



ANA MARIA
OLIVEIRA DE SOUZA

O PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL

DA UTILIZAÇÃO DE BARCOS REGIONAIS NA
EXTENSÃO DA ORLA DA CIDADE DE MANAUS



O Estado do Amazonas possui a maior extensão territorial do país com seus 1.577.820,2 km²; o Produto Interno

Bruto (PIB) anual é de 49 bilhões de Reais. Constituído de 62 municípios, apenas 6 tem acesso via terrestre (Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão), o acesso aos demais 56 municípios somente via fluvial ou aérea, razão pela qual a navegação é fator determinante do desenvolvimento regional.

O principal rio (Amazonas) nasce no Peru no lago Lauri (laurirococha), nos Andes do Peru. Maior rio do mundo com 7.100 km, com volume de água em drenagem de 5,8 milhões de km², onde quase 70% estão em território brasileiro (3,9 km²). Este volume acontece em decorrência de seus afluentes, da margem esquerda: Japurá, Negro e Trombeta; e da margem direita: Juruá, Madeira, Xingu e Tapajós.

O imenso potencial hidrográfico da região explica a utilização e influência naval no processo de desenvolvimento econômico, social e cultural, especialmente do Estado ao Amazonas desde a chegada de espanhóis, portugueses, holandeses, passando pelos diversos ciclos econômicos e pela influência marcante da cultura nordestina aos dias atuais.

São determinantes as formas e manuseios dos fazeres das embarcações regionais que o homem da região desenvolveu através um patrimônio transmitido de gerações em gerações (patrimônio imaterial).

O domínio marítimo português no Atlântico a partir do século XV com a utilização da barca, barinel e bergantim, passando pelo uso



GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS

JOSÉ MELO

Governador do Amazonas

ROBÉRIO BRAGA

Secretário de Estado de Cultura

ELIZABETH CANTANHEDE

MIMOSA PAIVA

Secretárias Executivas

ANTÔNIO AUSIER RAMOS

Diretor do Departamento de Literatura

KARLA COLARES

JAIR JACQMONT

Assessores de Marketing

Secretaria de
Estado de Cultura

Av. Sete de Setembro, 1546

69005-141 – Manaus-AM-Brasil

Tels.: (92) 3633-2850 / 3633-3041 / 3633-1367

Fax.: (92) 3233-9973

E-mail: cultura@culturamazonas.am.gov.br

culturamazonas.am.gov.br



**O patrimônio cultural imaterial –
da utilização de barcos regionais
na extensão da orla da cidade
de Manaus**

Copyright © Secretaria de Estado de Cultura, 2012

Coordenação Editorial
ANTÔNIO AUSIER RAMOS

Capa
ROBERTO LIMA

Projeto Gráfico e Diagramação
GRÁFICA ZILÓ LTDA

Revisão
SERGIO LUIZ PEREIRA

Normalização
EDIANA PALMA

Projeto Editorial - Versão Eletrônica
LUIZ FELIPE | KARLA COLARES

Catálogo da Fonte

S719p Souza, Ana Maria Oliveira de.

O patrimônio cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus / Ana Maria Oliveira de Souza. – Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2012.

76p. : il. ; 14x21cm.

Inclui Registro fotográfico.

ISBN 978-85-65409-25-4.

1. Literatura Brasileira – Embarcações regionais. 2. Orla.
3. Manaus. I. Título.

CDD 869

CDU 629.12.23(811.3)

Ana Maria Oliveira de Souza

**O patrimônio cultural imaterial –
da utilização de barcos regionais
na extensão da orla da cidade
de Manaus**

CULTURA



Edições
Governo do Estado



"A contação de histórias é das mais antigas tradições que se tem notícia entre os povos. Ela serve para repassar conhecimento, trocar experiências e perpetuar culturas. Antes mesmo do homem desenvolver a escrita, a oralidade já servia para ilustrar o dia-a-dia, recordar o passado e dar asas à imaginação. Os livros, portanto, são a concretização dessa tradicional arte de disseminar o saber. Daí a importância da leitura para o povo. Porque só o conhecimento liberta, nos faz crescer e nos faz acreditar em um mundo melhor."

José Melo
Governador do Amazonas

NOTA EXPLICATIVA SOBRE ESTE LIVRO ELETRÔNICO

Os direitos sobre todos os textos contidos neste livro eletrônico são reservados ao(à) seu(sua) autor(a) e estão protegidos pelas leis do direito autoral. Esta é uma edição eletrônica, não comercial, que não pode ser vendida nem comercializada em hipótese nenhuma, nem utilizada para quaisquer fins que envolvam interesse monetário. Em caso de uso acadêmico deste e-book, todos os créditos e referências devem ser dados ao(à) autor(a) e a Edições Governo do Estado.

SUMÁRIO

Apresentação

9

Palavra do autor

11

Introdução

15

1. O patrimônio empírico da construção naval no Amazonas

17

1.1. A tradição naval

17

1.2. Tipos de traçados:

18

2. Tipos de embarcações regionais

23

2.1. Barco regional de recreio

26

2.2. Lancha

27

2.3. Catraia

27

2.4. Rebocador/empurrador

28

2.5. Batelão

28

2.6. Barco regional

28

2.7. Canoa

28

2.8. Barco pesqueiro regional

29

2.9. Voadeiras (com ou sem cobertura)

29

2.10. Rabeta

29

2.11. Registro fotográfico

30

3. O patrimônio imaterial dos barcos regionais

43

3.1. A técnica dos estaleiros – carreiras regionais

43

3.2. O fazer regional

51



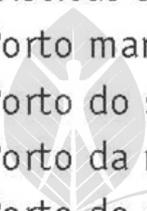
4. Características socioeconômicas dos portos

57



4.1. Porto marina david fátima

57



4.2. Porto do são raimundo/aparecida

59



4.3. Porto da manaus moderna

60



4.4. Porto do centro – roadway

61



4.5. Porto do educandos – feira da panair

63



4.6. Porto da ceasa

68



Os aspectos socioeconômicos dos agentes

69



Envolvidos com embarcações regionais

69



Conclusão

73



Referências bibliográficas

75



APRESENTAÇÃO

É de Leandro Tocantins a expressão bem conhecida de que “na Amazônia o rio comanda a vida”. É bem verdade. Pelo rio chega a esperança de dias melhores com o médico, o religioso para suas pregações, a comida, as boas notícias, o regatão e sua carga bastante esperada, embora seja no rio que o homem do beiradão guarda os segredos que vai contando, pouco a pouco, para seus filhos, e não raro sepulta a vida.

Os barcos regionais, portanto, são simbólicos nessa relação do homem com as águas que recortam tantas florestas e abençoam o solo. A tal ponto de se constituírem verdadeiro patrimônio imaterial de nossa gente, seja a construção como o uso, desde Manaus, que é a capital, até os confins do interior mais distante e pouco acessível.

Do barco a remo, da pequena canoa escavada na casca da árvore, dos barcos e navios movidos a lenha postas em caldeiras, em barcos regionais movidos a motor e até a grande propulsão que passaram a ser chamados de “jato”, em todos uma ciência para o seu preparo. Não importa se ele há de servir para “recreio” como lancha, catraia, rebocador, batelão, pesqueiro, misto para cargas e passageiros, todos eles podem ser vistos e encontrados na orla de Manaus, sendo preparados para romper os rios, com traços de elegância e características locais.

Há uma história em cada um deles. Há muitas histórias na vida dos barcos amazônicos desde antigamente. Fazer um registro preliminar desse acervo era medida que se impunha, abrindo espaço para outros estudos e reagrupando antigas experiências no fazer construtivo das embarcações. Ana Maria Oliveira de Souza cuidou com zelo dessa ideia e dessa necessidade de defesa de uma expressão do nosso patrimônio cultural imaterial, tipicamente amazonense, manauense em muitos aspectos.

E abre seu trabalho com poema singular do padre Luiz Ruas, uma crônica romântica dedicada ao antigo porto flutuante, cuja cópia carbonada do original encontrei em meu arquivo particular e dei a público na Série Memória editada pelo Governo por meio da Secretaria de Cultura. Que beleza constatar que a arqueologia literária, por assim dizer, serve um estudo novo que ganha as prateleiras dos estudiosos de temas regionais.

Robério Braga

PALAVRA DO AUTOR

Para se entender a forma da construção naval praticada no Amazonas reporta-se à influência histórica e cultural dos portugueses que de maneira eclética se misturaram ao longo dos anos ao conhecimento indígena da navegação nos rios amazônicos.

A técnica indígena da construção de canoas em tronco de árvores sofreu forte influência de técnicas fenícias e mediterrâneas que chegaram à região durante o século 16, com dos portugueses, em caravelas, naus e galeões. Em seguida, vieram os paquetas, os “vaticanos”, as “gaiolas” e chatas, todos construídos no continente europeu, mas que foram adaptadas ao fazer do caboclo utilizando matéria-prima regional.

Durante os ciclos econômicos – drogas do sertão – borracha – juta e malva, a presença do homem nordestino também marca forte influência no processo de construção naval das embarcações fluviais.

O barco é a arte como trabalho e ‘arte não pode ser pura razão’. Da mesma maneira que não pode ser pura sensibilidade. Na arte razão e sensibilidade produzem integradas, indissociadas... a arte recria o mundo segundo uma concepção e um projeto de mundo e do homem no mundo (Ximenes apud Limoeiro, 1985).

Por essa razão escolhemos uma crônica para apresentar este ensaio.

Crônica Romântica de Adeus ao Roadway (Pe. Luiz Ruas)

*Posto que, sendo porto,
Sempre foste caminho de partida
Ou barco de ferro e pinho
Que os ingleses ancoraram
Nas margens do rio Negro.*

*Era 'roadway' britânico caminho
Flutuando
Nas índias águas do rio
Que viu, espantando, surgir
No meio da selva bruta
Onde ainda ecoavam nítidos
Os rudes sons dos Manaus,
Uma clareira de sonhos,
De látex e de libras esterlinhas.*

*Foste 'roadway' e 'ródo'
Mas, posto que sempre foste
Porto – caminho de partida
Também foste caminho de chegada.
(De chegada mais, talvez, que de partida).*

*Pela ponte de pinho
Louro e de negro ferro
Legiões de marujos desfilaram
E de artistas, empresários e turistas
De além-mar chegados, fascinados
Pelo encanto da floresta-mãe
Onde se arrancava das tetas vegetais
O leite branco que se mudava em ouro.*

*Francesas, espanholas e polacas,
Para gozar nas camas dos bordéis
O ouro fácil em que se transmudara
o sangue, o suor, a febre delirante
Dos seringueiros – párias do Nordeste.*

*E foi por tua ponte flutuante
Que chegaram as 'levas' nordestinas
Dos 'brabos', dos 'soldados da borracha'
Que seguiam encantados, enganados,
Para os: 'centros' – distantes seringais
Do Purus, Acre, Madeira e Juruá
Onde findavam – finavam – escravizados*



“As embarcações regionais são proporcionais à grandeza das águas amazônicas, assim como de seu povo”.



INTRODUÇÃO

O Estado do Amazonas possui a maior extensão territorial do país com seus 1.577.820,2 km²; o Produto Interno Bruto (PIB) anual é de aproximadamente 49 bilhões de reais.¹ Constituído de 62 municípios, apenas 6 têm acesso via terrestre (Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, Iranduba, Manacapuru e Novo Airão), o acesso aos demais 56 municípios somente via fluvial ou aérea, razão pela qual a navegação é fator determinante do desenvolvimento regional.

A bacia hidrográfica amazônica é formada por treze rios – Amazonas, Branco – Juruá – Jurema – Madeira – Mamoré – Negro – Purus – Solimões – Tapajós – Trombetas – Uatumã Xingu.

O principal rio (Amazonas) nasce no Peru no lago Lauri (laurirococha), nos Andes do Peru. Maior rio do mundo com 7.100 km, com volume de água em drenagem de 5,8 milhões de km², onde quase 70% estão em território brasileiro (3,9 km²). Esse volume acontece em decorrência de seus afluentes, da margem esquerda: Japurá, Negro e Trombeta; e da margem direita: Juruá, Madeira, Xingu e Tapajós.

O imenso potencial hidrográfico da região explica a utilização e influência naval no processo de desenvolvimento econômico, social e cultural, especialmente do Estado ao Amazonas desde a chegada de espanhóis, portugueses, holandeses, passando pelos diversos ciclos econômicos e pela influência marcante da cultura nordestina aos dias atuais.

São determinantes as formas e manuseios dos fazeres das embarcações regionais que o homem da região desenvolveu por meio de um patrimônio transmitido de gerações em gerações (patrimônio imaterial).

O domínio marítimo português no Atlântico a partir do século 15 com a utilização da barca, barinel e bergantim, passando pelo uso do galeão e grandes naus de alto bordo, depois pelas caravelas, influenciaram diretamente o fazer regional abundante em matéria-prima (madeira) em paralelo ao empirismo indígena no trato de cascos de canoas feitos de toras.

Após as caravelas, as naus e os galeões até o século 16 e 17, vieram os paquetas, os “vaticanos”, os “gaiolas” e chatas. Embarcações construídas fora da região, em ferro, muito utilizadas na logística durante o ciclo econômico da borracha, mas que apresentavam baixa durabilidade em

1 Ano-base 2009.

decorrência do alto nível de acidez dos rios (em especial rio Negro) que corroía o casco das embarcações.

Os barcos, que eram construídos na região, tinham sua arquitetura adaptada à hidrodinâmica das águas. O movimento das águas era observado para que o barco tivesse sustentação, equilíbrio e rapidez, utilizando o lado da margem convexa dos rios onde as barcos corram bem menos que as do lado côncavo, isso explica por que as embarcações descem os rios pelo meio.

O fazer dos barcos regionais expressa a criatividade da cultura cabocla, oriunda das práticas socioeconômicas do homem no viver com a região, os saberes passados de geração em geração ao longo de séculos devem ser respeitados e reconhecidos como patrimônio imaterial, resultante de experimentações, observações e deduções em várias áreas de atuação de nossa realidade amazônica, conforme Declaração do México – 1985.

CAPÍTULO 1

O patrimônio empírico da construção naval no Amazonas

1.1. A tradição naval

Entender a forma da construção naval praticada no Amazonas passa pelo entendimento histórico de culturas diversas que de uma forma eclética se misturaram ao longo dos anos.

A técnica indígena da construção de canoas com tronco de árvores sofreu forte influência das técnicas fenícias e mediterrâneas que chegaram à região durante o século 16:

Desde os tempos dos fenícios até final do século XVII, as costas Meridional e Ocidental da Península Ibérica sempre estiveram sob a influência da arquitetura e técnicas de construção naval mediterrâneas, do que são testemunhos vários tipos de embarcações piscatórias e fluviais de Portugal (História Naval Brasileira, 1975).

Estudos retratam a influência direta da mão de obra dos genoveses e pisanos que utilizavam as técnicas até hoje praticadas nas carreiras:

Persistiu assim uma mão de obra especializada, mais tarde aproveitada pelos genoveses e pisanos que no século XII vieram dirigir os estaleiros da Galiza, os quais firmaram e continuaram a influência mediterrânea (História Naval Brasileira, 1975).

As influências de formas, manuseio, traços, dentre outros fazeres, nos reportam em afirmar que o patrimônio imaterial transmitido de gerações em gerações tem sua presença registrada pelos construtores franceses, espanhóis e portugueses.

Durante os séculos 14 a 15, os portugueses, que dominavam a navegação no Atlântico, possuíam três tipos de desenvolvimento que marcaram a dominação de suas colônias, dentre elas a forte presença proveniente da penetração da Região Norte, especialmente o Amazonas. Durante o século 15 (1433 e 1441) a formatação de um novo tipo de caravela, que vinha a substituir a barca, o barinel e o bergantim (tipos de embarcações que eram utilizadas para exploração das colônias na costa africana). O segundo tipo de embarcação marcante dos portugueses vem após as experiências de Vasco da Gama, das necessidades econômicas e militares dos efeitos mercantilista (expansão marítima), representado pelas grandes naus e os galeões de alto bordo, respectivamente. E, finalmente, a caravela como navio de guerra de alto-mar que foram adaptadas para as viagens do descobrimento do “novo mundo”.

Este último tipo de caravela, adaptado às longas viagens de anos, vem advogar técnicas que seriam de conhecimento dos holandeses e ingleses somente séculos depois. A nova formatação da caravela que adentra o rio Amazonas era tida como um segredo de Estado.

O traçado português por meio da arquitetura, geometria e o empirismo, juntamente com as técnicas de carpintaria foram práticas incorporadas às condições de navegabilidade da Região Norte. Apesar da excelência da construção naval portuguesa, esse não influenciou a construção naval europeia do século 16, tanto quanto as práticas de construção naval aplicada às embarcações regionais nos rios da Amazônia.

1.2. Tipos de traçados:

- a) Norte da Europa: *mores germanicum*, proveniente dos construtores de catedrais góticas, cujo traçado tem figura geométrica como o triângulo equilátero, o quadrado e o polígono.
- b) Itália e Portugal: traçado derivado do pentágono e do quadrado ou destes, o hexágono.
- c) Espanha: traçado derivado da regra do às-dois-três, também aplicada pelos portugueses em combinação com o traçado pentagonal.

Os traçados dos navios portugueses obedeciam a um diagrama geral, capaz de abranger todos os tipos de navios portugueses de 1500 a 1650, dos mais simples aos mais sofisticados navios de guerra

ou caravelas de expedições. O módulo inicial (desenho) tem como lógica o corpo humano, prática proveniente da arquitetura grega. Ou seja, as práticas culturais geométricas de sustentabilidade naval estão fundamentadas no conhecimento empírico das dimensões do corpo:

No traçado português, há dois módulos: o rumo (6 pg = 1,536 m), correspondente ao intervalo entre dois remadores e a estatura média do homem (1,650 m = 6,5 pg). O diagrama construído com este módulo aplica-se a um navio padrão, o de 18R (108 pg) de quilha, mas todas as proporções deduzidas para este padrão são aplicadas a qualquer tipo e porte de navio de alto bordo (História da Navegação Brasileira, 1975).

A seguir, algumas das características trazidas pelos portugueses como conhecimento das construções navais empregados:

- a) Barcas – têm a origem da grafia *barca* e *barcha* ou *bartscha*: termo aplicado à grande diversidade de embarcações do mar e fluviais. Termo também muito utilizado a navios estrangeiros de tipo nórdico.
- b) Barinel – tem seu registro histórico por volta de 1415, eram movidos a remo e serviam de meio de transporte e de comércio para os países do mar Mediterrâneo.
- c) Caravela: registra a história que as caravelas possuíam um relevo singular, capaz de influenciar a expansão mundial da civilização mediterrânea. O termo pode ter sua origem no grego *karabos* ou latim *carabos* ou árabe *qârib*, o qual deu ao sentido português cáravo, relacionado sempre a navios gregos de grande porte.
- d) Nau: o termo nau é aplicado com sentido específico nos documentos da época associado sempre a navios de alto bordo, de aparelho redondo destinado ao comércio, por exemplo: nau de comércio, nau mercante, nau de guerra.
- e) Galeão: o termo galeão tem na sua origem divergência quanto à arquitetura e função, por designar navios diversos. Embarcação modestamente utilizada no século 13, a remo e provavelmente a vela. Os portugueses – responsáveis pela criação dos navios de alto bordo – criaram os galeões, que tinham duas grandes finalidades: a de defender as rotas do Atlântico e combater

militarmente no Mediterrâneo. Conforme descrito no *Livro de Traças*, os galeões portugueses possuíam capacidade para até 700 toneladas e sua quilha de até 18,5 Rumos (27,72 m a 28,49 m). Já no século 16, havia a necessidade de transportar grande volume de mercadorias e fazer viagens longas de pessoas pelo Atlântico, além do prestígio da coroa. Surgem as naus da carreira da Índia com até 1.200 toneladas (Q = 20 R = 30,80 m):

Os documentos portugueses coevos falam sempre das naus portuguesas como gigantescas, para justificar vitórias e derrotas [...] A noção de gigantismo dos navios portugueses resulta de que, durante o século XVI, abundava entre as armadas estrangeiras os portes de 200 a 300t, e sem dúvida que muito impressionaria um marinheiro habituado a estes navios passar pela popa duma nau portuguesa, a qual se elevava a cerca de 14 m acima da água (História da Navegação Brasileira, p. 75).

Tão presente quanto às características histórias dos diversos tipos de embarcações trazidas pelos portugueses, registra-se enfaticamente a construção de navios portugueses no século 16 com a utilização de madeiras para o cavername:

O Portugal era o único país, ao tempo, que usava madeira de sobro e azinho para cavername, por ser resistente à água e o sobreiro dar muitas curvas naturais, das usadas nesta construção para certas partes do navio (História Naval Brasileira, 1975).

A quilha, a roda de proa, o cadaste e o forro das obras-vivas até aonde chegava a água eram de pinho resinoso. As obras-mortas, aonde não chegava a água, eram de pinho manso. Por vezes, aparece o carvalho e o castanho usados nos dormentes e peças miúdas e raramente no forro, por ser pouco resistente.



Barca



Barinel



Caravela



Nau



Galeão

Após as caravelas, naus e galeões até o século 16 e 17, vieram os paquetas, os “vaticanos”, os “gaiolas” e chatas.

Os paquetas, conforme descrito por Benchimol (1959, p. 10), destinavam-se às viagens de longo curso, especialmente na ligação dos portos de Manaus a Belém com New York (EUA), Liverpool (Inglaterra), Le Havre (França), Hamburgo (Alemanha), Leixões (Portugal), Marseille (França) e Gênova (Espanha). Representou também a embarcação de transporte dos seringalistas, aviadores, comerciantes e coronéis durante o ciclo da borracha.

Os “vaticanos” eram gaiolas de maior porte, com grande capacidade de carga, maio calado, destinado a viagens ao longo do rio Amazonas e Solimões e no período das enchentes nos rios Tocantins, Xingu, Tapajós, Madeira, Purus, Juruá, Javari, Negro e Japurá.

Os “vaticanos” possuíam calado acima de 3 m (10 pés), com isso na época da vazante não havia como adentrar águas rasas, razão pela qual ficou sendo chamado de “vaticano”, porque apresentavam porte nobre, linhas senhoriais que lembravam a residência papal, conforme descrito por Arthur Reis *apud* Benchimol (1959).

Os “gaiolas” eram embarcações a vapor de menor porte e de baixo custo, cuja navegação se dava em rios de menor profundidade. Embarcação fechada nas laterais, razão pela qual era a preferida por armadores particulares e ficou regionalmente conhecido como “gaiola”:

O gaiola é o bonde, o carro, a locomotiva, veio da ubá indígena de cem feitios ao navio regional de hoje, elegante, forte, veloz, manobreiro, com fábrica de gelo, luz elétrica, dois mastros, pequeno calado, dois ou três converses, camarotes na amurada elevada superestrutura, adveio-lhe o apelido irônico e pictoresco de gaiola. Existem os de roda na popa e nos flancos: de uma e duas hélices: de cem, duzentas, quinhentas e mais toneladas: com três, cinco, oito

e doze pés de calado: de madeira e de ferro: sujos e limpos: feios e belos. Sobem dos ancoradouros de Belém e vão às vizinhanças andinas, penetram, furam, remexem os baixos, altos rios quando o preço da borracha é animador. Pintados de branco e preto, de cinzento e de amarelo, marcham aos vinte e trinta quilômetros por hora (Benchimol, p. 12).

As embarcações de grande curso que adentravam a Região Norte haviam sido construídas em estaleiros da Inglaterra, Alemanha, França, Holanda, Dinamarca e Estados Unidos, cuja matéria-prima era o ferro. As embarcações de menor porte, como batelões e alvarengas, eram construídas em Belém, Manaus e Santarém, cuja matéria-prima era a madeira.

Registra-se aqui a capacidade de adaptação à regionalização das embarcações com a utilização de madeiras típicas das colônias que iriam sendo “colonizadas” pelos portugueses. Esse processo não foi diferente para a região amazônica; no entanto, ressalta-se a forte característica fluvial e a enorme disponibilidade de matéria-prima (madeira). Logo que se iniciou a construção naval em terras “descobertas”, era natural a utilização das madeiras exóticas, ocasionando assim a utilização séculos depois de madeiras típicas da região como piquiá, maparajuba, piranheira, itaúba, louro, cedro etc.

CAPÍTULO 2

Tipos de embarcações regionais

Denomina-se como embarcação toda e qualquer construção capaz de navegar sobre as águas. A região amazônica, na imensidão de sua peculiaridade, pode ser estudada e compreendida pela sua vivência com as águas e as diversas formas que o homem encontrou de se relacionar neste mundo de água doce.

A singularidade da região constitui-se em desafios constantes para aqueles que manifestam interesse em pesquisar e catalogar seu patrimônio material e infinitamente mais desafiador quando se tratar do patrimônio imaterial. Torna-se instigante conhecer o potencial cultural implícito na forma de transporte fluvial utilizada no Estado, e especificamente objeto de estudo neste trabalho – a orla da cidade de Manaus concernente à utilização das embarcações. Conforme Silva, *apud*, Freitas:

[...] a proposição de estudar a Amazônia na ótica da mundialização da cultura e da sociedade global constitui-se em um desafio teórico-metodológico que imbrica em algumas escolhas, aqui delineada topicamente, como referências para um programa de investigação, tais sejam: (SILVA, 2000, apud FREITAS, p. 25, 2004):

- 1) Realidades e virtualidades em construção nos processos de globalização da Amazônia [...]*
- 2) A mundialização da Amazônia como perspectiva de construção de um patamar acima das iniciativas de sua nacionalização formal [...]*
- 3) Novos poderes reguladores das relações sociais na Amazônia [...]*
- 4) Formas de legitimidade das estruturas e processos de institucionalização de homogeneidade e de diferenças [...]*
- 5) Nação, continente, lugar [...]*

6) *A Amazônia mundial representada nos fatos do tempo breve nas elaborações de longa duração do tempo histórico que o encontro entre o velho e o Novo Mundo produziu [...].*

E assim, tem sido o comportamento daqueles que se entrelaçam entre o Novo e o Velho Mundo amazônico, em meio ao esquecimento da preservação e registro cultural da identidade regional.

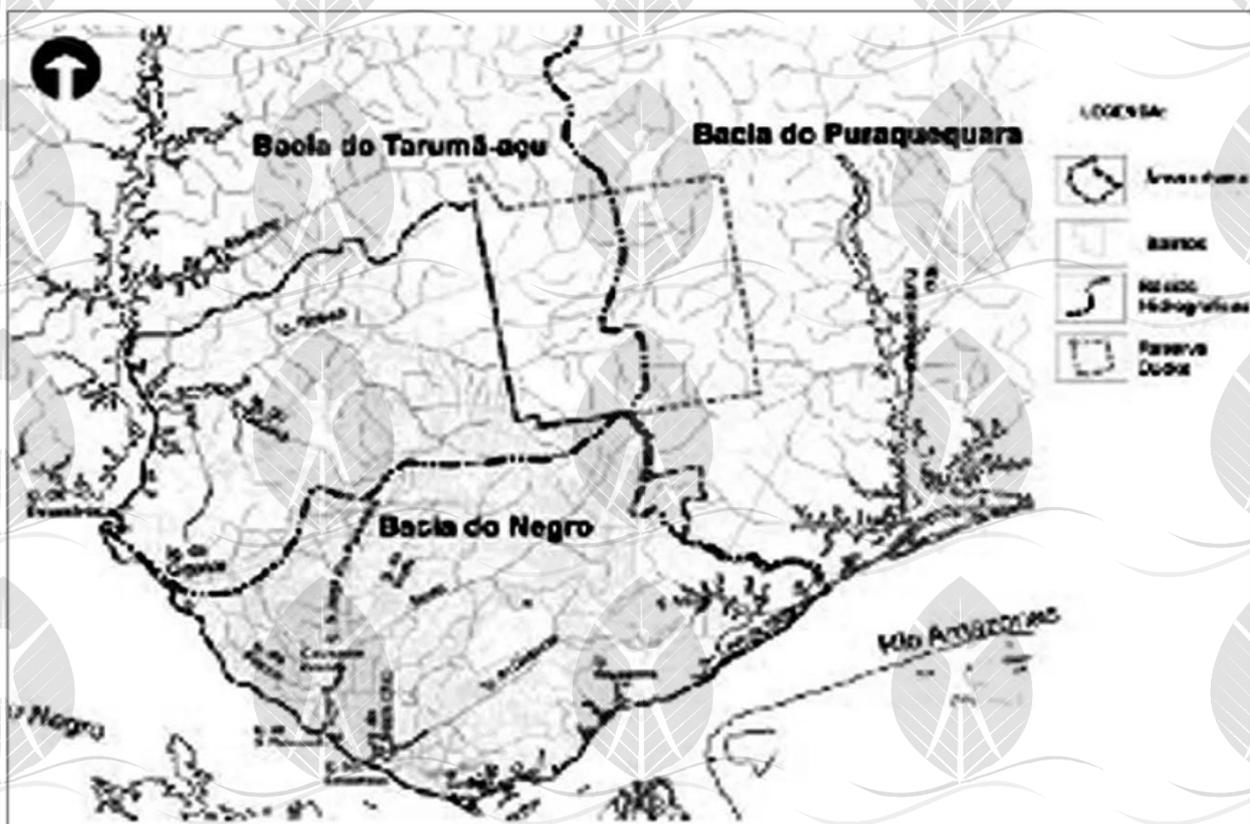
O estudo levou em consideração o material e tipo utilizado na construção de embarcações. Como material, as embarcações utilizadas possuem três espécies: madeira, ferro e alumínio.

As embarcações caracteristicamente regionais são aquelas cujo material de composição é a madeira (itaúba, cerejeira, bálsamo, piquiá, paranari), conforme informações coletadas com os construtores de barcos, Sr. Manoel Fonseca de Araújo e José Fonseca de Araújo, com mais de 50 (cinquenta) anos na arte da construção de embarcações regionais.

Aquelas cujo material é de alumínio ou ferro destoam das características regionais, embora se tenha verificado que a presença desse tipo de material esteja em pleno crescimento, haja vista a demanda por embarcações com maior durabilidade e rapidez, seja fator determinante para aqueles agentes que se utilizam desse tipo de barco como fonte de renda.

TIPOS DE EMBARCAÇÃO	CARACTERÍSTICAS NOS PORTOS DE MANAUS							
	A (MD)	B (SR)	C (AP)	D (MM)	E (CE)	F (FP)	G (CS)	H (PU)
1. Barco Regional de Recreio		X		X	X			
2. Lancha (com ou sem cobertura)	X							
3. Catraia		X		X		X		
4. Rebocador					X	X		
5. Batelão		X				X		
6. Barco Regional		X	X	X				
7. Canoa	X	X	X	X	X	X	X	X
8. Barco Pesqueiro						X		
9. Voadeira (com e sem cobertura)	X			X			X	X
10. Rabeta	X	X		X		X	X	X

Quadro 1 – Tipos de embarcações por porto.



Mapa 1 – Hidrografia da cidade de Manaus.

Fonte: Prefeitura de Manaus.

Foram estudados 8 (oito) portos na cidade de Manaus, percorrendo toda a orla. A classificação levou em consideração:

- a) Tipo de material: alumínio, ferro ou madeira.
- b) Finalidade: transporte de carga e/ou passageiros, lazer, traslado, logística de escoamento, subsistência.
- c) Arquitetura da embarcação: envolvendo as características quanto à utilização, tipo de acabamento, toldo etc.
- d) Regionalismo: termos utilizados e adaptações regionalizadas.

Os portos observados foram: Marina David (MD), São Raimundo (SR), Aparecida (AP), Manaus-Moderna (MM), Roadaway Centro (CE), Educando – Feira da Panair (FP), Ceasa (CS) e Puraquequara (PU).

2.1. Barco Regional de Recreio

Embarcação regional, construída em madeira, utilizada para realizar o transporte de cargas e/ou passageiros, conforme registros fotográficos 2 a 5.

Os barcos regionais denominados de recreio estão culturalmente adaptados à realidade ribeirinha do homem no interior. Sendo o único meio de acesso à capital, o caboclo usa o recreio como meio de locomoção pessoal e forma de escoamento da produção ao centro urbano.

Como bem citado por Tereza Ximenes, pode-se dizer que há uma íntima convivência do caboclo com o barco (Ximenez, p. 59). Não há como entender a evolução socioeconômica e cultural sem levar em consideração os diversos estágios que a relação homem *versus* embarcação sofreu ao longo da história do Amazonas.

Perceptíveis os estágios de evolução em modernização e adaptações às novas demandas da sociedade, quando se observa nos registros fotográficos 1, 2 e 3.

Ressalta-se que, apesar de visualmente mais moderno (a embarcação dos registros fotográficos 4 e 5), em decorrências das alterações de designer e adaptações da modernidade, o aspecto cultural como de “atar a rede”, para a viagem – mesmo sendo uma viagem curta – marca a singularidade da utilização dos barcos regionais nessa relação com o homem, e registrando uma forte presença de uma prática cabocla.

As adaptações que as embarcações regionais sofreram ao longo da história têm como forte origem três grandes fatores. O primeiro, decorrente das próprias necessidades ribeirinhas de transporte de passageiros e cargas. O segundo, como bem observado por Ximenes *apud* Botinelly (Ximenes, p. 68):

Os conhecimentos, as observações passadas por várias gerações permitiram que os pilotos dos barcos se utilizassem da hidrodinâmica, que faz com que as águas do lado da margem convexa corram bem menos que as do lado côncavo do rio, isto é, o barco tem de navegar atravessando de uma ponta de praia a outra. Quando vem descendo, aproveita a força das águas e desce pelo meio do rio, aumentando a velocidade.

E o terceiro fator está associado ao cumprimento (novas) de normas via legislação federal aplicada na área da saúde, segurança naval (Capitania dos Portos) etc. Exemplo disso pode ser observado no registro fotográfico 4 com os equipamentos de botes salva-vidas, antenas parabólicas etc.

2.2. Lancha

Embarcação construída em alumínio ou ferro (registro fotográfico 6), capaz de atingir alta velocidade, para transporte de passageiros. A capacidade pode chegar até 12 pessoas, dependendo do porte da lancha. Esse tipo de embarcação não se caracteriza como embarcação regional, entretanto vem se tornando um tipo de embarcação cada vez mais frequente em portos com características de marinas.

2.3. Catraia

Embarcação construída em madeira. Era muito utilizada no desembarque e traslado de pessoas, das grandes embarcações no início do século 20, que ancoravam no porto de Manaus até terra firme (registros fotográficos 7, 8 e 9).

Com o passar do tempo, também a catraia sofreu algumas adaptações, conforme podemos observar nos registros fotográficos 6 e 7. O termo catraieiro está associado ao serviço de transportar pessoas ou cargas de um ponto a outro.

Foi, também, durante muito tempo, o principal meio de transporte de pessoas entre os bairros do Educandos com o Centro, Aparecida com Santo Antônio, São Jorge etc.

Atualmente, o catraieiro tem sua principal atividade na venda de refrigerantes, sucos, salgados, bolachas, dentre outros, para as pessoas que estão em outras embarcações. Durante a década de 70 e 80, no porto de Manaus – escadaria dos Remédios – era muito comum a atividade dos catraieiros junto aos recreios que partiam rumo ao interior. Os catraieiros encostavam-se às laterais dos barcos e ali vendiam diversas guloseimas à população que ora partia ou chegava.

2.4. Rebocador/Empurrador

Embarcação feita em madeira ou ferro, utilizado de forma acoplada à outra embarcação (geralmente uma balsa) para transporte de cargas em longo curso. Possuem a frente achatada para melhor encaixe na embarcação de acoplamento. É uma embarcação de pequeno tamanho, grande robustez, elevada potência de máquina e boa mobilidade, destinada a rebocar outras embarcações (registros fotográficos 10, 11, 12 e 13).

2.5. Batelão

Embarcação regional construída em madeira. Não possui fechamento nas laterais, e a única parte coberta fica centrada dando proteção ao motor estacionário.

O batelão pode ter dois tipos de motores. O primeiro tipo pode ser um motor de propulsão, onde a hélice fica acoplada no final da popa. E o segundo tipo, que pode ser o motor estacionário, conforme registros fotográficos 14 e 15.

2.6. Barco Regional

Embarcação regional, construída em madeira com motor estacionário, podendo ser de um ou dois toldos. É utilizado para transporte de cargas e passageiros e possui capacidade variada em conformidade com a demanda do proprietário. Conforme registros fotográficos 16, 17, 18 e 19.

2.7. Canoa

Embarcação construída em madeira, sem quilha, para viagens curtas realizadas com o uso do remo como instrumento de locomoção. Não possui nenhum tipo de motor propulsor.

A canoa representa, sem dúvida alguma, o maior instrumento de ligação do homem amazônida com a água. Sua origem indígena traduz a relação de intimidade daquele que vive em constante contato com a realidade do Amazonas, num verdadeiro mundo de águas. Registro fotográfico 20.

Conforme observação do sociólogo Ângelo César Brandão Pimentel, o maior espetáculo de evolução das embarcações regionais está no fato de o caboclo ter saído do modelo indígena da canoa feito de tronco de árvores, adaptando-as às caravelas – que aqui chegaram – passando pelas paquetas, vaticanos, gaiolas e chatas, batelões, até chegar às mais modernas e sofisticadas embarcações regionais.

2.8. Barco Pesqueiro Regional

Embarcação regional construída em madeira, com motor estacionário. Seu formato é particularmente adaptado a uma câmara de gelo central. Registros fotográficos 22, 23 e 24.

Os barcos pesqueiros têm o maior espaço ocupado pela caixa de gelo no centro da embarcação. Considerando esse fato, observa-se que a tripulação ocupa o pouco espaço que resta sobre a caixa de gelo, com suas redes atadas. Quando isso não é possível, a tripulação se acomoda na proa ou popa da embarcação.

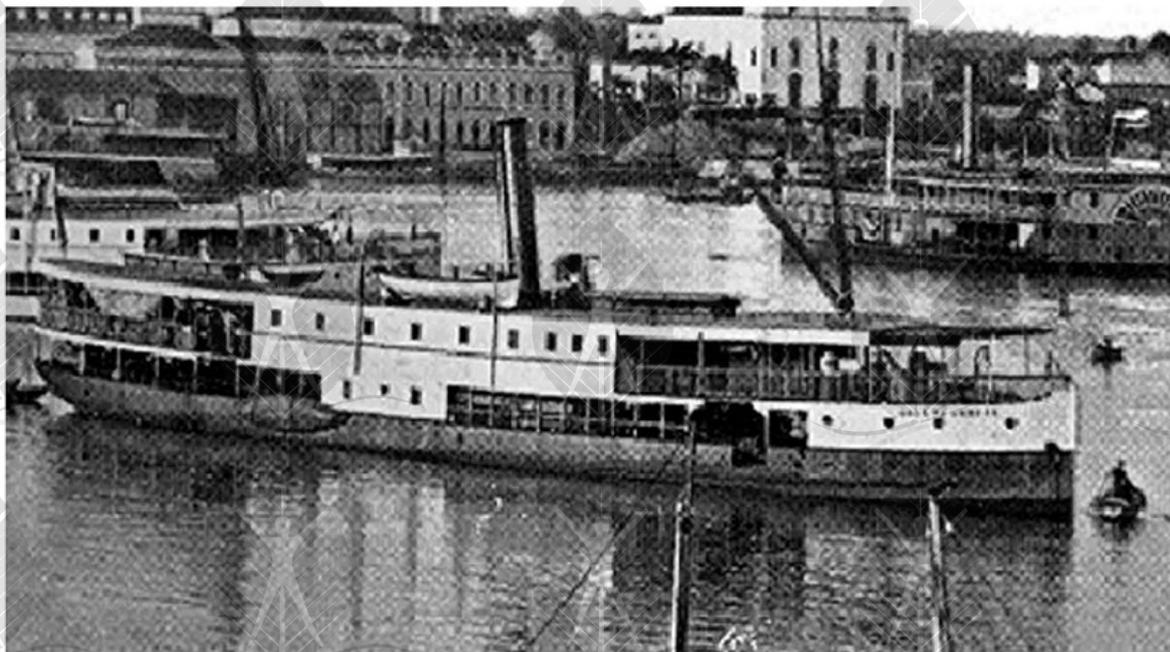
2.9. Voadeiras (com ou sem cobertura)

Embarcação construída em alumínio, com motor de popa propulsor para alta velocidade. As voadeiras têm se popularizado no transporte rápido de passageiros, em viagens de curta duração. Nas últimas duas décadas tem sido fator determinante na substituição da canoa (a remo) e rabeta, em função de sua velocidade e maior tempo de duração. Registros fotográficos 25 a 27.

2.10. Rabeta

Embarcação construída em madeira, geralmente uma canoa, com adaptação de um motor propulsor de baixa rotação na popa. Registros fotográficos 28, 29 e 30. O rabeta tem sido um dos meios de transportes mais utilizados pela população ribeirinha para percorrer poucas distâncias, tem baixo custo e aquisição e manutenção em comparação às voadeiras.

2.11. Registro Fotográfico



Registro fotográfico n.º 1: Barco gaiola, Manaus, 1896)

Fonte: *Manaus – A história em imagens*, Jorge Herrán.



Registro fotográfico n.º 2: Barco regional de recreio
(modelo muito utilizado na década de 60 até 70)



Registro fotográfico n.º 3: Barco regional de recreio
(modelo utilizado na década de 80)



Registro fotográfico n.º 5: Barco regional de recreio
(modelo com designer moderno, comum a partir da década de 90 aos dias atuais)



Registro fotográfico n.º 4: Barco regional de recreio
(modelo com designer moderno, comum a partir da década de 90 aos dias atuais)



Registro fotográfico n.º 6: Lancha (com cobertura)
(modelo com designer moderno, comum a partir da década de 90 aos dias atuais),
muito utilizada para lazer particular.



Registro fotográfico n.º 7: Catraia (anos de 1896 a 1920)

Fonte: Thiago de Mello. *Manaus – amor e memória*. 4.ª ed. rev. Manaus: Editora Valer/Prefeitura Municipal de Manaus, 2004, 192p.



Registro fotográfico n.º 8: Catraia (anos de 1896 a 1920)

Fonte: Thiago de Mello, *Op. cit.*.



Registro fotográfico n.º 9: Catraia (ano 2007 – porto do São Raimundo)



Registro fotográfico n.º 10: Rebocador (construído com madeira regional)
(ano 2007 – porto do São Raimundo)



Registro fotográfico n.º 11: Rebocador (construído em ferro)
(ano 2007 – porto do Educandos)



Registro fotográfico n.º 12 e 13: Rebocador (construído em madeira)
(ano 2007 – Travessia do Careiro fazendo transporte de gado)



Registro fotográfico n.º 14: Batelão regional
(ano 2007 – porto da Manaus Moderna, antiga escadaria dos Remédios)



Registro fotográfico n.º 15: Batelão regional
(ano 2007 – porto da Marina David)



Registro fotográfico n.º 16: Barco regional de dois toldos (ano 1980 – porto da escadaria dos Remédios. Foto cedida por Manoel F. de Araújo.



Registro fotográfico n.º 17: Barco regional de um toldo (ano 2007 – porto da Panair)



Registro fotográfico n.º 18: Barco regional de um toldo
(ano 2007 – porto do São Raimundo)



Registro fotográfico n.º 19: Barco regional de um toldo
(ano 2007 – porto do São Raimundo – vista de popa de
diversos barcos regionais atracados)



Registro fotográfico n.º 20: Canoas
(ano 2007 – porto do Educandos)



Registro fotográfico n.º 21:
Município de Iranduba, 2000.



Registro fotográfico n.º 23 e 23: Barcos pesqueiros regionais
(ano 2007 – porto da Panair)



Registro fotográfico n.º 25: Voadeira com cobertura
(ano 2007 – porto da Marina David)



Registro fotográfico n.º 26: Voadeira sem cobertura
(ano 2007 – porto da Marina David)



Registro fotográfico n.º 27 – Voadeira com cobertura
(ano 2006 – praia da Lua)



Registro fotográfico n.º 28: Rabeta sem cobertura
(ano 2007 – porto da Manaus Moderna)



Registro fotográfico n.º 29: Rabeta com cobertura
(ano 2007 – próximo à praia da Lua)



Registro fotográfico n.º 30: Rabeta sem cobertura
(ano 2007 – porto do Careiro Castanho)



Registro fotográfico n.º 24: Barco pesqueiro regional
(ano 2007 – porto do São Raimundo)

CAPÍTULO 3

O patrimônio imaterial dos barcos regionais

Durante todo o período colonial e depois da Independência até 1852, o transporte na Amazônia era feito através de uma frota de vários milhares de barcos dos mais variados tipos, pertencentes a comerciantes ou sitiantes, visando atender às necessidades básicas de locomoção e de circulação de bens (Ximenes, apud Reis, 1956).

O patrimônio imaterial representa o conjunto de manifestações e práticas que fazem parte dos valores e dos significados culturais de uma sociedade. Representa um bem intangível, portanto não pode ser tocado, mas sentido.

Segundo o Decreto n.º 3.551/2000, o patrimônio imaterial pode ser assim entendido e estudado: como patrimônio cultural, os saberes e os ofícios tradicionais (culinária, fabricação de instrumentos, lendas etc.); celebrações (como a festa de Santo Antônio de Borba etc.) e as formas de expressão e os lugares de sociabilidade (como praças, mercados etc.).

O fazer dos barcos regionais expressa a criatividade da cultura cabocla, oriunda das práticas socioeconômicas do homem no viver com a região, os saberes passados de geração em geração ao longo de séculos que devem ser respeitados e reconhecidos como patrimônio imaterial, resultante de experimentações, observações e deduções em várias áreas de atuação de nossa realidade amazônica, conforme Declaração do México – 1985.

3.1. A técnica dos estaleiros – carreiras regionais

A origem do termo regionalizado para estaleiro de carreira pode ter sua origem proveniente do termo Carreira da Índia, empregado para designar as naus de alto bordo que vinham ao continente “descoberto”. Essas embarcações sofriam reparos após longas viagens e muito provavelmente esses locais – que tinham essa destinação, podem ter sido

regionalizados para o termo: carreira. Outra possível origem pode estar associado ao fato de a embarcação correr sobre dois toros de madeiras em superfície de terra firme.

Traçado

Traçar em papel representa os primeiros ensaios daquilo que está na mente do mestre. Para alguns mestres, o traço inicial em papel se faz necessário, mas para a maioria destes, que receberam de seus pais as instruções das técnicas de manuseio com os instrumentos da marcenaria e adquiriram a sensibilidade da adaptação dos barcos ao banzeiro dos rios, o traço se torna peça, muitas vezes, dispensável. O desenho da embarcação está guardado na mente do mestre que tem na experiência empírica seu maior aliado.

Formas

A forma que a embarcação terá está associada à necessidade daquele que empreita o serviço. No entanto, a forma que toma a quilha, caverna e o encaixe das tábuas depende do manejo de corte das tábuas, da forma como a madeira é armazenada para secagem, do tempo em que fica exposta ao ar para “amadurecimento”. As embarcações regionais possuem a forma arredonda na proa. Essa técnica decorre do emprego do tipo de madeira, e principalmente da forma como ela é tratada (aquecimento com banho de óleo) para que possa ficar em estado flexível e receba o contorno adequado da proa da embarcação. Esse manuseio depende fundamentalmente da experiência do mestre (construtor) quando do aquecimento da peça para um perfeito encaixe e forma adequada.

Quilha

A quilha representa a peça-mãe de todas as demais. É a primeira peça a ser talhada e colocada em prumo (nivelada) para receber todas as demais. Essa peça define o tamanho e capacidade de peso que irá receber.

Talha-mar

O talha-mar tem procedência na roda de proa. A roda de proa era traçada em tábuas colocadas no chão, por meio dum prego que servia de centro e de um cordel marcado que servia de raio para traçar a curva.

O talha-mar representa a segunda peça de encaixe e nivelamento, conforme e proporcional à quilha. Do encaixe do talha-mar define-se a forma arredonda por meio de uma corda de prumo, capaz de nivelar proa e quilha para encaixe das cavernas.

Grade de Popa

A grade de popa é a peça que se encaixa à quilha depois de nivelada à proa, ou seja, proa e popa possuem um grau de nivelamento por um cordel que é feito pelo olhar de sensibilidade daquele que conhece – através de anos – o correr das águas pela lateral das embarcações.

Cavernas

As cavernas com os braços são armadas no chão, em seguida colocadas sobre a quilha no chão.

O acerto das cavernas na quilha faz-se na vertical pelo fio de prumo (perpendicularidade) e no plano horizontal, operação pela qual as pontas da caverna ficavam a igual distância da linha mediana da quilha, para o que se empregava um cordel fixado num ponto dessa mediana e que se estendia até cada ponta dos braços, de modo que essas ficassem a igual distância do ponto da quilha.

Há ainda o acerto no plano vertical, de modo que os côvados da caverna ficassem à mesma altura da quilha, acertavam-se os desníveis da madeira. Para isso, usava-se uma tempre (óleo queimado fervido).

Cavilhamento das Cavernas

Até o final do século 16, as cavernas do fundo era todas feitas por conta, daí que o seu conjunto se chamasse madeira de conta ou de conto e o seu número fosse de tantas quanto o dobro da quilha, medido em rumos conforme detalhado na *História Naval Brasileira* (1975).

Cordeado – Braços e Postura

O cordeado fecha a caverna na parte superior, confrontando as partes externas e internas com a curvatura dada pelo alinhamento de proa e popa. É a fase de alinhar a embarcação:

[...] Tudo tá na cabeça [...] Se outro cara está fazendo um barco, eu daqui estou sabendo se está saindo certo ou não. É a teoria que a gente tem na

cabeça, se está fora do nível ou não (Estênio Araújo, mestre na construção de barcos regionais).

Reforço Vertical da Estrutura

O reforço vertical é feito para suportar a estrutura e peso da embarcação. Essa peça sobrepõe-se sobre a quilha e é traçada conforme a altura da embarcação.

Cintas

As cintas são colocadas no casco e representam a robustez da embarcação. Corre de proa à popa seguindo a curvatura do cordeado.



Forma



Quilha e cavername



Cavername (vista de dentro do convés do barco Cidade de Manicoré)



Talha-mar



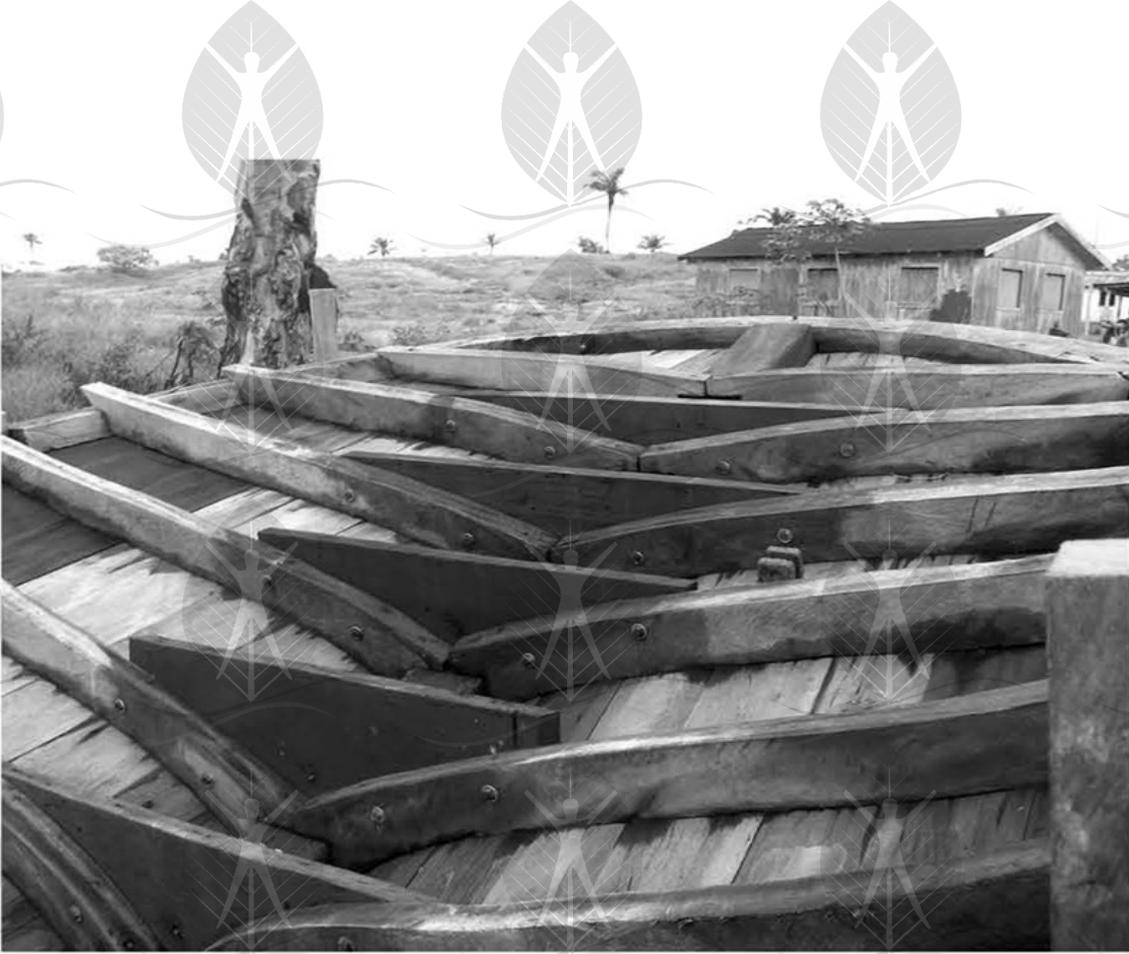
Talha-mar e cavername



Cordeado e braço de postura



Cordeado e braço de postura



Redondo de popa



Calafeto



Calafeto

3.2. O fazer regional

Com o objetivo de fidelizar a prática do fazer, a coleta de dados foi feita *in loco*, mediante entrevista com os senhores Manoel Fonseca de Araújo, José Fonseca de Araújo e Estênio Araújo (três irmãos) que receberam de seu pai todo aprendizado na construção de embarcações.

São mais de 50 (cinquenta) anos (cada um) na prática da construção de embarcações, sem jamais terem adquirido nenhum conhecimento acerca da arte da construção naval em escola:

O barco é uma produção humana, inserida na sociedade historicamente circunscrita no tempo e no espaço (Ximenes, apud Limoeiro, 1985).

O mestre responsável pela construção da embarcação, antes de qualquer coisa, possui o conhecimento empírico da madeira a ser utilizada:

[...] a parte que fica dentro d'água só estraga da água pra cima. A senhora pode puxar este motor

(embarcação) que tem mais de 40 anos, que embaixo está novo (Estênio Araújo, mestre na construção de barcos regionais).

1. Escolha da madeira do casco	Piquiá	Maparajuba	Piranheira	Itaúba
Durabilidade (em anos)	30	40	100	50
Onde é utilizado?	Falcas Quilhas Cavernamento Dormentes Talha-mar Convés de proa e popa Louro-vermelho – Louro Rosa – Andiroba – Arara			
2. Escolha da madeira para obra-morta	Louro-vermelho – Louro-rosa – Andiroba – Arara-amarelo – Cedro Bordas Toldos Estrados			
Onde é utilizado?	Falcas Bacos etc.			

Quadro 2 – Madeira utilizada.

Fonte: Elaboração própria a partir de entrevistas.

As primeiras e segundas etapas para a construção estão na escolha da madeira. Muitos construtores de embarcações buscavam na própria floresta amazônica a matéria-prima para a construção das embarcações. Atualmente, as madeiras são encomendadas nos municípios do interior e trazidas a Manaus por rebocadores.

Aquele que encomenda o barco tinha apenas a preocupação de acertar o preço, pois cabia ao construtor (dono da carreira) a retirada das madeiras. Nessa primeira etapa, a experiência e o conhecimento empírico já se evidenciam mediante o conhecer da árvore que atendia às condições desejadas para aquele tipo de construção.

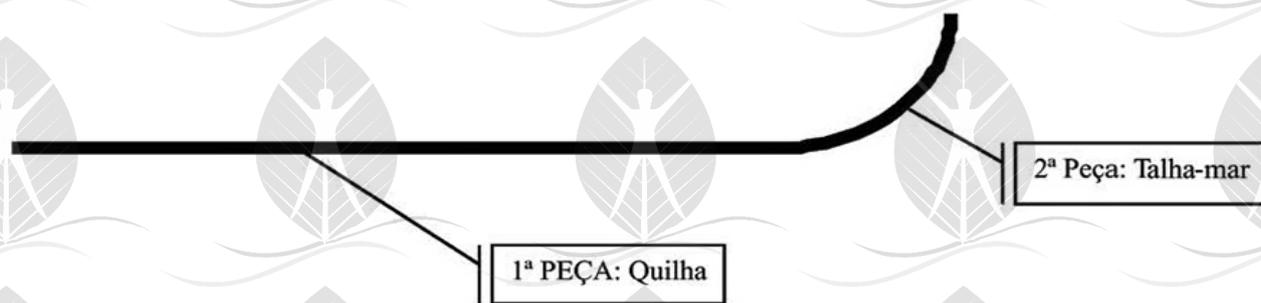


Figura 1 – Vista lateral da quilha e talha-mar.

Após a identificação, coleta e separação da madeira, a etapa seguinte era a armação da quilha e talha-mar. O mestre lapida a espinha dorsal da embarcação, mediante a demanda da encomenda do barco. Isso dependeria da utilização, finalidade e capacidade em toneladas desejada. Cabe ao mestre dimensionar a quilha para a segurança da embarcação.

Conforme relato dos Srs. José e Estênio Araújo, o molde da proa (que vem do talha-mar) é uma peça de madeira, talhada com enchó (gabarito). Utilizando esse molde, risca-se na peça larga de itaúba, em seguida colocam-se três braços: o da proa, popa e no meio. Posteriormente vem uma ripa no meio até a proa, daí é que se sentam as cavernas para dar o formato da proa.

O conhecimento e técnica no manuseio da madeira para a construção de barcos, que até mesmo algumas embarcações em ferro, têm seu molde feito em madeira e adaptados ao metal.

A boca da embarcação depende do tamanho da embarcação que está sendo construída.:

[...] Dependendo do tamanho, a gente dá essa largura pro cliente. 'Se for 16 no máximo 4,5 de largura' (Estênio Araújo, mestre na construção de barcos regionais).

O segredo está em fazer o barco de tal forma que esse, ao ser colocado na água, não tombe para os lados, nem fique vulnerável ao correr dos banzeiros nos rios da Amazônia.

Dependendo do trabalho desenvolvido nessas peças, o construtor levaria de 3 a 5 dias utilizando pelo menos 2 (dois) carpinteiros, para deixá-las armadas na carreira.

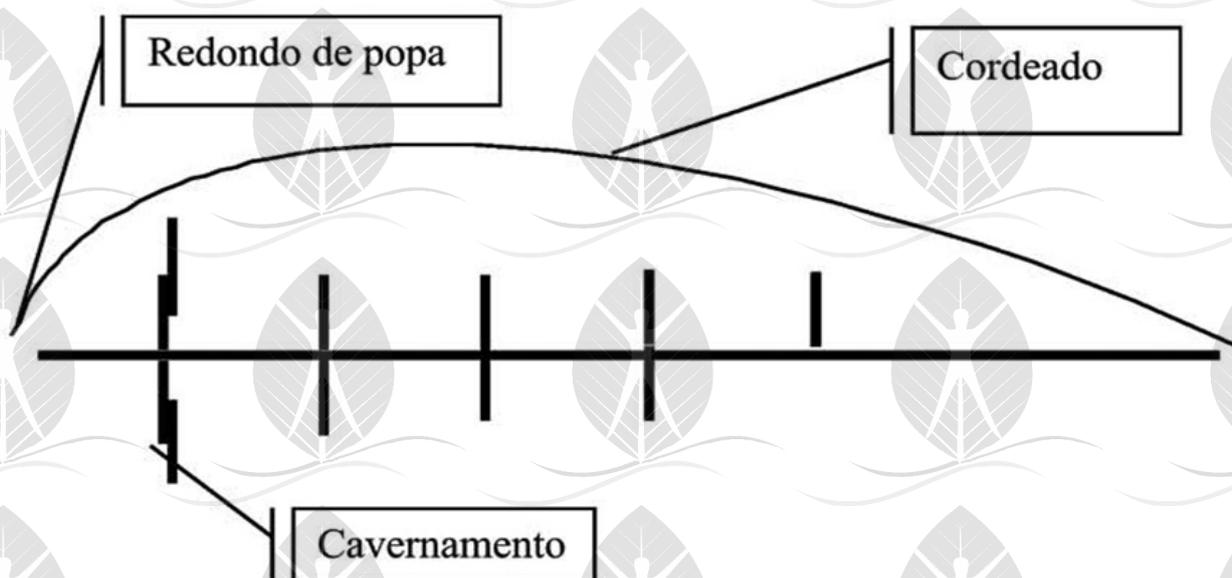


Figura 2 – Forma inicial do barco a ser talhado.

Logo em seguida, o passo seguinte estava em fazer o cavernamento, armar o cordeado e fazer o redondo de popa.

O cavernamento é feito de 30 em 30 centímetros, e consiste no encaixe de duas peças que suportará e distribuirá o peso da estrutura.

Em seguida, o mestre se encarrega de fechar com tábuas toda a lateral da embarcação.

As peças de madeiras são cuidadosamente postas uma sobre as outras e parafusadas, conforme se pode observar na foto 26.

Calafetar com estopa ou algodão para em seguida pintar.



Registro fotográfico n.º 31 e 32: Vista de um barco regional na carreira para manutenção – reparo de calafeto (ano 2007 – porto do São Raimundo)



Registro fotográfico n.º 33: Vista das escoras de um barco regional na carreira para manutenção – reparo de calafeto, pintura e escoras na carreira (ano 2007 – porto do São Raimundo)



Registro fotográfico n.º 34: Vista das escoras de um barco regional na carreira
(ano 2007 – porto do São Raimundo)

CAPÍTULO 4

Características socioeconômicas dos portos

Entendem-se como características socioeconômicas aqueles aspectos que definem determinado local ou situação e seus impactos dentro da economia. Assim foram observados as características, os usos, costumes e vivência natural do porto, identificando suas características e agentes econômicos que se utilizam de embarcações (ou dela vivem) nas principais orlas da cidade de Manaus.

4.1. Porto Marina David Fátima

O porto Marina David Fátima fica localizado ao final da estrada da Ponta Negra. Representa, diante dos demais portos estudados, um porto novo, com duas características.

Primeira, por ser um porto de traslado para comunidades, tais como comunidade de Nossa Senhora de Fátima, Nossa Senhora do Livramento, comunidade do Ebenezer, comunidade do Julião, comunidade São Sebastião e comunidade Agro Villa. Muito embora exista uma Associação dos Canoeiros da Marina David Fátima (Acamdaf), pode-se constatar que grande parte dos traslados para comunidades e praias é feita por canoeiros avulsos, ou seja, que não estão vinculados a nenhuma associação ou cooperativa de canoeiros.

Dentro desse contexto, vale ressaltar a presença marcante das embarcações denominadas regionalmente de voadeiras.

Segunda, por ser um porto com eminentes (elevado) características de marina. Existe uma forte presença de embarcações que destoam das peculiaridades regionais, como lanchas, iates e veleiros.

As utilizações dos barcos estão voltadas para o setor do lazer e turismo, ou seja, o aspecto socioeconômico volta-se para a utilização daquelas embarcações de pequeno porte (voadeiras) que são utilizadas pelos agentes no transporte de passageiros em direção às praias ou comunidades próximas.



Registro fotográfico n.º 35: Porto marina David



Registro fotográfico n.º 36: Porto marina David

4.2. Porto do São Raimundo/Aparecida

O porto do São Raimundo fica localizado nas proximidades da ponte que liga os bairros de São Raimundo e Aparecida, travessia essa que era feita por catraias. Como se tratava da posição geográfica de travessia entre os dois bairros, naturalmente o local se consolida como porto.

Tem como característica o embarque e desembarque de alguns barcos de linha (recreio) proveniente dos municípios de São Gabriel da Cachoeira, Barcelos e Santa Isabel do Rio Negro.

Foi identificada a presença de carreiras responsáveis pela construção e reparo de barcos regionais.



Registro fotográfico n.º 37: Porto do São Raimundo

A expressão socioeconômica desse porto é retratada por meio de embarcações que chegam e partem em direção aos municípios ao alto rio Negro.

Aliado a esse aspecto, sua principal característica está centrada nas inúmeras palafitas que ali acomodam uma massa populacional carente em higiene ambiental e hidrossanitária.

4.3. Porto da Manaus Moderna (antiga escadaria dos Remédios)

O porto da Manaus Moderna era conhecido até a década de oitenta como escadaria dos Remédios. Residia ali o porto de maior movimentação de embarque e desembarque de passageiros e cargas. Tinha esse nome por estar localizado em frente à Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, e consistia numa enorme escadarias com seus degraus brancos (nem tanto, às vezes), que pareciam não ter fim quando se estava com peso às mãos.

A escadaria ligava-se a uma grande balsa flutuante, em toras de madeira de açacu, por meio de um trapiche, que ora afundava pelo peso daqueles que por ali passavam, com ou sem cargas.



Registro fotográfico n.º 38: Manaus Moderna



Registro fotográfico n.º 39: Manaus Moderna (à noite)

4.4. Porto do Centro – Roadway

O porto de Manaus, construído no final do século 19 e início do século 20, é a porta de entrada da cidade. Situado na margem esquerda do rio Negro, o Complexo Arquitetônico do Porto é famoso no mundo inteiro por sua grande extensão, pela sua beleza estética e pela segurança, considerada uma das mais belas obras de engenharia, com seu cais flutuante localizado no Centro antigo, onde se deram os primeiros assentamentos da Província.

O porto de Manaus está situado entre a praia de São Vicente e a rampa do Mercado Municipal Adolpho Lisboa, na margem esquerda do rio Negro, numa posição geográfica estratégica, onde aportam embarcações de grande porte. É o escoadouro natural das riquezas e da produção de toda a Amazônia Ocidental, incluindo os Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. Seu canal de acesso tem largura superior a 500 metros, profundidade média de 35 metros, podendo atingir até 70 m, o que permite a navegação de embarcações de vários tipos e calados. É o único porto do país com píer todo em concreto, sustentando-se sobre vigas de aço e boias que o tornam flutuante, acompanhando o movimento das águas negras que a cada ciclo anual

provoca a subida e a descida das margens do majestoso rio Negro, afluente do rio Amazonas.

O cais flutuante de Manaus está afastado do porto de Belém do Pará 925 milhas marítimas e as suas condições de navegabilidade encontram-se na Carta Náutica n.º 4.110, da Diretoria da Hidrografia e Navegação do Ministério da Marinha. Compõe-se de duas partes distintas: o Roadway, onde são atracados navios de cabotagem, possuindo dois gigantescos armazéns, e o trapiche das Torres. O cais originalmente não apresentava nenhum atrativo perante outras cidades do país, vindo receber obras de melhoramento quando o imperador D. Pedro II sancionou a Lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizando os presidentes das Províncias a contratarem a construção de docas e armazéns para carga e descarga de mercadorias, nos principais portos espalhados pelo país.

A Capitania do Porto de Manaus foi criada no ano de 1874, inicialmente sediada numa residência, só mudou para sede própria dois anos depois. A construção do porto de Manaus tem início em 1902, em substituição ao cais da Imperatriz da Província e aos antigos trapiches Villeroy e Teixeira. O cais flutuante passou a ser explorado pela empresa acima referida, com o Decreto n.º 3.725, de 10 de agosto de 1900:

Nesse excelente contexto, ergueram-se 12 armazéns, a Alfândega de Manaus, Guardamoria, Usina de Força e Luz, Casa das Máquinas, Trapiche das Torres, vagões de cargas e um enorme passadiço, que permite o acesso de automóveis, veículos de cargas e passageiros destinados a barcos e lanchas de recreio que inundam a periferia do porto.

O Complexo Arquitetônico do Porto é tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan, autarquia vinculada ao Ministério da Cultura – MinC, à qual cabe a proteção do patrimônio histórico nacional e é inscrito no Livro de Tombo Histórico.

As instalações de atracação do porto são: o flutuante do Roadway, e seus dois anexos, o flutuante das Torres, e a plataforma Malcher com uma ponte que a interliga ao flutuante das Torres. As instalações de armazenagem são os pátios e os armazéns: Armazéns 3 e 4, Armazém 15, Armazém 7, Armazém 10 e os Armazéns 20 e 23. Incluem-se ao complexo portuário os prédios da Alfândega, a Guardamoria, o Museu

do Porto, Casa de Máquinas, a Administração e antigo Prédio do Tesouro.

Com as obras de intervenção recente para a Revitalização do Porto, a Estação Hidroviária passou a reordenar o intenso movimento de passageiros; é por ela que se chega ao trapiche e demais instalações, de onde se tem uma incrível vista do rio Negro, de onde, ao final da tarde, é possível contemplar o pôr do sol num ambiente isolado naquela grande extensão da orla.

Contíguo ao porto ficam o Mercado Adolpho Lisboa, a escadaria da av. Manaus Moderna, que dá acesso à feira de mesmo nome.



Registro fotográfico n.º 40: Roadway

4.5. Porto do Educandos – Feira da Panair

A feira da Panair é bastante conhecida pelos manauaras, comumente é frequentada por feirantes, ambulantes, peixeiros, comerciantes varejistas, donos de restaurantes e de frigoríficos, e principalmente pela população em geral, que busca ali a aquisição de produtos básicos mais baratos.

Localizada no bairro de Educandos, um dos primeiros bairros surgidos no período de decadência da borracha, local de referência afetiva para a população.

É um lugar onde porto e feira se misturam em razão de suas características peculiares, da estreita relação de proximidade com o

rio Negro. A facilidade de atracação dos barcos e do desembarque do produto da pesca diretamente para a feira contribui para a dinamicidade do local.

O porto recebe embarcações pesqueiras de todos os tipos e porte, bem como de muitas procedências, sendo essa produção comercializada ali mesmo no local de atracação.

Em visita feita ao local, a primeira impressão tida ao final de tarde de sábado, é de muita tranquilidade, dá para ouvir o barulho da água nos cascos das embarcações ancoradas, porém uma visita apenas não é suficiente para compreender a realidade do lugar, que ora é paz, e de madrugada é alvoroço, e o tumulto que se ameniza com o clarear do dia, é a vida sobre as águas, é misto de cheiros de peixe fresco e de peixe jogado no rio. Da fumaça da churrasqueira que, ao meio-dia, exala do peixe assado e do churrasco se misturam.

É preciso ir ao local em dias e horários distintos, para perceber os diferentes contrastes do dia a dia dos moradores, dos trabalhadores, dos viajantes que aguardam seus familiares.

Observa-se como é a rotina manauara, nesse porto, acostumado a utilizar a canoa, o barco de recreio e a catraia, como meios de locomoção; do homem do interior que viaja dos lugares mais longínquos, cujo único veículo é o do transporte aquático; do pescador que vem de muito longe em busca de melhores preços, do catraieiro e sua forte ligação com o rio como fonte de subsistência, como é muito estreita a relação de uma grande parcela de manauenses e interioranos, que vêm e vão e têm na água o grande veículo de movimentação de trocas afetivas, comerciais e de histórias de vida vividas sobre as águas.

A rotina do terminal pesqueiro e da feira tem uma lógica de organização onde tudo funciona ao seu tempo, como o horário de chegada dos barcos, que se inicia por volta de meia-noite, seguido do desembarque do pescado nos arredores daquele porto, a comercialização que é feita ali mesmo na beira do rio.

A balsa onde aportam os barcos de pesca é também palco de um grande centro de comercialização, onde se compra e vende o produto maior – o peixe. Em pouco tempo o peixe vendido é transportado por estivadores, ou pelo comprador.

Existe uma aparente “desorganização”, pois na verdade todos cumprem seu papel previamente incorporado numa movimentação dos estivadores no meio da multidão, carregando enormes fardos nas costas, dirigindo-se até o ponto onde os veículos aguardam estacionados,

são as kombis, caminhões e outros veículos menores que aguardam no estacionamento da feira e que irão abastecer feiras, restaurantes, pequenos, médios e grandes comerciantes de todos os cantos da cidade.

O intenso movimento de pessoas com mercadorias vai se escasseando à medida que o dia amanhece, lá pelas cinco horas o movimento já é bem fraco, então começa a lavagem da balsa, as bancas de peixes – ora vazias – são lavadas e permanecem no local para serem usadas no dia seguinte.

A população com maior poder aquisitivo tem preferência pelo tambaqui, o pirarucu e o tucunaré. Espécies consideradas nobres e, por consequência, os mais caros, a pescada também é muito apreciada. Já a população de renda mais baixa escolhe o jaraqui, o pacu e a sardinha por terem preços mais acessíveis.

Estudos mostraram que, na década de 90, a feira da Panair já registrava cerca de 20% do abastecimento do pescado *in natura* em Manaus. Valdenei de Melo Parente e Vandick da Silva Batista desvendaram o intrincado processo de comercialização e da cadeia de intermediação entre pescador e o consumidor final, identificando também o elemento-chave – o despachante – como sendo o principal agente na comercialização da produção do pescado.

A estrutura de comercialização do pescado em Manaus está visualizada no esquema a seguir, que foi demonstrado por Parente e Batista, referente ao período levantado, sendo perceptível a importância do despachante no processo de comercialização.

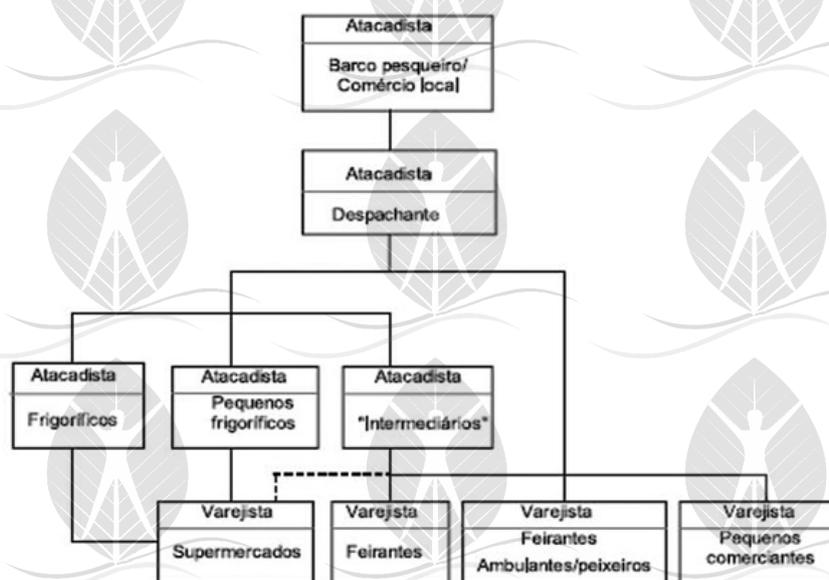


Figura 1 - Estrutura de organização da comercialização do pescado em Manaus. A linha pontilhada indica relacionamento secundário.

Podemos constatar aquilo que Parente descreve como “leilão noturno”:

‘leilão noturno’, onde os despachantes comercializavam o ‘peixe miúdo’ para atendimento a um público específico, os feirantes ambulantes, ou seja, aqueles feirantes que utilizam um pequeno caminhão ou kombi para vender o pescado em vários bairros e os pequenos vendedores (peixeiros) que possuem bancas de peixe nos bairros (Valdenei de Melo Parente e Vandick da Silva Batista, 2005).

O chamado Terminal Pesqueiro é atrativo para os comerciantes de pescado, e por ser palco de realização de intensas transações comerciais, há uma necessidade premente de dotar o entreposto de melhor estrutura. O poder público deve priorizar a execução das obras de infraestrutura do Terminal Pesqueiro para este ano; sendo o entreposto gerador de renda, deve oferecer melhores condições de utilização para a população consumidora:

Os pescadores ribeirinhos autônomos usualmente já têm compromissos estabelecidos com feirantes e pequenos comerciantes varejistas para o fornecimento semanal de peixes, normalmente recebendo o pagamento à vista. Para otimizar sua ação, estes pescadores utilizam o ‘barco de recreio’ para transportar o produto até Manaus, melhorando seu lucro. Os barcos pesqueiros, geralmente pequenos e médios, e o comerciante local compravam a produção do pescador ribeirinho dependente, que é o ribeirinho que pesca para venda atrelado a um determinado barco pesqueiro ou ao comerciante local (Parente, 1995).



Registro fotográfico n.º 41: Porto da Panair (chegada do pescado)



Registro fotográfico n.º 42: Porto da Panair
(após a comercialização do pescado)

4.6. Porto da Ceasa



Registro fotográfico n.º 43: Porto da Ceasa

O porto da Ceasa recebeu esse nome durante a década de sessenta, especificamente em decorrência da implantação da Companhia de Abastecimento da Amazônia – Ceasa/AM, nas proximidades da margem esquerda do rio Negro juntamente no Encontro das Águas (Solimões e Negro).

O porto incipiente que ali existia tomou dimensões maiores por ser o porto de ligação à outra margem do rio Solimões (via balsa) com a BR-319 – Manaus-Porto Velho. Dada a proximidade do Encontro das Águas, é muito característico em receber turistas que saem em pequenas embarcações (voadeiras) para vislumbrar esse ponto turístico da cidade.

Possuem alto potencial logístico por se tratar do porto que recebe o transbordo de cargas que chegam a Manaus via fluvial. As mercadorias fabricadas no Polo Industrial de Manaus com destino à cabotagem no restante do país, também têm porta de saída via porto da Ceasa.

Do outro lado do rio, além da BR-319, estão os municípios do Careiro da Várzea, Castanho, Autazes, Manaquiri e Iranduba, razão essa que torna ainda maior o fluxo de passageiros e cargas naquela área.

CAPÍTULO 5

Os aspectos socioeconômicos dos agentes envolvidos com embarcações regionais

Os aspectos socioeconômicos têm o objetivo de registrar e analisar de forma objetiva o perfil daquele que atua no manuseio diário com embarcações regionais. Não é objetivo deste item coletar informações junto àqueles que constroem barcos, mas àqueles que trabalham diretamente nos barcos regionais.

O ambiente para coleta dos dados foi realizado no porto da Manaus Moderna. Esse porto foi previamente escolhido por se tratar do local mais expressivo em quantidade de embarque e desembarque de cargas e passageiros que se utilizam das embarcações tipicamente regionais.

O primeiro ponto a ser analisado foi o *tempo* em que a pessoa trabalhava em embarcações. O resultado foi de 11 a 20 anos, ou seja, muito provavelmente mais da metade da vida economicamente ativa das pessoas que atuam em embarcações tem renda proveniente desse ramo.

Observou-se também que as pessoas, que trabalham nesse ramo de atividade, o fizeram por herança familiar, ou seja, há sempre um vínculo de parentesco vinculado ao fator gostar da atividade. Tal afirmativa justifica-se por 40% afirmar trabalhar na área por ser o ramo de atividade da família e 80% ter alguém na família que trabalha com embarcação.

Dentre aqueles que fizeram a opção em trabalhar no ramo marítimo, percebe-se que tal ato (escolha) se deu em decorrência da prática adquirida empiricamente pelos anos. 50% daqueles que trabalham em barcos afirmam que sempre viveram (moraram) em embarcações nos rios da Amazônia. Isso certamente explica o baixo nível de escolaridade dessas pessoas, pois 70% possuem apenas o Ensino Fundamental incompleto.

Um dado de grande relevância diz respeito à faixa salarial, haja vista que 50% afirmam ganhar entre R\$ 350,00 e R\$ 1.000,00.² Considerando

2 Ano-base 2007.

o baixo nível de escolaridade, percebe-se uma faixa salarial acima de muitas ofertas no mercado de trabalho industrial.

Destaca-se também a identificação do tipo de embarcação quanto a aquisição. Perguntou-se se a embarcação era própria, alugada, financiada, emprestada ou tinha outra forma de aquisição. 60% das pessoas afirmaram que os barcos eram próprios. Esse dado diferencia em muito da característica das embarcações de ferro ou alumínio que são construídas nos estaleiros, haja vista que esses têm como característica maior o financiamento da embarcação.

1. Tempo que trabalha com embarcação regional?	Part. %
1 a 5	20%
6 a 10	20%
11 a 20	50%
acima de 21	10%

2. Por que resolveu trabalhar com barcos regionais?	Part. %
Ramo de atividade da família	40%
Questão de oportunidade de trabalho	20%
Profissão sempre foi marítima	20%
Sempre gostou	20%

3. Alguém da família trabalha com embarcação?	Part. %
Sim	80%
Não	20%

4. Como aprendeu a trabalhar em barcos?	Part. %
Vivendo num barco	50%
Fiz curso	20%
Família ensinou	20%
Porque sempre viajou muito de barco	10%

5. Nível de escolaridade?

	Part. %
analfabeto	
Ensino Fundamental incompleto	70%
Ensino Fundamental completo	
Ensino Médio incompleto	10%
Ensino Médio completo	10%
Ensino Superior incompleto	10%
Ensino Superior completo	

6. Renda individual?

	Part. %
Menos de 1 salário mínimo	30%
Entre R\$ 350 a R\$ 1.000,00	50%
Entre R\$ 1.000,00 a R\$ 1.500,00	20%
Entre R\$ 2.000,00 a R\$ 2.500,00	
Mais de R\$ 2.501,00	

7. Filhos?

	Part. %
nenhum	30%
Apenas 1	20%
2 a 3 filhos	20%
4 a 5 filhos	20%
6 a 7 filhos	10%
Mais de 8 filhos	

8. A embarcação é?

	Part. %
Própria	60%
Alugada	
Financiada	
Emprestada	
Outros	40%

CONCLUSÃO

Neste ensaio sobre embarcações regionais não se procurou fazer apologia ao transporte fluvial ou do “mundo das águas” da Amazônia, mas focar uma discussão para a importância do patrimônio imaterial de que as embarcações utilizadas nos rios amazônicos fazem parte.

As formas como os amazônicos se organizam, o ambiente geográfico, a condição da hidrodinâmica das águas, a percepção cultural, social e econômica que foram passadas de geração em geração justifica um cenário modal fluvial singular refletido por meio da forma das embarcações.

Considerando que a população amazônica espalha-se por dentro de um ambiente abundante em água, é natural que a via fluvial seja o principal e às vezes único meio de comunicação, instrumentalizados pelas canoas, voadeiras, rabetas, recreio, batelão, dentre outros.

Quando os europeus chegaram na Amazônia, os nativos estavam destituídos de bússulas, ímã, cartas náuticas etc., entretanto estabelecia-se a relação entre as fases da lua, posição das estrelas, pela vazante e enchentes anuais. E assim as adaptações foram sendo feitas tanto na relação com a via fluvial quanto no fazer das embarcações regionais. As modificações foram acontecendo, nas velas, no formato, na altura, no talha-mar, na forma dos remos.

Há uma íntima relação do homem caboclo com os barcos. A construção do barco representa a arte de um trabalho manual e artesanal, onde a sensibilidade da região toma contorno leve para deslizar nas águas barrentas ou ácidas da região.

O conhecimento náutico dos colonizadores era unificado ao empirismo do nativo, que classificava a madeira em boa qualidade para obras-vivas (parte submersa da embarcação) e as madeiras mais fáceis de manusear para as obras-mortas (acabamento). A arquitetura dos barcos foi a que mais sofreu adaptações ao longo dos anos, chegando aos dias atuais com sofisticados instrumentos como antenas parabólicas, camarotes com condicionadores de ar, frigorbar etc.

Sem dúvida alguma que a utilização das embarcações é instrumento determinante no processo de crescimento e desenvolvimento regional. Desde o ciclo das drogas do sertão, passando pelo ciclo da borracha, da juta e malva, criação da Zona Franca de Manaus e suas adaptações em Polo Industrial, há de se relacionar a presença desse instrumento naval, que são as embarcações regionais.



As comercializações da borracha ou dos produtos industrializados no Polo Industrial não se faziam sem a presença da navegação na região. A participação do regatão – mercante fluvial – foi instrumento determinante no processo de adaptações que as embarcações regionais sofreram em decorrência das adaptações socioeconômicas.

Diante de tais observações, destaca-se a importância que deve ser dada pelo poder público quanto à manifestação do patrimônio material das embarcações regionais, bem como ao imaterial do fazer passado de gerações em gerações.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Moacyr. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Ed. Calderado, 1985, 276 p.

BITTENCOURT, Agnello. *Navegação do Amazonas & Portos da Amazônia*. Coleção Araújo Lima. Rio de Janeiro: Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia, 1959, 59 p.

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Ministério da Marinha – Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro 1975, tomo I.

LIVRO BELAS-ARTES. Inscrição 589, data 14/10/1987.

LIVRO ARQUEOLÓGICO, Etnográfico e Paisagístico. Incrição 100, data 14/10/1987.

PARENTE, Valdenei de Melo; BATISTA, Vandick da Silva. A organização do desembarque e o comércio de pescado na década de 1990 em Manaus, Amazonas. *Acta Amaz.*, vol. 35, n.º 3, Manaus, jul./sept., 2005.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. 2.ª ed. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas/Secretaria de Estado da Cultura/ Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003, 279 p.

PROJETO GEOCIDADES. Relatório urbano integrado. *Informe GEO*. Manaus, Supervisão: Ana Lúcia La Rovere, Sanyra Crespo. Coordenação: Rui Velloso. Rio de Janeiro: Consórcio 21, 2002, 188 p., 21 cm.

PORTO DE MANAUS, AM. *Conjunto Arquitetônico*. Manaus, AM, Processo n.º 1.192-T-86.

REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Brasília: Ministério da Cultura.

XIMENES, Tereza. (Org.). *Embarcações, homens e rios na Amazônia*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1992, 82 p.

Sites consultados

Dia 7/4/2007

www.scielo.br/

Acta Amazonica, Vol .35, n.º 3, Manaus, - jul./set., 2005.



Este livro foi composto pela Gráfica Ziló LTDA para Secretaria de Estado de Cultura do Amazonas, em Minion/kalinga no corpo 11/20 pro e impresso sobre papel offset 90g/m² em abril de 2012.

*O barco é a arte como trabalho e
“arte não pode ser pura razão”. Da
mesma maneira que não pode ser
pura sensibilidade. Na arte razão e
sensibilidade produzem integradas,
indissociadas... a arte recria o mundo
segundo uma concepção e um projeto
de mundo e do homem no mundo*

[Ximenes apud limoeiro, 1985]

ISBN 85-65409-25-2



9 788565 409254

SECRETARIA DE
ESTADO DE CULTURA



GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS



do galeão e grandes nau de alto bordo, depois pelas caravelas, influenciaram diretamente o fazer regional, abundante em matéria-prima (madeira), em paralelo ao empirismo indígena no trato de cascos de canoas feitos de toras.

Após as caravelas, as naus e os galeões até o século 16 e 17, vieram os paquetas, os “vaticanos”, os “gaiolas” e chatas.

Embarcações construídas fora da região, em ferro, muito utilizadas na logística durante o ciclo econômico da borracha, mas que apresentavam baixa durabilidade em decorrência do alto nível de acidez dos rios (em especial Rio Negro) que corroía o casco das embarcações.

Os barcos que eram construídos na região tinham sua arquitetura adaptada a hidrodinâmica das águas. O movimento das águas era observado para que o barco tivesse sustentação, equilíbrio e rapidez, utilizando o lado da margem convexa dos rios onde as barcos corram bem menos que as do lado côncavo, isso explica porquê as embarcações descem os rios pelo meio.

O fazer dos barcos regionais expressa a criatividade da cultura cabocla, oriunda das práticas socioeconômicas do homem no viver com a região, os saberes passados de geração em geração ao longo de séculos devem ser respeitados e reconhecidos como patrimônio imaterial, resultante de experimentações, observações e deduções em várias áreas de atuação de nossa realidade amazônica.



AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM

Secretaria de
Estado de Cultura



CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA