rumo ao meio do rio, fazendo o gesto habitual das mãos e emitido o som já conhecido por muitos dos passageiros.

De repente, a monotonia do barulho do motor e das águas barrentas batendo no casco da embarcação é quebrada pelo movimento apressado de um dos membros da tripulação, que se debruça sobre o guarda-corpo, e passa a mirar a estibordo uma montaria que se aproxima rapidamente do navio, diferenciando-se das demais.

As marolas levantadas pelo navio ao singrar

as águas calmas de mais um furo do arquipélago do Marajó causavam a impressão de que a qualquer momento a canoa observada poderia ir a pique. Nela havia duas jovens mulheres que remavam decididamente como se quisessem passar pela frente do navio, mas, pela velocidade de ambos, notava-se que fatalmente, o que ocorreria era um choque.

Para a surpresa e apreensão de muitos passageiros, que atraídos, acompanhavam aquela verdadeira cena de filme de aventura, uma das jovens, com extrema destreza e coragem, fica em pé na proa da canoa, esperando o momento certo para fisgar o navio, enquanto a outra passa a intensificar as remadas como que para compensar a ausência da primeira e, ao mesmo tempo, vencer as ondas que desequilibravam a pequena canoa.

Logo, com um movimento rápido e certo, um gancho de ferro atado a uma corda é arremessando em direção ao primeiro dos pneus presos a estibordo do navio, os quais servem de amortecedores na hora dos atraques nos trapiches e portos. A partir desse instante, a canoa começa a emparelhar com o navio e a ser rebocada a uma velocidade de aproximadamente 24 km/h. É tudo muito rápido, mas perigoso, pois qualquer descuido faria a canoa virar.



Imagem 04: "Fisgando" o navio.
Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

O desafio dessas verdadeiras amazonas agora é equilibrar a pequena canoa ao lado do navio, como que estacionando-a. Para tanto, passam a liberar de forma hábil e segura a corda presa ao gancho, para assim adequarem-se à nova velocidade imposta, que apesar de parecer baixa em se tratando de um deslocamento em meio aquático, ganha magnitude. Tal proeza não seria possível se não fosse um trabalho de equipe, pois a outra jovem, sentada na popa da pequena embarcação passa a usar o seu remo como uma quilha, mantendo o equilíbrio até que a canoa fique encostada ao navio e aprumada, sem esquecer, esporadicamente, de retirar a água acumulada em seus pés usando uma pequena cuia.

Feitas as devidas manobras e amarras, vários passageiros, depois de observarem, atônitos, aquelas duas mulheres fisgarem o navio em pleno deslocamento e sem que o comandante em nenhum momento reduzisse a marcha, aproximam-se aos poucos da canoa que acompanhar o navio a reboque, buscando saber do que se tratava e o que suas condutoras traziam. Ao perceberem que havia camarões acomodados no fundo da pequena embarcação, passam a perguntar o preço, sondando também se as moças não tinham açai.

As duas jovens aparentemente tímidas, dão início àquele comércio informal em movimento, vendendo camarões regionais já cozidos e acondicionados em sacos plásticos, a R\$ 2,00, e em pequenos paneiros, a R\$ 5,00. A moça morena, com traços típicos da mulher amazônica, ficava em pé pelo lado de fora do navio intermediando a venda com os passageiros, enquanto a outra, branca e de cabelos alourados, permanecia agachada na canoa e repassando os camarões à medida que eram solicitados; um dos tripulantes do barco ajudava as duas, demonstrando já conhecê-las e estar acostumado com todo aquele procedimento.

Em pouco mais de vinte minutos os cerca de 20 sacos e 09 painhos de camarão foram vendidos, não dando para quem queria, pois regionalmente a degustação desse petisco é bastante apreciada pela população em geral, especialmente acompanhado de uma cerveja tomada no bar do navio, ou como complemento no jantar. De qualquer maneira, o trabalho de dias se transforma assim, merecidamente, numa renda de R\$ 85,00.

Depois da venda dos camarões, as duas moças se sentam no parapeito do navio, voltadas para dentro do convés principal e passam a observar o movimento dos passageiros. Alguns homens se aproximam buscando puxar conversa com as jovens, que se tornam um tipo de atração e de visita inesperada. Elas conseguem se esquivar muito bem de perguntas indiscretas, sem perder a simpatia e a aparente alegria de estarem ali, pois passava a impressão de que a interação com os passageiros e tripulantes do barco as retiravam por alguns instantes de sua vida ribeirinha, mesmo que tivessem que falar dela e trazê-la até nós.

Depois de diminuído o assédio sobre as duas, aproximei-me, meio preocupado em ser interpretado como mais um passageiro inconveniente. No entanto, dei início a um diálogo com a jovem morena cabocla¹, e que timidamente me respondeu algumas perguntas sobre sua “lida”. Seu nome é Alessandra, e tem 27 anos; a outra moça, Marília, é sua prima, e ambas moram na localidade conhecida por Furo da Jararacá (Imagem 05).



Imagem 05: Outras Amazonas.

Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

A estratégia do deslocamento para a venda dos camarões e do açaí, quando é tempo de safra deste fruto, depende de pegarem carona da mesma forma que fisgaram o navio, só que em sentido contrário ao que estávamos navegando. Naquela ocasião disseram que foram rebocadas por uma balsa que transportava botijões de gás de cozinha até o local onde abordaram o navio, conhecido por Ponta Negra.

Alessandra diz que antes de sair de sua casa para vender os camarões liga do telefone público de sua localidade para o celular do enfermeiro do navio, que a informa sobre a hora de saída do porto de Belém. Tal informação lhe permite calcular o tempo necessário para se preparar e executar toda a estratégia de deslocamento. Assim, após venderem o seu camarão, as duas já estão fazendo a viagem de volta para casa, esperando o momento certo para desvencilhar sua canoa do navio e retornar para o mundo das águas.

Segundo afirmaram, são elas próprias que capturam os camarões e os preparam, empacotam, transportam e vendem. Imagino quanto devem remar sob sol e chuva para a realização de todas essas etapas. De fato, o esforço pode ser notado em sua forma física esguia e na musculatura firme, observando-se ainda algumas rugas e sardas na pele da jovem Marília pelo fato de ser muito branca.

Indagadas sobre quantas vezes faziam essa atividade, elas responderam que quando têm camarão e ou açaí para vender, pelo menos uma vez por semana, e quando não conseguem a mercadoria não vêm até o navio. Nesse instante percebi que elas queriam dizer que não se aproximavam do navio para pedir, mas só para realizar o seu comércio.

Passava um pouco das 18h00 horas quando chegamos ao ponto onde elas partiram e, com a mesma rapidez da chegada, as duas amazonas voltaram para sua canoa, e pediram ao

¹ A fisionomia das “duas novas amazonas” resume bem a presença de europeus (brancos) e a mistura racial com os indígenas locais, originando um dos tipos regionais do Brasil, o cabloco amazônico. O cabloco é utilizado como uma categoria de classificação social que inclui dimensões geográficas, raciais e de classes. É um tipo humano característico da população rural da Amazônia e está relacionado à sua história (LIMA, 1999).

tripulante que soltasse a corda que a prendia ao navio e, de forma tranquila e suave, passaram a deslizar pelo rio afastando-se de nós e retornando ao mundo das águas.

Guardiões do território

Passado algum tempo do retorno das amazonas, provavelmente para sua casa no furo da Jararacá, a noite se instalou de vez na costa oeste da Ilha do Marajó. As palmas verdes dos açazeiros, refletidas nas águas cor de caramelo em contraste com o céu azul de anil, deram lugar, à escuridão; pontuada por poucas e fracas luzes das palafitas que mais parecem vagalumes distantes. A intersecção das duas moças na estória daquela viagem é como se tivesse trazido para dentro do navio ou, pelo menos, para dentro de mim, toda aquela espacialidade ribeirinha amazônica, que até então se apresentava através de uma paisagem bucólica externa e distante, que ia ficando para trás à medida que avançávamos rumo ao destino final da viagem.

Fiquei imaginando como seria o cotidiano delas e de milhares de outros ribeirinhos daquela região, como se deslocavam em suas canoas para pescar, coletar, estudar ou ir a festas, como seria o ritmo de seus dias e, de suas vidas diante de uma espacialidade ainda regida, em grande parte, pelo tempo da natureza, das marés, do açaí e da melhor lua para pescar. Em contra partida, como lidariam com a atração exercida pela promessa de uma vida melhor no centro urbano mais próximo, geralmente, Belém ou Macapá. E o mundo das águas, então, ficaria para trás? Voltariam para ele somente de passagem, para rever os parentes que ali permanecem? Ou, ele restaria guardado só na lembrança, no imaginário de um outro tempo e espaço?

Em certas “Amazônias”, os rios, ainda, funcionam como verdadeiras estradas ligando pequenas comunidades e cidades. Até a criação

do ex-Território Federal do Amapá em 1943, Toda essa porção da Amazônia Oriental pertencia ao estado do Pará. No entanto, mesmo passadas mais de sete décadas depois da separação territorial, ainda hoje, a base cultural do Estado Amapá (1988), suas redes sociais e relações econômicas, estão fortemente vinculadas com o estado que lhe deu origem. Atualmente, em torno de 75% dos imigrantes que se dirigem ao Amapá provêm da grande Belém e das Ilhas do Marajó, como por exemplo, dos municípios de Afuá, Breves e Gurupá. Assim, grande parte dessa interação socioespacial é feita através desse caminho fluvial, pois a outra opção de transporte é o aéreo.



Imagem 06: Esse rio é minha rua.
Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

Belém é passagem quase obrigatória para aqueles que do Pará, ou de outras partes do Brasil, buscam novas oportunidades econômicas na fronteira da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA (SANTOS, 2012), e a cidade de Macapá, com o porto de Santana e seu aeroporto comporta-se como principal portão de entrada para o interior do estado e para o acesso internacional às Guianas, em especial, para a cidade de Caiena na Guiana Francesa. Esse movimento, porém, ocorre nos dois sentidos e costuma se intensificar nas festas de fim de ano

e nas férias escolares, período de matar a saudade e gastar o dinheiro acumulado nos confins da fronteira e do humano, conforme ressalta José de Souza Martins.

A Amazônia Setentrional Amapaense é semelhante uma ilha, que ainda hoje só é possível chegar, ou dela sair, por via aérea ou fluvial. O meio mais popular e acessível às várias camadas socioeconômicas da região é o transporte fluvial, pois as tarifas aéreas só conseguem competir com as dos barcos se forem compradas com certa antecedência e, geralmente, através do uso de cartões de crédito e da internet, sem contar que, os que escolhem o navio para fazer essa viagem não costumam ter problema com excesso de bagagens e de variação de tarifas.

Múltiplas trajetórias interagiram durante a viagem na trama de sua espacialidade, pois ali, confinadas no navio entre Belém e Macapá diferentes histórias se encontraram, como as de Alessandra e Marília, vendendo o seu camarão regional; a do professor paraense, natural de Virgia/PA, concursado pelo Estado do Amapá, ou a comerciante cearense que mora em Caiena e veio comprar roupas no Ceará, e que ao descer no porto de Santana com seus fardos de mercadorias, ainda, terá que enfrentar oito horas via rodoviária até a cidade de Oiapoque/AP para, finalmente, de lá, entrar na Guiana Francesa. Outros, pela primeira vez seguem rumo à fronteira setentrional norte do país, atrás de uma vida melhor, quase sempre de forma clandestina e sem grandes sucessos; já alguns estão retornando de tratamentos médicos especializados que buscaram em Belém, Brasília ou São Paulo, ou, simplesmente voltando de férias ou de visita para conhecer e ou rever os parentes que ficaram do outro lado do rio das Amazonas, em especial, na metrópole paraense.

A região do Amapá denominada na época do Brasil Colônia como as terras do cabo norte, já

pertenceu a espanhóis, ingleses, franceses e portugueses antes de se tornar reconhecidamente território brasileiro, o que só ocorreu de forma definitiva no início do século XX. Portanto, esses caminhos das águas no estuário amazônico já foram palco de muitas trajetórias, seja das tribos indígenas antes do “descobrimento”, seja dos brasileiros ribeirinhos e migrantes contemporâneos. Pergunta-se, no entanto, quem seriam os verdadeiros guardiões desse território?

Muitas histórias e encontros entre indígenas, estrangeiros, portugueses e brasileiros, passaram a constituir e a tramar a espacialidade ribeirinha amazônica, que para longe de discursos de uma Amazônia de “vazios demográficos”, mantém ativa a produção desse espaço. Dessa forma, os ribeirinhos ao longo dessa trajetória, mesmo sem saber comportaram-se como os verdadeiros guardiões do território, guerreiros assim como as Amazonas do imaginário de Francisco de Orellana e das crônicas do Frei Gaspar de Carvajal.



Imagem 07: Chegada ao Amapá.
Fonte: Emmanuel Santos 05/2010.

Por volta das 12 horas do dia 02 de maio de 2010 o navio aportou no terminal flutuante do Porto do Grego, na cidade de Santana, distante

12 km de Macapá. À medida que o navio começa a fazer a manobra para ancorar, os passageiros já com suas bagagens

em mãos, organizam-se em fila, próximo ao local por onde ocorrerá o desembarque. Antes de concluída a atracação, porém, motoristas de táxis e carregadores pulam para dentro do barco e oferecem seus serviços. Assim, aos poucos, cada personagem daquela viagem começa a ganhar novos rumos e a fazer parte das relações e interações de novas espacialidades e das surpresas que elas reservam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A viagem de Orellana, inaugurou além de um ciclo de mitos um ciclo de preconceitos construídos sobre a Amazônia, pelo olhar e alma do estrangeiro. Uma visão da terra e da gente da região fundada no imaginário do homem de fora, que gerou uma visão distorcida da Amazônia, realimentada por mais de quatro séculos em face dos sucessivos e constantes choques culturais. Um dos mitos que mais persistem parece ser o da superabundância e da resistência da natureza da região, a qual foi descrita pelos viajantes como um lugar de florestas com árvores altíssimas a penetra nas nuvens, com frutos e flores de sabores e cores indescritíveis, com rios largos a se perderem no horizonte (povoados de monstros engolidores de navios em noites escuras), com animais estranhos e abundantes por todo o chão, pássaros cobrindo o céu e colorindo-o em nuvens de penas e plumas de todas as cores (LOUREIRO, 2002).

Esse e outros mitos acabaram sendo a tradução da grande narrativa da modernidade para Amazônia, que chega primeiramente na região pelas margens dos rios e atinge inúmeras tribos indígenas que habitavam a floresta de várzea. Rios, florestas e homens possibilitaram por séculos a invenção e a construção histórica dessa região por meio da extração de seus

recursos naturais. Todo esse processo legou-lhes uma singular ruralidade ribeirinha bem diferente de uma ruralidade imposta mais recentemente à Amazônia de terra-firme. Porém essa distorção da imagem e do imaginário de uma Amazônia rica pode ser contrariadas pelas intensas transformações e pela permanência que permeiam na Amazônia ribeirinha, como comprova a narrativa sobre a batalha do cotidiano das novas amazonas, fisingando navios para oferecer o que podem continuar extraindo dos rios e da várzea.

A aproximação de ribeirinhos em suas canoas, acenando e pedindo algo aos passageiros das embarcações que cruzam os rios amazônicos pode ser entendida, para além de uma condição de pobreza e de desigualdade regional, como a continuidade da narrativa que propõe um mundo novo e moderno. Uma imagem que lembra a cena em que os primeiros europeus presenteavam os indígenas com quinquilharias, no intuito de usurpar as riquezas da região. Atualmente, o navio, mesmo com sua pouca velocidade em relação a outros meios de transportes, continua sendo a representação mais concreta da modernidade diante do tempo-espaço lento da Amazônia ribeirinha, onde a captura do moderno acontece por meio de sua passagem, no encontro de ribeirinhos e de passageiros, através de uma nova troca: a de mercadorias industrializadas pela imagem desse encontro guardado na memória ou em câmeras digitais.

Uma recordação do exótico guardada no imaginário de um povo sem memória, que se sente estrangeiro em sua própria terra e não reconhece sua identidade, que se perdeu ao longo de séculos, tendo sido implantadas, em seu lugar, imagens e símbolos distorcidos de uma historicidade e espacialidade regional produzida por uma consciência externa a ela. A maioria dos que estão no navio não mais se reconhece como pertencente àquela realidade, mesmo que os seus traços caboclos revelem sua

origem, perdida para um estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência.

A modernidade inaugura uma época marcada pela desorientação, pela sensação de que não apreendemos plenamente os eventos sociais em que estamos envolvidos e de que perdemos o controle. A modernidade transformou as relações sociais e também a percepção dos indivíduos e coletividades sobre a segurança e a confiança, bem como sobre os perigos e riscos do viver. Nesse sentido, pode-se identificar as descontinuidades que separam as instituições modernas das tradicionais através do ritmo de mudança, do escopo da mudança e da interconexão de diferentes áreas do globo que levam a ondas de transformação social, as quais penetram virtualmente toda a superfície da terra, além da apropriação reflexiva do conhecimento que desencaixa (retira) a atividade social dos contextos localizados, reorganizando essas relações sociais através de grandes distâncias tempo-espaciais (GIDDENS, 1991).

É dessa maneira, que a modernidade solapa a confiança fundada nos valores tradicionais e pressupõe um novo ambiente em que possa se desenvolver a “segurança ontológica”, isto é, o “ser-no-mundo”, que “se refere à crença que a maioria das pessoas têm na continuidade de sua auto identidade e na constância dos ambientes de ação social e material circundantes” (GIDDENS, 1991, p.95). Ela diz respeito ao sentimento que temos sobre a continuidade das coisas e das pessoas, que nos é inculcado desde a infância e que se vincula à rotina e à influência do hábito.

A vinda de outras amazonas a bordo do navio São Francisco de Paula articula as trajetórias, até, então, aparentemente isoladas dos que estão de passagem e dos ribeirinhos do lugar, ou seja, rompe com a linearidade histórica do

pensamento moderno, pois naquele momento, coexistiram duas estórias, duas trajetórias de tempo e espaço diferente, mas que por uma hora passaram a fazer parte de uma única, produzindo também uma espacialidade particular. Em termos dialéticos, é a síntese da contradição socioespacial gerada pela própria condição da modernidade e de um modo de produção mundializado, ou ainda, do singular e do universal presentes naquela forma material particular da espacialidade ribeirinha amazônica.

Assim, a narrativa apresentada chamou atenção, entre outras coisas, para as diferentes trajetórias geográficas que se cruzam na região da foz do Amazonas, em um de seus principais eixos de deslocamento Belém–Macapá–Belém onde se destacaram as trajetórias dos ribeirinhos, como a das jovens guerreiras, a dos migrantes a caminho da ASA e da Guiana Francesa e mesmo a do narrador, e como essas trajetórias num diálogo com outras do passado, ajudam a pensar e construir novas geografias para essa Amazônia.

Por fim, gostaria de encerrar este texto com alguns questionamentos, como: para além da lenda das Amazonas, quem seriam hoje os verdadeiros guerreiros e guerreiras guardiões do território amazônico, de sua magia e de seu espaço fantástico? E como eles contribuem para as permanências e mudanças desse mundo das águas? Tenho como hipótese que os ribeirinhos amazônicos conservam, mesmo que já distorcidas pelos mitos e imaginários do passado e do presente, construídos externamente sobre a região, algumas trajetórias e estórias que guardam em si, uma temporalidade e uma espacialidade, que contêm os traços capazes de recompor a imagem e a identidade de uma Amazônia menos desvirtuada.

O preconceito em relação ao caboclo amazônico ribeirinho o mantém num estado

socioespacial de espera, de latência, de um espaço de passagem, de uma realidade aparentemente estática, de uma paisagem que não muda. E mesmo tendo muito de seus recursos já esgotados ao longo desses séculos, ainda, possui uma história que lhes permitem continuar tecendo suas tramas espaciais na riqueza de suas singularidades sociais e produtivas.

REFERÊNCIAS

AHIMOR. **Sistema de monitoramento do transporte fluvial na Amazônia.** Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental. Relatório final, maio de 1997.

BARTHES, Roland. **Introdução à análise estrutural da narrativa.** In: ___ et al. Análise estrutural da narrativa: pesquisa semiológicas. Petrópolis/RJ: Vozes, 1972. p.p 19-60.

BENTES, Dorinethe dos Santos. **As primeiras imagens da Amazônia.** Manaus-AM: Centro Cultural dos Povos da Amazônia/CCPA, 2006.

CRUZ, Valter do Carmo. **O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre identidade ribeirinha na Amazônia.** In: TRINDADE Jr.SaintClair;TAVARES,MariaGorettidaCosta. Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008.

DURAND, Gilbert. **As estruturas antropológicas do imaginário: introdução à arquetipologia geral.** São Paulo: Martins Fontes, 2002.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade.** São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias.** São Paulo: Contexto, 2001.

LIMA, Deborah de M. **A construção histórica do termo caboclo: sobre estruturas e representações sociais no meio rural Amazônico.** Belém: Novos cadernos do NAEA, Vol.2, n.2, Dez., 1999. p.p 5-32.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir.** Estudos Avançados. [online]. 2002, vol.16, n.45, pp. 107-121.

MASSEY, Doreen B. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SANTOS, Emmanuel R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas.** Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP, 2012. 252 p.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia.** Rio de Janeiro: Record, 1988.