A geograficidade dos comandantes de embarcação no amazonas

La geograficidad de los comandantes de embarcaciones en el amazonas

The geographicity of boats commanders in the amazon

Amélia Regina Batista Nogueira
Universidade Federal do Amazonas
Rua Amazonas, 488, apto. 304-B
Bairro Nossa Senhora das Graças - Manaus - AM
ab.nogueira@uol.com.br

Resumo: Ao longo dos anos a Geografia tem buscado pensar os lugares partindo, sobretudo de uma visão positivista ou marxista, aqui nossa intenção é demonstrar, tomando como referencial os pressupostos da fenomenologia o lugar a partir da experiência de quem o vivencia, perceber a geograficidade que existe na inter-relação homem e mundo. Nosso lugar de referencia é o Amazonas, especificamente o Careiro da Várzea, município que fica aproximadamente a vinte e cinco quilômetros de Manaus e os sujeitos que aqui falaram dele,foram os comandantes de embarcações que navegam pelos grandes rios que banham este estado cotidianamente. O Careiro da Várzea (AM) foi descrito e compreendido a partir da experienciação que cada um desses sujeitos tem e tiveram com ele, seus relatos apontam uma geograficidade existente entre estes e as pequenas comunidades que habitam os vários paranás e furos que fazem parte desta importante rede hidrográfica brasileira.
Palavras-chave: Geograficidade; Lugar vivido; Amazônia.

Resumen: A lo largo de los años la Geografía ha buscado pensar sobre los lugares partiendo sobretodo de una visión positivista o marxista, aquí nuestra intención es demostrar, tomando como referencia los presupuestos de la fenomenología, el lugar a partir de la experiencia de quien lo vivencia, percibir la geograficidad que hay entre la interrelación hombre y mundo. Nuestro lugar de referencia es el Amazonas, específicamente *Careiro da Várzea*, municipio que queda aproximadamente a veinticinco kilómetros de Manaus. Los sujetos que aquí hablaron de él, fueron los comandantes de embarcaciones que navegan por los grandes ríos que bañan este estado cotidianamente. *Careiro da Várzea* (Estado del Amazonas) fue descrito y comprendido a partir de la experiencia que estos sujetos tienen y tuvieron con este municipio. Sus relatos señalan una geograficidad existente entre éstos y las pequeñas comunidades que habitan los varios afluentes caudalosos y calmos riachos entre arboledas que hacen parte de esta importante red hidrográfica brasileña.
Palabras-clave: Geograficidad; Lugar vivido; Amazonía.

Abstract: Throughout the years Geography has *sought* to think places specially starting from a positivist and Marxist vision, here, our intention is to demonstrate, using as reference the presupposed of the phenomenology the place staring from the experience of who live it, to realize the *geographicity* that exits between men and earth. Our place of reference is Amazon, specifically "Careiro da Várzea", district which is located at twenty five kilometers from Manaus and the subjects that talked about it, the boats' commanders who sail the great rivers which daily bathes this state. The "Careiro da Várzea" (AM) was described and understood starting from the experience that each one of these subjects has and had with it, their accounts point a *geographicity* existent among them and the small communities that live at the various "paranás" and "furos" that constitute this important Brazilian hydrographic basin.
Keywords: Geographicity; Lived place; Amazon.

> "A sabedoria que é adquirida durante o curso.
> da vida, é o resultado da ternura da mente com o coração".
> (COWAN, James. *O sonho do cartógrafo*, p. 87)

As preocupações com os conhecimentos dos lugares ficaram registradas a partir das descrições e representações feitas pelos primeiros habitantes da Terra. Verificamos o fato ao nos deparar com as descobertas de desenhos e pinturas traçados em pedras, em casca de árvores, no chão, em peles de animais onde eram registrados os lugares e os modos de vida dos grupos que habitavam o mundo primitivo.

Descrições e representações como vimos, foram inicialmente registradas por homens comuns, que não tinham como objetivo a sistematização e veracidade daquele conhecimento. Eram colocadas ali, como eles estavam percebendo e concebendo o mundo em que viviam. Só muito tempo depois, com as "grandes navegações" e com a intensificação do comércio pelo "mundo" é que se sentiu a necessidade de representar os mais diversos lugares da forma mais exata e precisa possível. Importante seria que fosse registrado tudo que encontravam ao longo das viagens.

O século XVI foi o período das "grandes descobertas". Cada ano, muitos lugares e homens passavam ao domínio dos diversos impérios europeus (Portugal, Espanha, Inglaterra). Aumentava a necessidade de localizar precisamente onde estavam situadas as terras "conquistadas". Em meio a esta ansiedade, os cartógrafos e matemáticos ganham expressão entre os intelectuais das cortes. Os mapas eram fundamentais para a consolidação dos impérios, que discutiam através deles suas formas de ocupação e domínio.

Neste período, as informações levantadas sobre os lugares eram descritas a partir dos relatos dos povos dominados; relatos que consistiam na principal fonte para a elaboração das novas cartas. Muitas das cartas oficiais foram elaboradas apenas com as descrições dos lugares. Alguns viajantes que por aqui passaram admiravam-se em seus relatos com a precisão das informações fornecidas pelos primeiros habitantes do Brasil. Cortesão (1947) cita os seguintes relatos:

> "os aborígenes do Brasil, ainda em fins do século passado, eram capazes de traçar cartas de rios com seus afluentes, cachoeiras e povoados.Largamente o mostram Von Den Steinem, que orientou a segunda das suas expedições às nascentes do Xingu por uma dessas cartas, não só os índios dessa região desenhavam estes mapas espontaneamente na areia, mas quando solicitados pelo explorador alemão, refaziam o mesmo ou mais minucioso traçado com um lápis no papel.
>
> Um século antes, Alexandre Rodrigues Ferreira, a quem se chamou o "Humboldt brasileiro", fez a mesma repetida experiência com os índios dos rios Negro e Branco, dos quais obteve, no dizer do grande naturalista, alguns bons traçados de rios e notáveis ensinamentos.
>
> Por essa mesma época e nos mapas dos primeiros demarcadores das fronteiras do Brasil, se encontram com freqüência traçados de rios feitos exclusiva e declaradamente por informações indígenas." (CORTESÃO, 1947)

A localização é dada a partir da inter-relação do homem com as coisas e lugares. A posição exata não tem significado se o lugar não for reconhecido como parte da vida das pessoas ou dos grupos ao qual pertencem. A representação dos lugares significa a representação da história de cada sociedade com o lugar de vida. Por isto, todas as informações passadas pelos diversos povos que eram "conquistados", foram valorizadas e reconhecidas como a verdade sobre os lugares, passando a fazer parte do conteúdo dos mapas elaborados pelos seus "conquistadores".

Esses homens não tinham a preocupação geométrica exata quando traçavam os mapas. As representações eram frutos da sua vivência, de uma relação existencial com eles. O que descreviam era, na realidade, a relação de vida que eles mantinham com as montanhas, com os rios, com a floresta, com o deserto, com as planícies, com os outros homens e animais.

Podemos dizer que as primeiras representações foram elaboradas a partir dos Mapas Mentais construídos pelos antigos habitantes dos diversos lugares da Terra. Ao serem sistematizados, os lugares transformavam-se em pequenos pontos no meio das quadrículas dos papéis, calculados rigorosamente para que indicassem precisamente onde ficavam as "novas descobertas" e os "novos domínios". As descrições do que continham nos lugares passavam a ser muitas vezes sigilosas e do interesse dos "conquistadores e desbravadores".

Entre a vasta bibliografia que nos mostra a importância das representações cartográficas neste período da história, nos chamou atenção pela polêmica discussão nele contida o diário de um frei/cartógrafo do século XVI, que foi traduzido e comentado por James Cowan (1999) com o título, bem apropriado, de "O Sonho do Cartógrafo: meditações de Fra Mauro na corte de Veneza do Século XVI".

Fra Mauro foi um desses cartógrafos do século XVI que elaboravam seus mapas a partir das informações trazidas pelos viajantes e mercadores, sobre os lugares desconhecidos por onde andavam. A princípio, sua preocupação era como a de todos de sua época, de localizar exatamente onde ficavam os lugares descobertos. Sua intenção, entretanto mudou totalmente quando passou a perceber que o que mais impressionava os viajantes e mercadores não eram as riquezas que encontravam, mas a forma de vida de cada cultura por eles conhecida. Fra Mauro chega a se angustiar com sua forma limitada e geometrizada de ver o mundo. Nas suas reflexões questiona a arrogância da Igreja em achar que sua verdade era única e absoluta, pois em meio às narrações e comentários desses navegantes havia relatos de que outras manifestações religiosas falavam da verdade de forma diferente do cristianismo da época. Fra Mauro, então, inverte sua visão de mundo e passa a ter como idéia fixa construir um mapa onde estas formas de vida fossem registradas. É quando põe de lado a obsessão pela precisão matemática e procura representar as formas de vida de cada povo que veio a ser conhecido. Faz das narrativas dos viajantes e mercadores sua única fonte de informação, pois, Fra Mauro sofria por não poder, ele mesmo, viajar e ver com seus olhos aquilo que ele iria representar, já que vivia num mosteiro em San Michele di Murao (Itália). Reconheceu então que os viajantes e mercadores

> "eram observadores perspicazes do mundo imaginário". Minha tarefa, dizia ele, "era mapear as viagens desses homens que vagavam pelos caminhos desconhecidos da Terra... Abandonei a matemática e a física para estudar o mundo que eles tinham encontrado". (COWAN, 1999, p. 25)

Fra Mauro gravou lendas em seu mapa na esperança que aqueles que o lessem, pudessem ficar mais bem informados e compreendessem cada lugar respeitando as suas diversas formas de vida. Chegou à conclusão de que quanto mais tentasse traduzir as palavras daqueles informantes mais acreditava que nem ele nem os viajantes tinham "*hegemonia sobre a verdade*" (COWAN, 1999, p. 56). Atraiu não só viajantes ansiosos para registrar suas informações, mas cartógrafos, que queriam descrever a Terra não só do ponto de vista da riqueza e da dominação, como do ponto de vista da história e da cultura humana. Chegou a dizer estar convencido de que seu mapa era apenas mais uma versão da realidade:

> "Não somos as únicas fontes de saber. Nossa percepção pode ser posta à prova quando apreciamos um boto brincando para merecer nossos aplausos, uma vez que é seu desempenho que determina o nível de alegria que podemos sentir... Meu espírito está inquieto porque estou sempre procurando por alguma coisa que desafia a lógica". (COWAN, 1999, p. 36-37)

O diário de Fra Mauro nos envolveu não só pelos belos relatos dos viajantes e mercadores, como, principalmente, pelos questionamentos que ele, já no século XVI, fez sobre as cartas matematicamente produzidas. Um homem acostumado a traçar essas cartas se angustiou com a "pobreza" de informações que elas passavam a conter. Fra Mauro chegou a abandonar essa forma de representação para elaborar, tendo consciência das falhas, um mapa do mundo onde cada lugar deixaria de ser um ponto para ser representado por algo que melhor sistematizasse o que era aquele lugar e como viviam seus habitantes.

Sem as pretensões de Fra Mauro, nos vemos hoje vivendo o mesmo dilema: representar os lugares de forma que essas reproduções traduzam um pouco o que é cada lugar. Fra Mauro traçou os "Mapas Mentais" que os viajantes construíam em suas mentes sobre os diversos lugares encontrados. Esses "Mapas Mentais" continham informações traduzidas a partir da percepção dos viajantes, por isto, reconhecia Fra Mauro, que apesar de conter uma verdade do lugar, esta verdade, era a visão de quem vivia fora dele. O que provavelmente influenciava na informação.

As informações que estarão neste texto foram interpretadas levando em conta os relatos e as representações dos homens que vivem no lugar. Todos os comandantes que se envolveram nesta na pesquisa que deu origem a este texto, são moradores de um pequeno lugar do Amazonas, o Careiro da Várzea (Município do Amazonas), e nele habitam. Representaram, portanto seu lugar de existência. Seu mundo vivido.

Sobre a "geograficidade" dos comandantes de embarcações no Amazonas

Fazendo minhas as angústias de Fra Mauro, trouxe para sustentar nossos debates as análises feitas por Merleau-Ponty (1997), que alguns séculos depois se encontrou, como muitos outros contemporâneos seus, em meio às mesmas dúvidas de Fra Mauro a respeito da ciência e das experiências vividas. Assim como eles, ao iniciarmos este trabalho, perguntávamo-nos: de onde parte a ciência? Como se deve olhar para o "objeto" pesquisado? Como devemos nos posicionar diante dele?

Com tais questões, buscamos respostas em algumas proposições levantadas por Merleau-Ponty (1997). Ele nos leva a pensar na ciência como um conhecimento construído a partir das percepções vividas pelos sujeitos comuns e até pelo próprio cientista ou filósofo. Observamos ao longo de nossas leituras que Merleau-Ponty (1997) sustenta como proposição que

> "todo universo da ciência é construído sobre o mundo vivido. Se queremos pensar a própria ciência com rigor, apreciar exatamente seu alcance, precisamos primeiramente despertar essa experiência do mundo da qual é a expressão segunda." (MERLEAU-PONTY, 1997, p. 3)

Foi a partir dessa argumentação que procuramos buscar com os comandantes das embarcações no Amazonas as respostas para uma série de dúvidas a respeito dos referenciais e do conhecimento espacial deles. Queríamos entender sua "geograficidade". Compreender como conseguem navegar sem utilizar uma carta, uma bússola ou qualquer outro objeto de orientação técnica? Como conseguem fazer isto, sem se perderem ou saírem das rotas por eles navegadas?

Como hipótese, seguimos acreditando que os comandantes possuem conhecimento preciso das rotas e se localizam e se orientam a partir da experiência adquirida no espaço de circulação vivido diariamente por eles. Este saber é organizado mentalmente por eles, tomando forma de Mapas Mentais, perfeitas representações de toda a região percorrida.

A experiência tratada aqui será a que é adquirida pelos homens ao longo de sua existência. Aquela que se constrói no envolvimento com o mundo. Como afirmou Merleau-Ponty (1997), a experiência foi vista por nós como o conhecimento que "antecipa a Filosofia". Diz ele, "*a filosofia nada mais é que uma experiência elucidada*" (MERLEAU-PONTY, p. 99).

A experiência é o resultado da comunicação do homem com o mundo, onde homem-mundo constroem-se mutuamente. "*Ser experiência é comunicar interiormente com o mundo, com o corpo e com os outros, ser com eles em lugar de estar ao lado deles*" (MERLEAU-PONTY, p. 145).

Os comandantes, enquanto habitantes do Careiro da Várzea, demonstram uma intimidade com seu mundo de vida, o rio, tornando desnecessária a utilização de instrumentos técnicos de orientação. Quando precisam mudar de rota, ao serem fretados por comerciantes, empresas de pesca etc., procuram consultar um prático[1].

Embora saibam da existência de instrumentos técnicos que dariam a direção precisa dos percursos, não confiam neles, preferem lidar com quem é do rio. Sabem que este percebe as mudanças que o rio sofre a cada movimento das águas (Enchente-Vazante). Os práticos possuem informações que são atualizadas a cada vez que novas paisagens surgem. Localizam facilmente uma nova ilha que se forma na dinâmica de subida e descida do rio. Sabem localizar os barrancos que são encobertos pelas águas nas cheias e constituem obstáculos perigosos, assim como os bancos de areia que se formam no meio dos grandes rios. Os comandantes sabem que estas informações não são encontradas nos mapas oficiais, pois elas se renovam na

[1] Prático é a denominação utilizada para identificar os homens dos lugares que navegam na companhia dos comandantes quando estes não conhecem bem as novas rotas. Nos lugares onde os comandantes já conhecem, eles fazem o papel de prático para os que chegam.

dinamicidade da natureza amazônica e só quem a experiencia cotidianamente a apreende e a enfrenta com a naturalidade de quem conhece. Os comandantes e os práticos valorizam o conhecimento um do outro, compreendem que cada coisa que um deles sabe é importante para enfrentar o dia a dia das "*estradas aquáticas*" por eles percorridas.

Os instrumentos técnicos possuem dados geométricos, os homens dos lugares têm uma relação de existência, uma relação afetiva, de medo, de amor, de desamor enfim, uma relação de vida. Merleau-Ponty (1997) indica a importância da valorização da experiência de quem vive o lugar, percebe-se que cada ser tem uma relação íntima com seu lugar.

> "Sei onde está meu cachimbo, por um saber absoluto, e através disso, sei onde está minha mão e onde está meu corpo, assim como o primitivo está a cada instante imediatamente orientado, sem precisar recordar e somar as distâncias percorridas e os ângulos de deslocamento desde o ponto de partida." (MERLEAU-PONTY, p. 146)

Este saber que se dá através da experiência com o lugar é a que os comandantes trazem e que foi construída a partir de suas histórias com ele. Histórias que se reconstroem a cada movimento do rio, pois, como eles salientam suas referências não podem ser fixas, pois neste movimento de subida e descida dos rios, ilhas, árvores e casas aparecem e desaparecem. Pessoas saem e voltam povoando e repovoando as várzeas por onde eles navegam. É dessa experiência que iremos aqui discorrer. Não da experiência enquanto processo de experimentação, mas enquanto conhecimento que é construído na relação intersubjetiva entre homens e lugares. O conhecimento que é experienciado, vivido.

No intuito de demonstrar nossa hipótese, nos envolvemos com os moradores do Careiro da Várzea, espalhados pelos vários paranás que compõem a rede hidrográfica do Careiro, para que através de suas histórias e conhecimento pudéssemos falar melhor desse lugar. Em seguida procuramos os comandantes para que demonstrasse no papel o desenho que organizam mentalmente da região que por eles é habitada e por onde eles navegam. Lembramos, mais uma vez, que a experiência de vida desses comandantes foi considerada por nós como fonte primeira de toda nossa busca. Estamos certas de que eles, por fazerem desta atividade sua fonte de existência, podem traçar, relatar e demonstrar uma outra forma de perceber, representar e apreender o mundo. Acreditamos também que "*cada um dos objetos do mundo é tudo aquilo que os outros vêem dele*" (MERLEAU-PONTY, p. 105). Não só o que nós pensamos ser, mas o que os outros também percebem. O mundo, o lugar para o geógrafo, apresenta-se a cada um sob uma perspectiva, e cada uma dessas deve ser considerada na construção do conhecimento geográfico.

Os comandantes, após vários contatos nossos, compreenderam que o conhecimento deles era importante e que poderiam contribuir para a elaboração de um saber que fosse utilizado por outros que vivem além de sua comunidade. Isto se deu depois de termos, ao longo das conversas, demonstrado como seria importante registrar o que eles sabiam sobre a região para escolares, pesquisadores e professores.

Descemos e subimos o rio várias vezes, percorrendo, a cada dia, uma linha diferente. Vale lembrar que cada linha implica em um outro barco, cujo comandante não é o mesmo. Vivemos alguns dias com a rotina de quem navega no Amazonas, sobretudo no trecho Ma-

naus – Careiro da Várzea. Participávamos com eles das conversas com os passageiros, com os moradores, ribeirinhos que vivem às margens do rio Solimões-Amazonas. Em cada ponto de parada, ouvíamos relatos sobre a vida no Careiro da Várzea. Fizemos nossos os vizinhos e parentes desses homens, que com seu trabalho levam um pedaço da história das pessoas e dos lugares por onde navegam.

A referência espacial inicial desses comandantes é a Escadaria dos Remédios, que é o porto de saída de Manaus. Este porto é o lugar de saída comum a todos os comandantes que foram envolvidos neste trabalho. O porto de chegada de cada um dos comandantes se diferencia, pois embora todos eles aportem no município do Careiro da Várzea, o último ponto de parada dessas pequenas embarcações está ligada ao lugar de moradia de cada um de seus comandantes. O porto final é sempre um *banheiro*[2] mais próximo à casa do comandante, ou mesmo na frente da comunidade onde ele vive. As pessoas e mercadorias que eles levam e trazem vão ficando ao longo do caminho percorrido.

Em todos os instantes de seus relatos estava claro o conhecimento desses homens a respeito do lugar por eles navegados. Ao falar de cada paraná por onde passávamos, de cada ponto de parada – que é sempre a casa de um dos passageiros – os comandantes se mostravam familiarizados com todos do lugar e com o lugar.

Percebemos que os moradores, antes de serem passageiros da embarcação, eram amigos, compadres e parceiros de viagem. Os comandantes têm sua história de vida conhecida por todos os que viajam em seu barco, como conhecem as histórias de cada família que usa seus serviços.

A percepção de mundo, de lugar, se dá a partir do que eles experienciam. A descrição que eles fazem de seus percursos contém sua própria história. Os lagos, paranás, igarapés, são lembrados muitas vezes a partir de histórias vividas por eles. Lugares onde moram ou moraram, onde mora algum parente, lago onde pescam, praias onde passam suas horas de folga, sede das festas, igreja onde rezam, sede do município, escola dos filhos, enfim, cada percurso feito é escolhido não só a partir do fluxo de *bagulhos*[3] e pessoas, mas porque já são lugares por eles conhecidos desde a infância. Vale ressaltar que muitos desses comandantes herdaram a linha de seus pais, avós ou tios. Eles aprenderam a *levar* o barco, ainda pequenos. Com idade em que as crianças se impressionam facilmente, absorveram informações sobre navegação e experienciaram o rio, os igarapés, os paranás, remando com sua canoa ou *levando* o barco.

Tuan (1984) fala em um de seus textos dos navegantes do mar em culturas onde a navegação é bem desenvolvida. Ele, como nós em relação aos comandantes dos rios, também percebeu este nível de aprendizagem nos navegantes do mar.

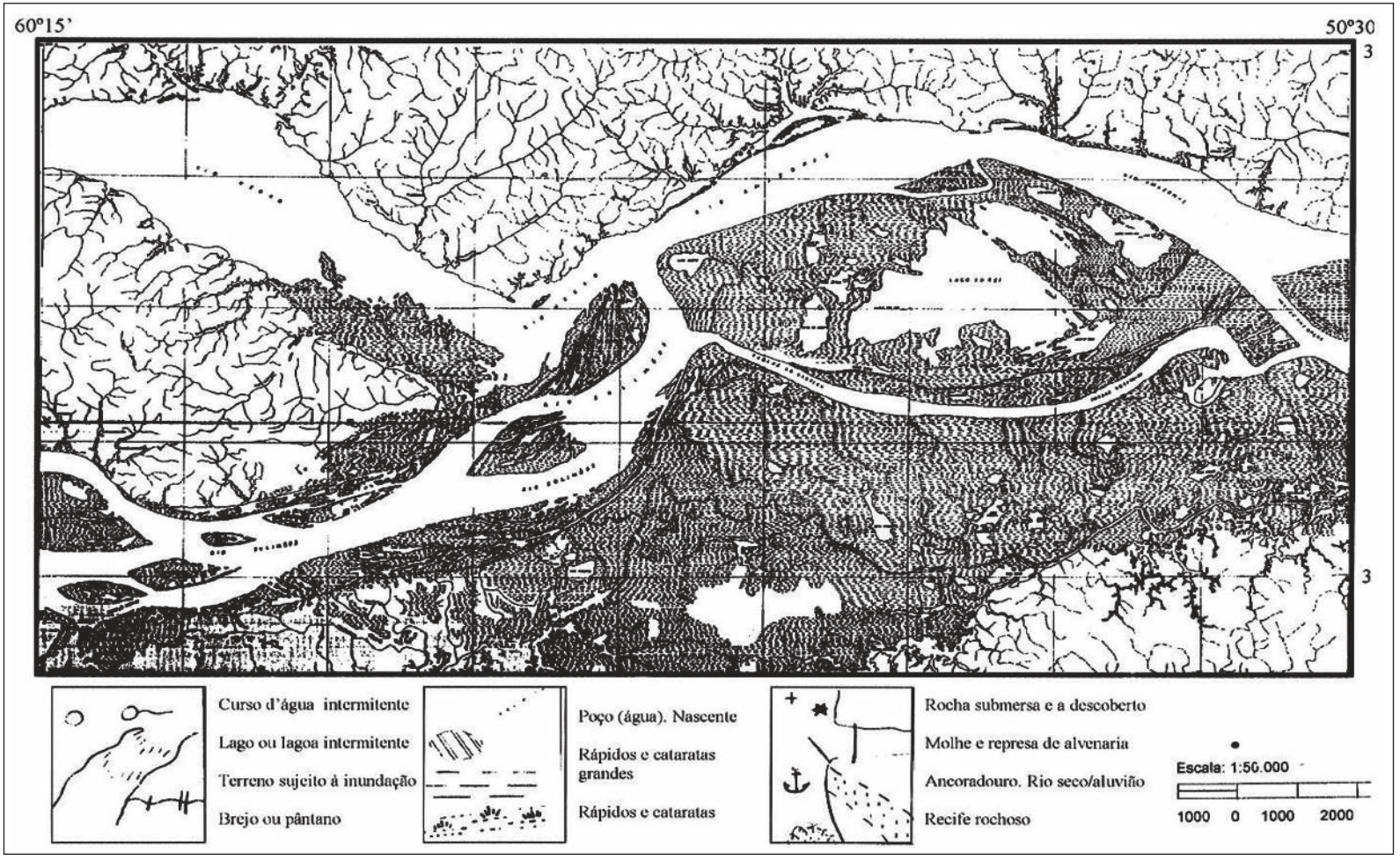
Percebemos, a partir daí, que todos os conhecimentos que os comandantes têm de orientação e localização foi adquirido ao longo da vida, o que reforça a proposição levantada por Merleau-Ponty de que o mundo é aquilo que vivo. Para nós ficou cada vez mais claro que o que queríamos saber se daria a partir de nossa inserção no mundo vivido por esses comandantes.

---

[2] BANHEIRO são as pequenas coberturas flutuantes de madeira, construído para ser utilizado pela comunidade local para lavagem de roupa, banhos diários e para atracar os barcos, transformando-se em pequenos portos. Quando não ficam em frente da casa do comandante está em frente da comunidade onde este mora.

[3] Expressão utilizada pelos comandantes para indicar as mercadorias e encomendas levadas nos barcos.

Mapa do Município do Careiro - AM.



Foi em meio a todo este movimento que os comandantes nos demonstraram o que é viver no Careiro da Várzea, informações que serão por nós utilizadas para argumentarmos que a linguagem técnico-científica parte do conhecimento percebido e vivido por todo homem que habita o lugar.

Careiro da Várzea: que lugar é este?

Começar a descrever qualquer lugar é tarefa árdua e nos enche de dúvidas, pois se não quisermos apenas pontuá-lo no mapa, precisamos ter cuidado para que nossas impressões não se sobreponham ao que este lugar realmente é. A descrição que faremos traz o cuidado em não cometer muitos equívocos.

Começaremos respondendo a perguntas feitas por alunos e amigos da academia, além de pessoas mais distantes desse ambiente que se impressionam ao ver na carta que organizamos a quantidade de água representada e a maioria de terra submersa: Só tem água? Como vivem as pessoas neste lugar? Mora gente aí?

Este município conforme indica seu atual nome, Careiro da Várzea, foi sendo construído ao longo de um trecho de várzea do rio Solimões-Amazonas[4]. A denominação foi adquirida, segundo informação de antigos moradores, por ter tido há muito tempo um comércio que pertencia a Francisco Coco, morador daqui da Várzea, e que por vender tudo muito caro, a população estava sempre reclamando que "aqui é careiro". Daí o nome. Há notícias, porém, que desde 1774 a região já era conhecida, chamada pelos seus primitivos habitantes de Uaquiri (STERNBERG, 1998).

O Careiro da Várzea tem sua sede de município a uma distância de Manaus, partindo do porto principal, e dependendo da potência do motor do barco, aproximadamente de uma hora. O que significa em termos de circulação pelo rio Amazonas ter percorrido uma distância cerca de 20 Km "rio abaixo". Além do município de Manaus, que está ao Norte do Careiro da Várzea, este se limita ainda ao Sul com os municípios do Manaquiri e Autazes ao Leste com Itacoatiara, a Oeste com o Careiro e Iranduba[5].

Ao falarmos de distância nos reportaremos sempre à questão tempo percorrido, pois ao perguntarmos aos comandantes das embarcações, ou a qualquer outro morador do interior do Amazonas a respeito da distância de um lugar a outro, ao longo do rio, dificilmente a resposta será em quilômetros. Segundo o comandante do Barco Maria de Nazaré, "*é difícil calcular, nós não vamos em linha reta, tem dias que paramos muito, aí demora mais, outros dias*

[4] A área de várzea ocupada por este município fica entre 10 a 25 quilômetros e apresenta duas unidades geomorfológicas distintas: 1. planície de bancos e meandros atuais – corresponde a faixa de sedimentos arenosas que o rio deposita através de migração lateral, ao sul e ao norte do canal durante a fase atual. Ocorrem tanto no rio principal (Solimões-Amazonas) como nos inúmeros braços (paranás), que se formam ao longo do seu curso. Os bancos podem ter mais de 10 Km de comprimento e largura que varriam entre 100 e 200 metros; 2. Depósito de inundação, áreas planas e homogêneas, com lagos e tamanhos diversos e canais irregulares muito pequenos, freqüentemente colmatados. Sua origem estás ligada aos processos de colmatação que ocorrem durante as enchentes, com predomínio de sedimentação fina em ambiente tranqüilos, fora da influência direta de canal (HIRIONDO, 1982, p. 329, citado por Masulo, p. 7-8).

[5] O Careiro da Várzea está precisamente localizado na latitude Sul 3º e 12' e longitude 50º e 46' a Oeste de Greenwich e numa altitude de 30 metros acima no nível do Mar.

quando não tem muita gente ou bagulho, chegamos mais cedo" ou como acrescenta do motor "Comandante Braga":

> "Quando o rio está muito cheio, usamos como atalho os furos que aparecem, os paranás que enchem mais, aí chegamos mais cedo... nesta época (cheia) não tem muita gente viajando nem muito bagulho pra levar. Veja, aqui no Paraná do Cambixe, quando tá na cheia, que ele começa a dar passagem, se a gente for sem parar nele, da boca (entrada pelo rio principal) até lá embaixo, (o percurso que está sendo comentado é de descida do rio rumo à foz) até a outra saída tem mais ou menos 22 quilômetros, direto sem parar, levo mais ou menos uma hora e meia. Mas assim, parando, pegando coisas e pessoas, tendo que descarregar, carregar, receber os recados, uma parada pra conversas, saber as notícias, vai mais de três horas. Não adianta eu te falar quilômetros e nem a hora exata que vamos voltar".

Quando o comandante fala que o Paraná do Cambixe "começa a dar passagem", está querendo dizer que o paraná encheu e já pode entrar barco. Na vazante, este paraná seca, ficando apenas o canal, impossibilitando a entrada de barcos e canoas. Vale ressaltar que também Sternberg (1998), com base em medições cartográficas, chegou, como o comandante, à conclusão de que o Paraná do Cambixe tem cerca de mais ou menos 23 quilômetros.

Na relação intersubjetiva entre natureza do lugar (Careiro da Várzea), e o comandante com seu barco, o espaço geométrico perde o valor, é ignorado ou nem é levado em conta. A relação de vida, afetiva, solidária desses homens é que dá a dinâmica para o lugar, fazendo com que cada um seja único, seja diferente. Como nos demonstrou Dardel (1990) "*o espaço geográfico é único. Ele tem nome próprio. O espaço geométrico é homogêneo*" (DARDEL 1990, p. 2), faz com que todos os lugares pareçam iguais. O que percebemos, e que pretendemos aqui descrever, é que mesmo em um "pequeno lugar" como o Careiro da Várzea, encontramos diferentes formas de relação entre os homens de cada lugar e assim lugares diferentes.

Merleau-Ponty (1997) já nos chamava atenção para esta forma de encarar a questão da distância. Argumentava que "*além da distância física, geométrica, que existe entre mim e todas as coisas, uma distância vivida me liga às coisas que contam e existem para mim, e as liga entre si*" (MERLEAU- PONTY, p. 3). A esse respeito Dardel (1990) reforçou que

> "a distância geográfica não provém de uma medida objetiva com ajuda de unidades de comprimento previamente deduzidas. Ao contrário, a preocupação de medir exatamente resulta dessa preocupação primordial do homem de colocar ao seu alcance as coisas que o cercam... A distância é experimentada, antes, não como quantidade, mas como qualidade expressa pelos termos perto ou longe... A distância real, a única que é geograficamente válida, depende, portanto, dos obstáculos a superar, do grau de naturalidade com o qual o homem pode colocar o lugar a seu alcance... Ao mesmo tempo em que procura tornar as coisas próximas, o homem necessita se dirigir, por sua vez, para se reconhecer no mundo circundante, para aí se encontrar e para manter reta sua caminhada e para abreviar as distâncias". (DARDEL 1990, p. 13-14)

O Careiro da Várzea, no período das cheias tem cerca de 80% de sua área inundada, pois o município está todo distribuído às margens dos rios Solimões-Amazonas, localizando-

se logo abaixo da confluência dos dois mais destacados representantes da rede hidrográfica do Estado, o Rio Negro, rio de águas pretas, e o Rio Solimões, rio de águas claras, barrentas, logo abaixo do encontro das águas, como se refere à população manauara, ou após o "*rebojo*"[6] como indicam os comandantes e as populações ribeirinhas. Apesar de toda a convivência dessas pessoas com estes rios, há ainda em relação a eles certo receio do que pode existir por entre suas águas. O rio ainda é um mistério. Pudemos perceber isto sempre que algum morador do Careiro tentava nos falar sobre eles. Um dos comandantes, ao longo da viagem nos descreveu:

> "o Solimões é um rio agitado, de muita correnteza, a correnteza aqui é mais forte que o Rio Negro. O Solimões parece ser calmo... mas não é, a correnteza dele tem muita força. No rio Negro é menos, tem menos rebojo no rio negro... o Solimões tem mais... Embaixo desse rio (Solimões) tem muito bicho que a gente não conhece. Os pescadores falam da "cobra grande". A grossura dela é a de um tambor. Eu ainda não vi, só vi a jibóia, uma enorme, a surucucu também já vi, das grandes... Mas pelo tamanho desse rio... a "cobra grande" deve existir... O rio Solimões é mais farto que o Rio Negro, mas também tem mais praga, tem muita carapanã". (Comandante do barco Renascer)

O Careiro da Várzea é banhado pelos rios de águas brancas, o rio Solimões-Amazonas, rios que são reconhecidamente os mais piscosos, informam-nos também a população local e constatam as pesquisas de engenheiros e biólogos. A alta produtividade da fauna aquática dos rios Solimões-Amazonas vem sendo aproveitada desde o século XVIII, fazendo com que a região do Careiro entrasse logo para a Geografia econômica colonial, pois os lusos buscaram nas águas brancas do Solimões alimentos para as povoações do Rio Negro, principalmente para o abastecimento da antiga capital do Amazonas, Barcelos, localizada há dois dias do Careiro e a 350 quilômetros de distância no Médio Rio Negro. A região do Careiro da Várzea foi indicada, por esta razão, como centro de pesca real. O atual "Lago dos Reis ou Lago Grande" como é conhecido este lago pelos comandantes e moradores, foi, de fato, um Pesqueiro Real do século XVIII. Atualmente o rio Solimões ainda é responsável pelo abastecimento da população local, assim como também da de Manaus.

Além de inúmeros lagos a região possui várias ilhas que se alongam no sentido da corrente dos rios Solimões-Amazonas dividindo-os, segundo Sternberg, (1998) "*o grande rio em dois, três ou mais canais*". Observou Sternberg (1998) que o "*alteamento das bordas dá as ilhas perfil característico, qual o de um prato, em cujo centro se acomodam lagos mais ou menos rasos, de perímetro rendilhado, que se retraem na vazante e se dilatam com a ascensão das águas*" (STERNBERG, 1998, p. 47). O Careiro da Várzea abriga em seus 2.642 Km quadrados a maior ilha da região, a Ilha do Careiro, que tem uma extensão de 738 Km quadrados, sendo habitada por boa parte da população careirense. A ilha é intermitentemente inundada, possuindo por trás de suas margens sessenta e dois lagos, todos piscosos.

---

[6] Rebojo é, segundo os comandantes, um redemoinho causado pela força d'água. Onde tem rebojo, dizem eles, "é muito profundo e muito perigoso, se o barco é pequeno pode alagar". Segundo Raymundo Moraes, estudioso da Amazônia e também comandante de embarcação, o rebojo é uma espécie de funil d'água que a corrente abre sobre cabeços de pedra, troncos de árvores fincados no alvéo, ou nos encontros de caudaes na confluência dos rios. In: O meu dicionário de cousas da Amazônia. 2º V.1931. Rio de Janeiro. Br. Alba. Officinas Graphicas.

Essas grandes ilhas dão origem aos paranás[7] e nas cheias são recortadas por vários "furos"[8] que as atravessam. Os comandantes e moradores locais nos descreveram como paranás os canais que são formados entre duas ilhas, localizadas no rio principal ou entre uma ilha e o continente, segundo um dos comandantes, "*tu vem no rio principal (no nosso caso Solimões-Amazonas) vai descendo, aí tu vê duas ilhas no meio do rio, como a Ilha do Careiro e a da Terra Nova, quando tu passa entre as duas tá passando no Paraná"* (Botinho, ajudante do comandante do Novo Nazaré). Ao verificarmos essas definições em bibliografias rigorosamente elaboradas, pudemos constatar que as informações fornecidas pelos comandantes, em nada se diferenciam daquelas, a não ser na linguagem, que obviamente é mais simples.

Os "furos", segundo narraram os comandantes: *"são canais de rio menores, só aparecem na cheia, atravessam as ilhas, entram nos continentes, ligam um paraná a outro, mesmo"*. Assim nos alertou um comandante, *"quando a cheia é muito grande os furo fica tão largo que parece paraná. Pra quem não é daqui, confunde...a gente já sabe onde vai surgir um furo na cheia"* (Comandante do Barco Maria de Nazaré).

Nas margens dos paranás, se concentra a maior parte dos habitantes do município. Segundo o último censo do IBGE, a população do município é de 17.000 pessoas, sendo que apenas 700 vivem na sede do município, as outras estão organizadas em várias comunidades às margens dos rios Solimões-Amazonas e paranás.

As atividades econômicas dos moradores do Careiro da Várzea são: a pesca, a agricultura e a criação de animais de pequeno porte que se misturam em alguns paranás com a criação de gado leiteiro. A variedade dessas atividades está diretamente relacionada com as condições naturais deste lugar, tais como a subida e descida dos níveis da água, do intenso processo de erosão fluvial e deposição de sedimentos. Segundo Cruz (1999), na várzea do Careiro a dinâmica da natureza faz com que

> "os ribeirinhos façam uso da terra, da água, e da floresta, por meio da prática agrícola, da criação de pequenos e grandes animais, da pesca, do extrativismo, da coleta, dentre outros, possibilitando tanto suprir as necessidades básicas fundamentais, como manter certa flexibilidades nas suas relações com o mercado". (CRUZ, 1999, p. 124)

Na várzea do Careiro o elemento natural que mais interfere no modo de vida das pessoas é sem dúvida a água, o rio. Como nos chamou atenção Sternberg (1999),

> "a proposição que sustentamos é a de que a água constitui o elemento da paisagem, através do qual mais agudamente se sentem as vinculações do homem com o meio... no Careiro e em regiões semelhantes, o significado da água para a comunidade toma maior relevo e assume aspectos muito especiais". (STERNBERG, 1998, p. 56)

---

[7] Paraná – Do tupi "semelhante ao mar". Na Amazônia significa "braço de rio" caudaloso separado deste por uma ilha.(BUARQUE, Aurélio,) Em outra definição, braço de rio com saída pela montante e pelo jusante no mesmo rio, constituído em geral por uma ilha encostada a uma das margens continentais da bacia. Também há paranás rasgados entre ilhas. Quando de menores proporções, é chamado Paraná-mirim. In: Moraes, Raimundo, O meu dicionário de cousas da Amazônia. V. 2, Rio de Janeiro, Alba-Officinas Graphicas, 1930.

[8] Furo – braço de rio que liga dois caudais, as vezes um lago a outro lago; muitas vezes um furo a outro furo, ou um afluente, pelo montante da foz, ao curso em que deságua. Labirinto de canaes verdejantes de floresta nas margens, que se comunicam, se ramificam, se anastomosam, se cruzam, se repartem numa orgia de ramos e galhos fluviais. Certos furos no Amazonas imprimem a ilusão, principalmente nas cheias, de que alguns afluentes têm duas, três, quatro e cinco bocas, daí os erros de muitos especialistas que afirmam ter este ou aquele rio muitos desaguadouros. MORAES, Raymundo, v. 1, 1931.

É perceptível a riqueza natural dessas águas que alimentam diariamente, centenas de pessoas e enriquecem anualmente e naturalmente os solos de toda a região. A respeito deste fenômeno, Meggers (1997) demonstrou, em análise feita desses solos, que "*um hectare de várzea recebe anualmente cerca de nove toneladas de depósito contendo ampla quantidade de nitrato de sódio, carbonato de cálcio, sulfato de magnésio, superfosfato, clorato de potássio e outros nutrientes importantes*" (MEGGERS, 1997 p. 127).

A cada vez que as águas chegam, trazem com elas um adubo natural que fertiliza as várzeas, transformando-as em região extremamente produtiva ou ainda deixando sedimentos acumulados que formam ilhas que na maioria das vezes, tempos depois, são aproveitadas para o cultivo. Apesar desta paisagem ser predominante no Careiro da Várzea, há lugares que estão sempre submersos, onde as águas tranqüilas que são importantes para o plantio de juta e malva, não transportam em quantidade suficiente os sedimentos ricos em matéria orgânica, durante as enchentes anuais.

A variação sazonal do nível das águas aguça a percepção humana que, atenta para as mudanças de paisagens, a cada ano se prepara para a chegada das cheias, convivendo com ela, precavendo-se de seus riscos e aproveitando-se de seus benefícios. A subida das águas significa, muitas vezes, "tristeza", pois é comum a queda de barrancos, ocasionada pela erosão fluvial conhecida como fenômeno das terras caídas. Quando isto ocorre o rio leva terra, casas, pastos, plantações, histórias, lembranças.

Em um dos relatos, um morador nos descreveu: "*Eu tinha mais terra que isto, o rio arrancou, a minha primeira casa foi junto... levou tudo*".

Percebemos que existem lugares onde a perda das propriedades foi total, o que também foi observado por Cruz (1999) que verificou que "*é comum encontrar moradores com escritura do terreno na mão, mas sem nenhuma terra, a qual foi perdida pela força da água*" (CRUZ, 1999, p. 125). Porém o que conforta os habitantes é que assim como se perde terra, se ganha também, pois muitas ilhas, onde hoje vivem algumas comunidades, foram surgindo a partir da deposição de sedimentos trazidos pelas águas.

Perdem-se terras em alguns lugares e se ganha em outros, colocou-nos um morador. Aprende-se com a natureza a criar alternativas para com ela conviver. Assim, ao longo dos paranás no Careiro da Várzea, os moradores substituíram suas casas perdidas pelas águas por casas flutuantes, construídas sobre bóias (troncos de madeiras) e jangadas amarradas à beira dos rios, moradias que enfrentam essa "imposição" da natureza.

Nessa época do ano, quando o rio está cheio, planta-se pouco, o gado está magro, as pessoas circulam menos, pois estão envolvidas com a construção de novos *assoalhos*[9], procurando alimento para os gados que são colocados nas *marombas*[10] ou são transferidos para a terra firme, sendo levados muitas vezes para pastos de compadres ou dos próprios criadores. Hoje esta técnica de construção de marombas vem desaparecendo. Além disso tudo, os habitantes se ocupam ainda com a construção de *jiraus*[11] onde cultivam suas pequenas hortas. Garan-

[9] ASSOALHO, é o piso da casa, que a medida que as águas ameaçam entrar nela e cobri-lo, os ribeirinhos constroem sobre este um outro mais alto, transferindo suas "coisas" mais pra cima, ficando assim um piso sobre o outro.

[10] MAROMBA, construção de madeira coberta de palha feita no quintal das casa para abrigar o gado na época da cheia. Esta foi a saída encontrada pelos ribeirinhos que criam um número pequeno de cabeças de gado. Pois os que possuem um número maior normalmente possuem terras em terra firme e na cheia transportam esse gado em barcos para lá.

[11] JIRAUS canteiros de madeira construído na época das cheias para o cultivo de diversas culturas agrícolas: coentro, cebolinha, chicória etc. (CRUZ, p. 105).

tem além da alimentação da família, uma pequena sobra para a comercialização. A atividade de busca de alimento para o gado é sempre fora do terreno dos criadores e na maioria dos casos exige viagens longas. Os moradores partem para este trabalho por volta das quatro e cinco horas da manhã, e voltam as oito e até às dez horas, quando alimentam o gado. Cruz acrescentou em suas análises que as famílias que não dispõem de membros suficientes para este serviço, contratam capineiros para a execução da tarefa. Os capineiros geralmente são vizinhos que não possuem criação ou que têm poucas cabeças de gado. Em suas pequenas canoas, tanto a remo ou em barco que levam o reboque, trazem a forragem, as canaranas (espécie de capim aquático) para o alimento do rebanho. Atividade diária quando os rios atingem sua cota máxima. Para os comandantes é época de apenas garantir o "dinheiro do óleo", "a linha tem que ser mantida".

Essa convivência com as águas dos rios Solimões-Amazonas, percebendo e procurando compreender sua dinâmica, levou os moradores do Careiro a desenvolverem técnicas de trabalho que os beneficiassem, sem mexer com o movimento natural do regime dos rios, facilitando, sobretudo, o seu trabalho na lavoura. Foi assim que além dessas técnicas que já descrevemos - construção de marombas, jiraus, casas flutuantes - os ribeirinhos, observando o processo de deposição e formação de novas terras, desenvolveram uma forma de deposição para tornar as áreas de chavascais (áreas mais baixas, permanentemente alagadas) mais secas. As áreas normalmente se localizam nos fundos dos terrenos. O objetivo é tornar os chavascais propícios para o cultivo da lavoura ou pastos e até mesmo para a construção de novas casas. Tal técnica constitui-se em aberturas de "vales" (rompimento de dique) ou "brechas" ou ainda de "valas", como é dito pelos moradores. As valas direcionam as águas para as áreas baixas, acelerando o processo natural de deposição de sedimentos, criando novas áreas, aumentando suas propriedades, criando nova paisagem. Ao receber este "aterro" constantemente, "*os chavascais tendem a secar, ocasionando o seu desaparecimento e o aparecimento de novas formações vegetais, evoluindo para a formação vegetal de topografia mais elevada*" (CRUZ, 1999, p. 121-122). Mais tarde é aproveitada pelos moradores locais. Stenrberg (1998) denominou essas "valas" de "brechas de extravasão" que dariam origem a verdadeiras áreas de campo. A idéia consiste em "guiar" as águas ricas em sedimentos para as áreas mais molhadas, transformando-as em terras aproveitáveis. (STENRBERG, 1998, p. 98).

É interessante observar que a interferência dos homens na natureza, embora acelere a dinâmica de deposição de sedimentos feita pelos rios, não "atropela" o tempo natural de transformação desta paisagem, que mesmo sendo produzida pelo trabalho humano é resultado de diversas cheias e fica ainda dependente da quantidade de material que vem a cada ano pelas águas. Isto não incomoda os habitantes, que vão "tocando a vida", sabendo que, o seu trabalho, aos poucos vai aparecer.

A paisagem acima descrita é a que se impõe quando a várzea do Careiro está coberta pelas águas. Quando as águas baixam, ao circularmos pelo Careiro, parece aos nossos olhos de visitantes que um outro lugar se mostra. É momento de alegria ver o que as águas trouxeram, fazer um "reconhecimento" do lugar, limpar o quintal, tirar as pontes improvisadas construídas para facilitar a chegada até a casa, à escola. É momento da volta do gado, "das

crias", de descer a horta, das festas, de tomar banho na beira. É tempo de "peixe bom", que enche os lagos e que aos poucos vai reaparecendo. É tempo de pescar, plantar e colher, de abastecer a cidade. De extrair madeira para levantar o que a "água derrubou" ou levou (casa, galinheiro, chiqueiro). Quando o rio desce, aos poucos se esquece o "estrago", não se olha para trás, as histórias do que aconteceu naquela cheia servem para que eles se preparem melhor para a próxima ou, se tranqüilizem, pois, segundo perceberam alguns moradores, "*ano de grande cheia é aviso de que a próxima vai ser menor, ano de cheia pequena pode se preparar que uma grande vem depois",* esses são relatos de alguns comandantes, pescadores e agricultores ribeirinhos que nos foram dados ao longo de nossas viagens rio abaixo. Verificando essas informações com a Capitania dos Portos de Manaus detectamos a veracidade do que foi dito adquirida através de uma apurada observação feita pelos moradores daqui.

Nesse momento toda a família se envolve com os trabalhos. Cada um tem uma tarefa além de saírem juntos para o roçado e muitas vezes organizam mutirões juntando várias famílias para limpar e plantar a roça dos vizinhos. Os trabalhos de Stenberg (1950-1998), Cruz (1998) e Fraxe (2000) nos dão uma boa descrição. Demonstrando que a forma de organização produtiva dos ribeirinhos é comparada à da maioria dos camponeses espalhados pelos vários campos brasileiros com a diferença de que além dos ribeirinhos trabalharem a terra, trabalha também a água e a floresta.

Quanto à atividade de pesca, percebemos que, na vazante, os pescadores passam mais tempo nos lagos. Ao voltarem negociam com os comandantes dos barcos de linha: a compra de gelo, isopor, transporte do peixe e até a responsabilidade de venda desse peixe fica a cargo do compadre do motor (barco). O Careiro da Várzea, quando as águas baixam, exige dos seus habitantes um tratamento diferente daqueles dados nas cheias. Seus habitantes, percebendo o fato, buscam novas formas de se inter-relacionarem com os novos ambientes. Por fim, "as paisagens" do Careiro

> "são, com efeito, uma configuração nova, resultante do entrelaçamento de elementos de ordem cultural com o arcabouço físico-geográfico original. Cada combinação leva marca da concepção das tradições, dos conhecimentos, de que é portadora a comunidade humana que nela atua". (STERNBERG, 1998, p. 125)

Mais uma vez é necessário destacar os comandantes e seus "barcos de linhas". Eles também ribeirinhos, habitantes do Careiro, que além de exercerem as atividades de pesca, criação ou agricultura são os responsáveis pelo transporte e abastecimento do lugar. São eles que trazem de Manaus as diversas mercadorias para os pequenos comerciantes. Dividem seu tempo de pescador, criador ou agricultor com a de fazer circular estes produtos. Os comandantes das embarcações são os responsáveis, como já colocamos acima, pela venda dos peixes dos pescadores, que muitas vezes, por estarem envolvidos com a plantação e colheita de alguns produtos, não podem ir até o mercado municipal de Manaus, negociar a venda (a maior quantidade de peixe sai do Paraná do Curari, Paraná da Terra Nova, Costa do Marimba, Lago dos Reis). Desta forma o que vemos é que os comandantes participam ativamente das atividades da pesca. Além de pescarem, eles ajudam os seus compadres pescadores a transportarem para seu barco as caixas de isopor "abarrotadas" de peixes, caixas que são levadas

para a "*beira do mercado*"[12] e ali mesmo, dentro do barco que as transportou, aguardam os feirantes do mercado municipal e das feiras dos bairros de Manaus para negociar a venda. Com exceção das sextas – feiras, todo trabalho é feito na madrugada, pois os comandantes das linhas do Careiro da Várzea partem de suas casas, quando o sol ainda não se levantou.

Além desses produtos e independente das linhas, todos os barcos levam frutas, verduras, folhas de plantas "medicinais". Levam passageiros, vizinhos seus que vão à cidade consultar médico, comércio, visitas. Levam dinheiro, remédio, roupas, as cartas, as lembranças e o abraço dos que ficaram.

Os comandantes responsáveis por estas linhas, que circulam em toda a área do Careiro, nada se parecem com os proprietários das embarcações de grande porte e que navegam longas distâncias. Eles são comandantes de pequenas embarcações (em média de 18 a 20 metros, com motor que variam de 60 a 320 Hp), conhecidos como os barcos de linha, motores ou recreios. Como observou Nogueira (1999), este "*segmento de pequena distância nunca sofreu nenhuma regulamentação do poder público no que concerne à concessão de linha, tarifas, ou mesmo à construção de um porto público para embarque, desembarque*" (NOGUEIRA 1999, p. 111). Daí esses comandantes, como vimos, elegerem como seus pequenos portos os banheiros em frente às suas casas como ponto final de suas linhas. Esta prática cria necessidades de linhas que se estendam para além de suas casas ou que fiquem antes, deixando para outros comandantes esta responsabilidade.

Os comandantes das linhas de pequenas distâncias surgiram, como bem destacou Nogueira (1999) e como pude observar, "*da necessidade de locomoção dos habitantes dos lagos, paranás e igarapés e de sua pequena produção agrícola, extrativa ou de pesca*" (NOGUEIRA, 1999, p. 109). O valor que esses comandantes cobram pelo transporte é relativamente baixo (cerca de cinco reais). O valor se refere apenas ao cobrado do passageiro. A mercadoria (os "bagulhos") fica isenta de cobrança. Percebemos que não existe ainda nessa relação a idéia de enriquecimento com esta atividade, não se vê aí uma relação capitalista de venda e compra dos serviços desses comandantes. Eles querem receber o suficiente para repor o desgaste do barco, além de ficarem com uma pequena "sobra" para complementar a renda da família. A idéia de não enriquecimento fica demonstrada na convivência entre os comandantes, não há entre eles grandes concorrências. Quando um dos barcos vai para "carreira"[13], ou melhor, para a manutenção, o comandante freta outro, normalmente os chamados barcos de "recreio", que funcionam principalmente nos finais de semana para viagens de passeio, e dividem com o proprietário desta embarcação, o que "der" entre eles.

A preocupação é não deixar a linha descoberta, porque todos os dias, mesmo sendo pouco, sempre têm passageiros ou "bagulho" a ser transportado. Diariamente é preciso levar a pequena produção do Careiro para Manaus e trazer de lá outras mercadorias, (bolacha, biscoitos, refrigerantes, caixa de óleo, farinha, feijão, arroz, brinquedos, material para a escola etc.) que são solicitadas pelos donos dos comércios flutuantes, assim como daqueles que se

[12] A "beira do mercado" para os habitantes de Manaus e dos municípios próximos a ela, no caso dos daqui do Careiro da Várzea, refere-se ao porto situado em frente ao Mercado Municipal de Manaus, que tem sua localização nas margens do Rio Negro. Ou na "beira do rio".

[13] CARREIRA, rampa de madeira ou de alvenaria, onde se constroem ou montam navios ou embarcações miúdas, ou para onde se içam pequenos navios ou embarcações miúdas pra reparos, limpeza de casco etc. (Aurélio Buarque de Holanda).

encontram às margens do Rio Solimões-Amazonas e que abastecem os habitantes dos paranás, lagos e até da própria vila, a sede do município.

Enfim, percebemos é que o compromisso dos comandantes é, sobretudo com os vizinhos, seu compadre. "*Não se pode deixar o pessoal na mão*", disse um comandante que estava com seu barco para "carreira" para algumas arrumações. Esses homens, sendo também habitantes do Careiro, vivem os "problemas" de seus compadres. Experienciam a mesma dinâmica do modo de vida da Várzea do Careiro. Este saber foi que nos deu suporte para descrever o Careiro da Várzea e representá-lo, pois além das informações descritas sobre este lugar, os comandantes as representaram. Os comandantes falaram de suas linhas não apenas do ponto de vista de sua distância e delimitação, mas do que tem nela, de seus passageiros como seus compadres; nos lagos, como lugar de trabalho, de alimento, de mistério e de perigo; nos paranás, como lugar de circulação, lugar mais tranqüilo para a navegação; nos furos, seus atalhos, que os facilitam na chegada quando os rios estão cheios. Aflorou-se em seus relatos a "geograficidade" estabelecida entre eles e o lugar de sua existência.

Referências

CONDAMINE, Charles-Marie de La. *Viagem pelo Amazonas:* 1735-1745. São Paulo: Editora Nova Fronteira-Edusp, 1992, p. 61-62.

CORTESÃO, Jaime, A cultura geográfica dos índios e a Ilha-Brasil. In: *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. CNG. 4(46). 1320-1330. Janeiro 1947.

COWAN, James. *O Sonho do Cartógrafo:* Meditações de Fra Mauro na Corte de Veneza do Século XVI. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1999.

DARDEL, Eric. *L' Homme et la terre. Nature de la réalité geographique*. Paris: Ed. CTHS, 1990. (1º edição francesa, PUF, Paris. 1952).

FRAXE, Terezinha. *Homens Anfíbios:* etnografia de um campesinato das águas. Annablume. São Paulo: Fortaleza. Secretaria da Cultura e Desporto do Governo do Estado do Ceará, 2000.

CRUZ, Manuel de J. *Massulo, Caboclos-Ribeirinhos da Amazônia:* Um estudo da Organização da Produção Camponesa no Município do Careiro da Várzea - AM. São Paulo. Instituto de Ciências Humanas e Letras da São Paulo. 1999 (Dissertação de Mestrado. Geografia Humana) 1999.

FREMOND, Armand. Histoire d'une Recherche. In: Fremond et ali. *Espace vécu et civilization*. Paris: CNRS.

GALLAIS, Jean. Alguns aspectos do espaço vivido nas civilizações do mundo tropical. In: *Espaço e Cultura*, n. 6. UERJ. NEPEC, jul./dez. de 1998.

MEGGERS, B. *Amazônia:* a ilusão de um paraíso. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1977.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Os pensadores*. Seleção de textos. Marilena Chauí. São Paulo: Nova Cultura, 1989.

NOGUEIRA, Ricardo J. B. *Amazonas:* um Estado Ribeirinhos. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1999.

NOGUEIRA, Amélia R. B. *Percepção e representação:* a geograficidade dos comandantes de embarcação no Amazonas. São Paulo. Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade de São Paulo. 2001. (Tese de doutorado em Ciências – Geografia Física).

STERNBERG, Hilgard O'Reilly. *A Água e o Homem na Várzea do Careiro*. 2. ed. Belém: Museu Emílio Goeldi. Coleção Friedrich Katzer, 1998.

TUAN, Yi Fu. *Topofilia*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1984.

Recebido para publicação em abril de 2006
Aprovado para publicação em junho de 2006