

Paulo Marcelo Cambraia da Costa

**Na ilhargá da Fortaleza, logo ali na Beira, lá tem o regatão:
os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945 a 1970**

Mestrado em História Social

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
São Paulo – 2007**

Paulo Marcelo Cambraia da Costa

**Na ilharga da Fortaleza, logo ali na Beira, lá tem o regatão:
os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945 a 1970**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em História Social, sob a orientação da Professora Doutora Yara Aun Khoury.

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
São Paulo – 2007**

Banca Examinadora

*Para o meu amor meu grande amor, **Hellen**.*

*E aos meus dois amores, **Lívio** e **Hugo**, meus filhos.*

Dedicatória (*In memoriam*)

À minha sogra, **Terezinha de Jesus Araujo Monteiro**, uma grande guerreira marajoara.

AGRADECIMENTOS

A Deus, Todo-Poderoso.

Ao meu querido pai, **Paulo Flexa da Costa**, e à minha adorada mãe, **Eulália Maria Cambraia da Costa**, pela criação, compreensão e apoio que me deram em todos os momentos da minha vida e, em especial, no período de realização deste Mestrado. Eu amo vocês. Às minhas irmãs Paula, Lorena e Silvia, torcedoras constantes pelo êxito desta empreitada.

Aos amigos Gervásio Oliveira e Eduardo Seabra, pelo apoio.

Ao meu sogro, Walter Monteiro, especialmente pela guarida em São Paulo.

Ao amigo Nivaldo Dutra – único e autêntico *manezinho* baiano que conheço –, pela amizade compartilhada na convivência na PUC.

De modo especial a Márcia Ludmila, amiga legítima, e aos seus *Paulos*: Roberto, Guilherme e Gabriel, pelo agradável convívio e acolhida em Perdizes.

À amiga Luciana Chiang, pela grande força na *Paulicéia*.

Às funcionárias da Seção de Periódicos da Biblioteca Pública do Estado do Amapá, Andréia e Silvana, pela força e compreensão quando da obtenção de novas fotografias.

Ao meu amigo de graduação, Eliel das Chagas, pela grande ajuda na transcrição das fitas gravadas e nas leituras do texto. E ao também amigo de graduação, João Edinaldo, pelas dicas e informações sobre a lida dos regatões, entre eles a de seu pai. Também agradeço ao historiador Fernando Rodrigues, pelas fotos gentilmente cedidas para as ilustrações deste trabalho.

Aos meus professores de Graduação da Universidade Federal do Amapá, Guilherme Jarbas e Dorival (Nei), pelo apoio recebido e por não desacreditarem de minhas palavras.

Ao caro amigo amazônida, Ipojucam Campos, pela competente e generosa leitura do texto, enquanto este ainda tomava corpo na pré-qualificação.

Às Professoras Estefânia Knotz Canguçu Fraga e Olga Brites, pelas indispensáveis sugestões quando do Exame de Qualificação.

A CAPES, pela bolsa de estudo e o auxílio financeiro decisivo para a finalização desta Dissertação.

Aos meus alunos da turma do Curso de Licenciatura Plena e Bacharelado em História, do *Campus* Sul, no município de Laranjal do Jari, pelas inquietações e apoio constantes e, em especial, ao aluno Manoel Juvenal, pela dica que possibilitou a conversa com seu pai, um ex-regatão. Também agradeço ao apoio do coordenador dos cursos, Eraldo Gomes da Silva,

Ao colega, Professor Alcir Jackson, pelas fotos cedidas – no apagar das luzes, graças ao encontro casual em frente ao Teatro das Bacabeiras. Ao Cabo Gil, da Capitania dos Portos da cidade de Santana/AP, pelo fornecimento das informações que *insistiam* em ficar escondidas nos arquivos. Ao amigo geógrafo Rui Dias, pelas ilustrações dignas de um grande desenhista. Ao professor Marlon Miranda, pela leitura atenta e criteriosa do texto final.

Ao meu tio e padrinho Antônio Waldez, por me mostrar os melhores e corretos caminhos profissionais. Assim como ao amigo Edson Canuto, pela amizade e compreensão no meu período de afastamento da Escola, durante o percurso deste Mestrado.

Ao carpinteiro naval Tenório Júnior, pelos *croquis* náuticos de construção de uma canoa à vela, assim como pela confecção das réplicas das canoas de regatão. Aos ex-regatões entrevistados, que devido às suas histórias, tornaram possível esta Dissertação.

A consideração afetuosa que minha orientadora, a Professora Yara Khoury, comigo estabeleceu durante o processo de orientação deste trabalho. Sua postura diante da presente jornada foi digna de uma autêntica *mestra*. O equilíbrio entre compreensão e exigência foi decisivo para o aproveitamento das sugestões e críticas construtivas no tocante a esta produção.

E, por fim, à minha amada **Hellen**, quando deitada em uma rede se *virava* para acalmar e acalantar dois moleques exaltados; enquanto eu tentava, sentado a seu lado, escrever algumas linhas deste trabalho. E, em meio a tudo isso, seus olhos ainda refletiam a força do nosso amor – *Aqui, ali, em qualquer lugar. Com Todo meu amor.*

RESUMO

A partir da nomeação do primeiro governador do Território Federal do Amapá, Capitão Janary Gentil Nunes, em 1943, o modo de vida local foi sistematicamente desconsiderado por seu governo e pelos governantes que o sucederam no período compreendido entre 1945 e 1970, balizado pela idéia de progresso para a região baseada na construção de uma malha rodoviária em desprezo às hidrovias existentes – a grande marca da vida regional – através de seus rios. Tal desdém político gerou tensão entre o discurso oficial adotado – que priorizava e engrandecia a construção de estradas – contra o modo de vida local dos amapaenses que retiravam dos rios sua vivência e sobrevivência.

Diante deste contexto, esta Dissertação de Mestrado apresenta um estudo sobre o modo de vida marítimo-fluvial e a cultura material dos *regatões* que comercializavam e abasteciam com gêneros variados a cidade de Macapá – capital do então Território. Demonstra, outrossim, que para os *regatões* os rios eram fundamentais – não apenas no tocante às trocas e negociações comerciais, mas também em relação às experiências vividas que se traduzem na essência dos homens da região.

No estudo de um modo de vida específico – o dos *regatões*, a utilização de documentação oral foi evidenciada através da problematização do modo de vida dos sujeitos que fundeavam suas canoas na Doca do Canal do Igarapé da Fortaleza de São José de Macapá, em oposição à intenção dos governantes territoriais em construir estradas de rodagem. Desta forma, o entendimento do modo de vida de alguns *regatões* foi desenvolvido não com um sentido nostálgico e perdido no tempo, mas como uma forma de identificação da tensão e da contradição existente entre o discurso governamental adotado e as formas de viver que ocorriam frente às mudanças que aconteciam no Território do Amapá naquele momento.

ABSTRACT

Beginning with the naming of the first governor of the Federal Territory of Amapá in 1943, Captain Janary Gentil Nunes, the local style of life was systematically disrespected by that government and by the succeeding governments during the period between 1945 and 1970, stamped by an idea of progress for the region based on a network of highways despite the existing waterways by means of its rivers – the dominant facet of life in the region. Such political disdain generated tension between the officially adopted political speech - prioritizing and expanding road construction – and the lifestyle of the *Amapaenses* whose experience and survival were drawn from the rivers.

It is within this context that this Master's Dissertation presents a study about the river-water lifestyle and the *regatões*, the commercializing boat culture that supplied varied goods to the city of Macapá, capital of the Territory. It will demonstrate as well that the rivers were fundamental for the *regatões*, not only affecting the trading and commercial business, but also in relation to the living experience which transformed itself into the essence of the people of the region.

In the study of this specific lifestyle - the *regatões*, the use of oral documentation in the form of interviews with people directly involved provides evidence of the problematizing of life style of those who anchored their canoes at the Doca do Canal do Igarapé da Fortaleza de São José de Macapá, in opposition to the intention of the territorial governors of building land-based roads. In this manner, a comprehension of the lifestyle of various of the *regatão* people was undertaken not out of a nostalgic sense of a lost time, but as a means of identifying the tensions and extant contradictions between the governmentally adopted discourse and the ways of life that were occurring facing the changes in the Territory of Amapá at that time.

Vale para o leitor como a moral antecipada desta história e assim deve-se buscar seu entendimento. Pouco além da transparência imediata, em sua evidente clareza, parece alertar para o fato de que não são apenas os “homens do mar” que têm suas vidas determinadas por fluxos e refluxos: na metáfora do poeta, pode ser o desenho que assinalam a existência das pessoas – condições a que as parábolas sempre recorrem para produzir ensinamentos. Pode servir também à história, onde parecem cruzar-se e se opor, antes de se somarem, as marés de cada um.

Para conduzir a êxito, a maré deve ser tomada no crescente. (Se a oportunidade única for) negligenciada, toda a viagem da vida (terá por destino) os baixos e as misérias (onde naufragam as esperanças). No mar sem limites em que flutuamos (Ao sabor das ondas e do acaso? Sem rumo? Desgovernados?), as correntes devem ser tomadas quando forem propícias. Ou perderemos nossas aventuras...

Paulo Miceli

SUMÁRIO

Introdução – Desce a bujarrona e sobe a vela grande que a canoa vai partir	12
Capítulo I – Rio: o fiador dos destinos humanos no Amapá	43
1.1 – Rio minha estrada, canoa meu cavalo e regatão meu viver	45
1.2 – “Diz o profeta que são estes homens uma gente a quem os rios lhes rouba a terra...”	62
1.3 – A importância da navegação fluvial para o Território do Amapá e a cidade de Macapá	81
Capítulo II – Aqui eu pingo, ali vendo/troco e acolá penduro	93
2.1 – “O meu negócio era regatão que, no caso, é comprar, vender e trocar mercadoria”	95
2.2 – “O camarada que é ruim de negócio ele te experimenta duas vezes na terceira ele te logra ...”	121
2.3 – “Barco é homem e lancha é mulher”	137
Capítulo III – E o canal levou a doca: o fim do comércio dos regatões nas docas de Macapá	142
3.1 – E o rio continua por aqui	156
3.2 – Nem o rio e nem a estrada	173
3.3 – Novo nome, velhos problemas	188
Considerações Finais	197
Glossário	202
Tabelas e Ilustrações	206
Fontes e Referências Bibliográficas	213
Anexos	223

Introdução

Desce a *bujarrona* e sobe a vela grande que a canoa vai partir



Estirão de vidas, momentos, emoções e histórias. Dourado, arraia, o sol bate na cara, a matrinxã geme na vara, está possuída e não vai dar só um caldo, hoje tem pirão, traz pra dentro da embarcação. Mais tarde, é hora de conferir e recolher. Na vara, rendeu, no espinhel, pelo menos um caparari é esperado. Na margem, uma descida de veado, que também pode ser de anta ou de capivara. Adiante, um jacu solta a voz, pela goela, deve ser um caçador. Ali tem balseiro, aqui, o canal do rio, lá na frente, o salão, não faz barulho, usa o coração. Mandi, pacu, piau, tambaqui, tudo isso tem por aqui. Lá em cima, andiroba, seringueira, castanheira, açai. Isso embarca na vida, na memória e nos registros da gente, dessa gente simples e resolvida. Os rios e barrancos, bichos e peixes, pessoas e alegorias, seringal, vila, cidade, às vezes, a gente pensa que sabe, às vezes, fantasia.

José Augusto Fontes

A Dissertação que ora se apresenta pretende estabelecer um estudo a respeito do modo de vida marítimo-fluvial e da cultura material de alguns regatões que comercializavam e abasteciam, com gêneros alimentícios, madeiras, telhas e também traziam notícias e recados – portadores de saudades, esperanças e decepções – dos moradores que habitavam lugares distantes da cidade de Macapá, capital do então Território Federal do Amapá, entre os anos de 1945 e 1970.

Este trabalho se agrega a uma perspectiva do Programa de Estudos Pós-Graduados em História, da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP), vinculada à sua linha de pesquisa “Cultura e Cidade” em História Social.

Neste trabalho, a temática do abastecimento¹ de gêneros alimentícios e os modos de trabalho dos regatões na região amazônica foram discutidos e pontuados a partir da organização das formas de distribuição de mercadorias e gêneros alimentícios de consumo em geral, no Território Federal do Amapá. Considerei que estas relações estabelecem tramas sociais que surgem inevitavelmente a partir do comércio *regateiro*, tecendo os circuitos internos desta atividade comercial de abastecimento, típica da Amazônia.

Desta maneira, compreendo que o *regatão* deve ser entendido como uma silhueta da constituição social da região amazônica. Aqui, o termo *regatão*, no singular, é entendido e diz respeito ao mesmo tempo à atividade de comércio nas vias fluviais da Amazônia e às embarcações (*canoa*, *batelão*, *lancha* ou *barco*) que praticavam este comércio, assim como ao ser amazônida, propriamente dito.

A História Social aqui entendida é aquela que leva em consideração as dimensões possíveis dos modos de vida, da cultura do regatão, não tratando o social como um simples apêndice do econômico ou condicionado a ele, ainda que a atividade seja essencialmente comercial. Procuo, acima de tudo, reconhecer as experiências e práticas sociais de homens que tinham, na atividade do regatão, os elementos constitutivos de sua vida diária, do seu cotidiano, de suas relações em família, assim configurando a feição de sua cultura.

¹ A temática do abastecimento não é recente na historiografia brasileira. Em 1951, Mafalda Zamela elaborou um estudo sistemático a respeito das redes de abastecimento das Minas Gerais no século XVIII, se constituindo no mais completo e pioneiro trabalho sobre a temática em questão. ZAMELA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo, Hucitec/EDUSP, 1990.

Seguindo os passos das historiadoras Déa Ribeiro Fenelon, Heloisa de Faria Cruz e Maria do Rosário Cunha Peixoto, a categoria de análise *cultura* é entendida, aqui, também como a expressão de todas as dimensões da vida, constando nela valores, sentimentos, emoções, hábitos, costumes e, portanto, associação às várias dimensões da realidade. Para estas autoras, a abordagem em que o sujeito era dado, *a priori*, como categoria meramente teórica na pesquisa está sendo superada por um movimento no qual o exercício da pesquisa (o diálogo entre as fontes, métodos e teoria) e da prática social do historiador se deslocam para uma outra abordagem, que privilegia o fazer histórico do sujeito e da memória social acerca dele como uma maneira de explorar sob que forma os processos sociais criam significados, que se configuram numa relação de convívio e de confronto e de que modo eles atuam na realidade social. Por esse caminho, é possível ir tornando mais visíveis outros sujeitos e outras histórias.²

Nesta Dissertação, o termo *cultura* é pensado como um conceito que vem sendo construído e problematizado historicamente, e, portanto, de extrema importância para o entendimento da realidade social pesquisada. A esse respeito, escreveu Raymond Williams:

No centro mesmo de uma importante área do conhecimento e da prática moderna, que ele habitualmente descreve, há um conceito, 'cultura', que em si mesmo, através da variação e complicação, incorpora não só questões, mas também as contradições através das quais se desenvolveu. Esse conceito funde e confunde as experiências e tendências radicalmente diferentes de sua formação. É impossível, portanto, realizar uma análise cultural séria sem chegarmos a uma consciência do próprio conceito. Uma consciência que deve ser histórica.³

Pensar historicamente a cultura é conseguir enfrentar a concepção que a estabelece como mais um elemento constituinte da superestrutura social, congelada, estática e manipulável. Este enfrentamento possibilita entendê-la como um modo de vida, proporcionando ao historiador a possibilidade de compreender os *nossos outros modos de existência* e, assim, transformá-la numa referência de investigação social, para que possamos nos relacionar com o *outro*

² FENELON, Déa Ribeiro; CRUZ, Heloisa de Faria & PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. Introdução – Muitas Memórias, outras histórias. In *Muitas memórias, outras histórias*. Déa Ribeiro Fenelon, *et alii* (org.). São Paulo, Editora Olho d'Água, 2000, p. 9.

³ WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e Literatura*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979, p. 17.

de nossas pesquisas. Desta forma, concordo com o historiador Carlos Alberto de Souza, quando escreve a respeito do sentido da palavra *cultura*:

A palavra 'cultura' ganha força quando pensamos em conviver com a pluralidade, com o divergente. Com o divergente que é diferente. Portanto, quando penso em 'cultura', refiro-me a 'modos de vida', onde as generalizações e o aprisionamento dos sujeitos sociais e suas práticas a determinismos históricos são incabíveis. Na relação história e cultura, é possível tornar a primeira um grande campo de possibilidades, sem os determinismos de uma objetividade externa aos modos de vida dos homens e mulheres.⁴

Quando se busca entender o termo *cultura* na sua concepção mais ampla, a cultura como totalidade heterogênea, passo a interpretá-la tal como pontuou a historiadora Yara Khoury :

Quando, nos dias atuais, atenções se voltam para a compreensão dos meandros do fazer-se da realidade social, quando pensamos nessa realidade como forjada por todos os homens em múltiplas dimensões e direções, quando passamos a entender cultura de forma ampla, como expressão e ambiente de viveres e fazeres cotidianos, também a memória se nos apresenta com novos significados, suas ações e seus lugares.⁵

O estudo dos regatões foi desenvolvido, aqui, como movimento social que se constitui na experiência social do seu *fazer-se histórico*. Busquei entender o social como contraditório e heterogêneo, e não como algo definido e homogêneo. Por isso, minha preocupação em buscar outras dimensões da vida do regatão se explica em razão de que a imagem deste *mascate fluvial*, figura constante no campo literário e nas crônicas de viagens da Amazônia, sempre esteve associada ao do negociador astuto e malicioso disposto a levar vantagem a qualquer custo nos seus negócios. Na historiografia regional tradicional esta formulação do regatão também se repetiu, com menos intensidade, é bem verdade.

Por tudo isso, o regatão sempre foi estudado em outros trabalhos a partir de um prisma descritivo e pejorativo, em que suas atividades foram consideradas

⁴ SOUZA, Carlos Alberto de. *Varadouros da Liberdade: Empates no Modo de Vida dos Seringueiros de Brasília-Acre*. Tese de Doutorado. São Paulo, PUC/SP, 1996, p. 10.

⁵ KHOURY, Yara Aun. São Paulo em Revista: catálogo de publicações da Imprensa Cultural e de Variedades paulistana 1870-1930. Heloisa de Faria Cruz (org.). São Paulo, Arquivo do Estado.

um *mal necessário para a região*, onde o peso dos transportes e dos hábitos foi entendido em função dos ditames do meio natural.

Ainda no projeto que originou esta Dissertação, minha perspectiva principal era ir atrás dos regatões que prosperaram e se transformaram em grandes empresários e comerciantes de Macapá, entre os anos de 1945 a 1970. Pressupondo que estes tinham constituído uma tradição comercial ainda na primeira metade do século passado – principalmente em seu segundo quartel –, ao lado de judeus, libaneses e portugueses, tradicionais comerciantes da cidade. Em outros termos, ao buscar e ao tentar dar visibilidade à história do sucesso de alguns destes regatões, conseqüentemente estaria sepultando na vala do esquecimento o mau êxito da maioria dos regatões que ficaram pelo meio do caminho, falidos e fadados ao fracasso.

Assim, em última instância, estaria produzindo uma história que, conforme escreveram as historiadoras Déa Fenelon, Heloisa Cruz e Maria do Rosário Peixoto: “[...] produz a invisibilidade e a inaudibilidade dos dissidentes”,⁶ dos protagonistas das outras histórias, através do apagamento dos sinais e vestígios das suas memórias e histórias, e, de uma certa forma, estaria seguindo o receituário estabelecido de uma história que aponta os vencedores e os perdedores, os vitoriosos e os fracassados, quando, na verdade, agora percebo que as realidades sociais são muito mais complexas do que uma simplificadora fórmula dicotômica.

Por outro lado, também, não me proponho a fazer uma espécie de justiça histórica aos regatões fracassados, mesmo porque se partisse deste pressuposto já estaria compartilhando da história que qualifica vencedores e perdedores de antemão, mas, a todo o momento – e não foi fácil, admito –, procurei dar visibilidade àqueles que, de certa forma, não tiveram tanto espaço na historiografia local.

Ao propor uma história assim, é impossível não lembrar dos versos do dramaturgo e poeta alemão Bertolt Brecht, que interrogava em seu poema “*Perguntas de um trabalhador que lê*” por onde tinham andado, nos livros de história, os operários que construíram a muralha da China, quando nestes livros só são evidenciados os imperadores que comandaram a construção; perguntava,

⁶ Déa Ribeiro Fenelon, Heloisa de Faria Cruz & Maria do Rosário Cunha Peixoto. Op. cit., p. 9.

também, pelos escravos de Tebas; pelos marinheiros da esquadra de Felipe II, que foram esquecidos no fundo do mar quando ocorreu o naufrágio desta frota. Brecht questionava uma escrita histórica que reserva aos homens comuns, aos escravos, servos e trabalhadores em geral, a vala do esquecimento e da passividade, sempre a espera de um líder salvador, de um *messias* redentor.

Ao verificar a produção historiográfica local, percebo quanto estas perguntas podem suscitar tais produções, pois as palavras escritas pelo primeiro governador do Território do Amapá, Capitão Janary Gentil Nunes, em seu Relatório de 1944, evidenciam isso:

Convém esclarecer, porém que permaneceram em todo o Território, à espera de solução, os mesmos problemas que aqui encontramos. Tudo ainda está por fazer, apesar de havermos empregado a totalidade de nossas forças para concretizar o ideal do Amapá rico e feliz, integrado na civilização brasileira. Tenho absoluta convicção de que o porvir reserva ao Amapá um destino de opulência e brilho dentro de nossa Pátria e estou certo que o seu povo trabalhará sem cessar para alcançá-lo.⁷

As palavras acima parecem ecoar até hoje na produção historiográfica local. A idéia de que antes da criação do Território, em 1943, nada existia além da mata, da escuridão, dos rios e de alguns *desgraçados* que habitavam a esmo, ao livre devir da natureza e, a partir da federalização desta região, teve sua história balizada com a integração ao progresso da Nação. Talvez os homens que aqui viviam não fossem senão *fantasmas indignos de ter uma história*.

Com a criação do Território, esses mesmos homens locais e o seu modo de vida continuavam inúteis e desprezíveis, mas, a partir de 1943, com o estabelecimento da liderança do Governador Janary é que se pode finalmente iniciar a história, não a dos homens do Amapá, mas a história dos *heróis* que trouxeram o progresso lastreado com *pouco asfalto* e muita *estrada piçarrada*⁸ para o desenvolvimento dessa região.

⁷ RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 152 páginas, p. 8.

⁸ Piçarramento é o ato revestir o leito de uma estrada de piçarra [pequenos pedaços de rochas, pedregulhos; cascalho]. Terra misturada com areia e pedra. Cf. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio. O Dicionário da Língua Portuguesa – Século XXI*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1999, p. 1562.

A construção retórica dessa perspectiva foi tão bem desenvolvida que são poucos os trabalhos, na historiografia local, que conseguem fugir desta explicação histórica. Abaixo, segue um trecho da introdução do Relatório escrito pelo Governador Janary Nunes, em 1944, cujo teor parece definir, de maneira equivocada, o destino histórico dos amapaenses:

Firmamos, como premissa fundamental de nosso trabalho, a crença no futuro do Amapá, considerando transitória a sua fama de insalubridade, realizável o soerguimento do nível de vida do seu povo e segura, em curto prazo, a sua transformação econômica, tornando-o, de espaço morto e improdutivo, zona ativa de enriquecimento global.⁹

Os novos rumos na perspectiva temática do trabalho e proporcionados pela realidade empírica da pesquisa, fizeram-me direcionar as interpretações para a importância da atividade dos regatões para o Território do Amapá – mais especificamente para a cidade de Macapá, sua capital –, e não mais focar o estudo apenas nos regatões que enriqueceram e se destacaram economicamente na sociedade local. Com o passar do tempo, com essa atividade praticamente desaparecida da fisionomia urbana da cidade, entendo que o regatão continua fazendo sentido no lugar no qual o principal acesso e locomoção sejam as hidrovias, via natural para o transporte da região.

No processo de reflexão das propostas desta Dissertação, dei-me conta de que era preciso, a todo o momento, questionar sobre se a história pensada inicialmente ainda no projeto de pesquisa não estaria reproduzindo as principais características da historiografia a respeito do regatão, a dicotomia e o maniqueísmo decorrentes, retirando a potência do conjunto dos sujeitos sociais que constituíram um modo de trabalhar característico dos rios da região amazônica, sendo denominados por *regatão*.

O enfrentamento da historiografia estabelecida parece ser o grande desafio do historiador hoje, pois a produção e a articulação de outras histórias – para além daquela que se valida e se torna visível no universo acadêmico – não é uma

⁹ RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944. Op. cit., p. 5.

tarefa das mais simples.¹⁰ Tal fato só se torna possível se o historiador se lança na tarefa de questionar-se insistentemente durante a pesquisa.

O contato com as fontes – principalmente as orais –, fez-me perceber mais claramente que não é a teoria, ou as premissas pré-estabelecidas, que sustentam a pesquisa, mas sim nosso diálogo com a realidade empírica: o “fazer-se” da pesquisa é que dá o direcionamento para ela. Deste modo, pude redirecionar os objetivos da pesquisa para além daqueles regatões que prosperaram e buscar não mais os ditos “vencedores”, esquecendo os chamados “fracassados”, ou mesmo os que faliram, mas ir além de tudo isso. O amadurecimento natural que acompanha tal processo fez-me compreender as experiências sociais dos regatões como pertencentes ao mundo do trabalho tipicamente amazônico.

A constatação acima e a leitura da obra do historiador inglês E. P. Thompson foram de grande valia no tocante a esta Dissertação, principalmente no meu pensar a respeito da produção do conhecimento histórico. As palavras de Thompson definem bem o que entendo por história social:

Sinto decepcionar aqueles praticantes que supõem que tudo que é necessário saber sobre a história pode ser construído a partir de um aparelho mecânico conceptual. Podemos apenas retornar, ao fim dessas explorações, com melhores métodos e um melhor mapa; com uma certa apreensão de todo o processo social; com expectativas quanto ao processo e quanto às relações estruturadas; com uma certa maneira de nos situarmos frente ao material; com certos conceitos-chave (a serem eles próprios aplicados, testados e reformulados) de materialismo histórico: classe, ideologia, modo de produção. Nas margens do mapa, encontraremos sempre as fronteiras do desconhecido.¹¹

A influência de E. P. Thompson na forma de pensar a produção do conhecimento histórico é muito forte no que tange a esta Dissertação. Sua clareza no que diz respeito ao posicionamento teórico-metodológico explicita que, ao invés de ser modelo, deva ser uma inspiração, suscita reflexões sobre os perigos que corremos quando reduzimos os sujeitos sociais ao enquadramento mecanicista de algumas formas de se produzir o conhecimento histórico.¹²

¹⁰ Déa Ribeiro Fenelon, Heloisa de Faria Cruz & Maria do Rosário Cunha Peixoto. Op. cit., p. 7.

¹¹ THOMPSON, E. P. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros – uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981, p. 185.

¹² Carlos Alberto de Souza. Op. cit., p. 8.

Na produção do conhecimento histórico sobre os regatões, as obras dos historiadores Mário Ypiranga Monteiro ¹³ e José Alípio Goulart ¹⁴ – clássicas na historiografia regional –, são duas referências [senão as primeiras] que buscaram realizar uma abrangente interpretação histórica. Assim, as interpretações de Ypiranga se concentraram nos regatões que atuavam na região do Estado do Amazonas, portanto, bem pontual; e o texto de Goulart dá uma interpretação voltada a toda a região amazônica sobre o mascate fluvial.

A importância da pesquisa de Mário Ypiranga reside no fato de ter sido ela a primeira interpretação que concebeu o regatão a partir de um viés histórico, ultrapassando a conotação literária e anedótica das produções anteriores. O próprio autor confere sua iniciativa:

Vale a pena insinuar ser esta a primeira vez que se tenta uma notícia de natureza exclusivamente histórica, cujo objetivo principal é situar no tempo e no espaço a figura do regatão. Muito requisitado na literatura amazônica, impunha-se todo cronista, viajante, literato, uma como obrigação inadiável de gizar-lhe a passagem rapace pela paisagem encharcada. ¹⁵

Para Ypiranga, a originalidade de seu trabalho estava na abordagem diferente das determinações literárias e subterfúgios estéticos que até então caracterizaram a produção a respeito do regatão. Apenas como exemplo da constante presença dos regatões nas crônicas e contos literários amazônicos, aludirei ao conto *O Amazonense Tranquilo*, do escritor Esdras Passaes, no qual o regatão é descrito da seguinte forma:

O regatão da Amazônia, quase sempre, é um mau caráter. Um fabuloso mau caráter, que vende fogão elétrico no Rio Negro (onde a eletricidade é manga de colete), e rádio a pilha no alto Solimões (com garantia de dois anos!). Corre o rio de canoa, armada com toldo de palha, cujas paredes são guarnecidas de prateleiras. Não contando a mercadoria pesada, que o camelô fluvial transporta da Boca do Acre à baía de Marajó, pacientemente, à vela ou motor de centro, o grosso do comércio resume-se em negócios com peixes, quelônios, peças ordinárias de fazenda, perfumes *made in* Belém do Pará, tesouras,

¹³ MONTEIRO, Mário Ypiranga. *O regatão (notícia histórica)*. Manaus, Sérgio Cardoso & Cia. Ltda. Editores, 1958.

¹⁴ GOULART, José Alípio. *O Regatão (o mascate fluvial da Amazônia)*. Rio de Janeiro, Conquista, 1967.

¹⁵ Mário Ypiranga Monteiro. Op. cit., p. 9.

navalhas, carretéis de linha, facas, lampiões, óleo, gravuras de santos, bíblias, baralhos, rifles, miçangas, tabaco, carne-seca, cachaça, açaí e uma infinidade de coisas.

Como os casebres e malocas são erguidos na margem do Amazonas, o regatão vai repassando o trajeto o ano inteiro, apanhando mercadoria aqui para vender ali. É ágil no remo, um gigante na vela, porém, os mais organizados têm motor de centro e uma buzina. Para anunciar a sua presença (alto Rio Negro), sopram num chifre dotado de cigarra, cortando o silêncio da tarde e atraindo nas janelas dos casebres dezenas de caboclos, mestiços e índios.

O regatão é um sujeito genial, conhece todos e tudo, sabe o que serve e o que não serve, dá notícias da cidade grande, examina crianças, como médico experimentado, fala de política com a freguesia, distribui santinhos e, no fim das contas, vende um par de óculos de grau por um conto de réis, afirmando que é a última moda em Manaus. Ou troca um Velho Testamento por duas tartarugas criadas, sabendo que o cliente é analfabeto.¹⁶

A obra ensaística de José Alípio Goulart foi lançada (1967) também com a pretensão de inserir, na produção do conhecimento histórico, um estudo a respeito do quase desconhecido mascate fluvial da Amazônia, até então ausente da historiografia amazônica e, quiçá, da brasileira. Este ensaio foi fortemente influenciado pelo trabalho de Mário Ypiranga. Tal influência é assumida por Goulart, quando escreve que:

O assunto aqui tratado, a bem dizer, não é de todo inédito, pois, sobre ele, já foram escritas e publicadas muitas páginas. E na especificação do livro, propriamente dito, aquela tão curiosa e interessante figura mereceu excelente trabalho, surgido em Manaus (infelizmente pouco divulgado fora de seu nascedouro) e intitulado **O Regatão**, saído da pena de Mário Ypiranga Monteiro. Mister é confessar que desse estudo muito nos valem ao longo da elaboração do presente e desprezioso ensaio [...] o que se tem escrito a respeito do regatão, consoante ficou constatado ao longo da pesquisa empreendida, prima pelas manifestações de sabor literário, explorando, via de regra, o lado pitoresco do tipo.¹⁷

Existe uma premissa comum entre Mário Ypiranga e José Alípio Goulart: a idéia de que até o momento da produção dos seus trabalhos, no final das décadas de 1950 e 1960, muito pouco havia sido produzido no campo histórico sobre o regatão. Este estava constantemente presente nas obras literárias e

¹⁶ PASSAES, Esdras. *O amazonense tranqüilo*. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1963.

¹⁷ José Alípio Goulart. Op. cit., pp.15-17.

crônicas a respeito dos aspectos pitorescos da região amazônica, e, portanto, não resta dúvida de que as pesquisas daqueles autores foram pioneiras e inauguraram a presença do regatão na historiografia regional por conta dos trabalhos de Mário Ypiranga e, na nacional, com os trabalhos de José Alípio Goulart.

São de interpretações ancoradas na curiosidade e no pitoresco sobre o regatão que Ypiranga e Goulart buscaram fugir em seus trabalhos. Esta parece ser a importância maior da análise deles, pelo fato de terem rompido com aquelas repetidas interpretações. Ainda que em vários momentos apenas tenham reproduzido um olhar atravessado e desconfiado em relação às atividades do regatão, estes autores entendiam que, de maneira geral, os regatões não eram dotados de uma moral que pudesse contribuir para o desenvolvimento da região. Neste aspecto em particular, Goulart escreve que:

De modo geral, o homem do comércio do regateio, não importando sua origem ou nacionalidade, era um ser guiado apenas pela imposição dos instintos e tendo como único e deliberado propósito o do enriquecimento.¹⁸

Portanto, os historiadores Mário Ypiranga e José Alípio Goulart, foram, sem dúvida nenhuma, fundamentais à trajetória das informações históricas sobre os regatões, mas pecaram ao admiti-los como meros gananciosos e vigaristas. A presente Dissertação procurou a todo o momento posicionar-se contra tais idéias, no sentido de que a investigação aqui desenvolvida tenta mostrar que essa idéia estava, historicamente, equivocada. No entendimento deste trabalho, as premissas de Ypiranga e de Goulart a respeito do regatão – que eram observados com uma *“ganância e trapaça típica do regateio”* – são aqui entendidas como práticas advindas da atividade regateira que, na verdade, traça estratégias de sobrevivência de um peculiar trabalho da rede fluvial na Amazônia.

No que diz respeito ao Território Federal do Amapá, e mais especificamente à cidade de Macapá, onde realizo os estudos sobre os regatões, a dinâmica da construção e reconstrução desta cidade – a partir de 1945 –, já foi abordada de várias formas pela historiografia local, notadamente nos livros

¹⁸ Goulart. Op. cit., p. 29.

didáticos, sendo que o enfoque principal dessas interpretações sempre foi o de privilegiar a questão política assentada na idéia de progresso e do crescimento dessa região, a partir da implantação dos grandes projetos de exploração mineral, que visavam o desenvolvimento e o povoamento da região amazônica.¹⁹ Tais propostas, longe de tirar seus méritos, elegeram como força maior de explicação histórica a essa região as grandes estruturas: ora as do Estado ou as dos grandes projetos de exploração mineral, ou, então, personificaram as transformações nas figuras emblemáticas de algum governante promotor das mudanças na cidade.

Portanto, minha relação com o objeto de estudo começou bem antes de qualquer motivação acadêmica, pois sempre fui fascinado pelos rios da Amazônia, desde a infância. A quantidade, a complexidade, o volume das bacias hidrográficas me interessavam tanto quanto às pessoas, assim como suas histórias, que viviam nesse verdadeiro *mundo das águas*.

Desta forma, minha infância e adolescência sempre foram marcadas pela presença constante de uma canoa na beira de um rio ou na boca de um igarapé, esperando a maré encher ou vazar para seguir viagem. Em minhas férias escolares e durante os feriados prolongados estava, de maneira geral, sempre junto a meus tios e primos no interior do Estado – para ser mais exato, no município de Amapá, localidade do Espírito Santo, na Fazenda “Santa Rosa”. As viagens que fazíamos por lá – de canoa e de *batelão* –, ²⁰ no Rio da Serra, eram seguidas por conversas corriqueiras sobre a hora da maré, preamar e vazante, já que usadas para fazer o cálculo de acordo com as fases da lua e para se saber o exato momento da viagem.

Aliás, a presença dos rios na minha infância e adolescência na região do Amapá, já começava com a saída pela rodovia BR-156 em Macapá, pois me recordo que ao viajar pela estrada o maior passatempo entre a garotada na

¹⁹ Uma política de desenvolvimento, de povoamento e proteção das fronteiras da Amazônia tornou-se constante a partir de 1940, no Estado Novo de Getúlio Vargas, com a criação a 13 de Setembro de 1943, pelo Decreto-Lei 5.812, quando foi criado o Território de Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã, Iguaçú e o Território Federal do Amapá.

²⁰ **N. do A.** *Casco* ou *montaria*, *canoa* ou *ubá* e *batelão* são variações de acordo com a capacidade de passageiro e cargas dessas embarcações de origem indígena. O casco ou montaria é uma pequena e ágil embarcação com capacidade máxima de duas pessoas, muito útil para pequenas travessias; a canoa ou ubá é maior e comporta de duas a quatro pessoas e pequenas cargas; batelão é uma grande canoa com capacidade para até oito pessoas e com capacidade de carga de mais de cem quilos (no geral são movidos com motor de popa ou motor rabeta).

viagem era contar o número de pontes e os nomes dos rios que a rodovia cortava pelo caminho e, diga-se de passagem, que as viagens duravam em torno de 10 horas, chegando mesmo até a 12 horas na estação invernososa, em um caminhão Chevrolet D-60 do tio *Milsinho*.

Não dormir num percurso tão longo como esse era tarefa quase impossível de se realizar, havendo inclusive uma disputa para registrar quem iria chegar até o final da viagem sabendo *exatamente* o número de pontes e de rios que foram atravessados na estrada. Ao chegarmos à casa dos meus avós maternos, uns diziam que tinham sido treze pontes ao longo do percurso, outros contabilizavam quatorze e até mesmo quinze pontes; quem saberia ao certo? Afinal, todos – uma hora ou outra da viagem –, não conseguiam ficar sem dormir mesmo e, assim, a teima nunca era solucionada, ficando para ser elucidada na volta ou, quem sabe, em próximas viagens.

No início dos anos de 1980, meu pai tinha como função na Companhia de Água e Esgoto do Amapá (*Caesa*) viajar para a região do Laranjal do Jari para fazer o controle de qualidade da água encanada naquela região. As viagens eram sempre de barco com duração de até trinta e seis horas (somente as idas), sendo que literalmente a embarcação passava a ser (pelo menos por uns quinze dias) a sua própria casa. Em algumas dessas viagens [eu, então com pouco mais de cinco anos de idade] acompanhava a meu pai. Enquanto o barco ficava atracado nos portos da cidade (então chamados de Beiradão e Beiradinho), com toda a movimentação do embarque e desembarque de regatões que abasteciam àquela região, pude conviver de perto com aquelas pessoas habitantes da beira do rio Jari.

Mais tarde, durante minha graduação em História na Universidade Federal do Amapá (na metade da década de 1990), realizava a leitura de alguns jornais impressos da década de 1960 na Biblioteca Pública do Estado quando me deparei com uma exposição de fotos – em preto e branco – da cidade de Macapá, do período de 1950 e 1960. As fotos que mais me impressionaram foram as das Docas de Macapá, naquele momento localizadas ao lado da Fortaleza de São José, no Canal do Igarapé da Fortaleza.

Aquelas imagens foram emblemáticas para mim, com dezenas de canoas a vela atracadas, outras encostando à margem e algumas pessoas trafegando a pé

e de bicicleta no cais. Diante de tais imagens, surgiram alguns questionamentos. Que pessoas foram aquelas? De onde vinham? O que traziam em seus barcos? Para quem levavam suas mercadorias? Quanto tempo elas passavam nas embarcações? Como se dava a vida daquelas pessoas?

As perguntas formuladas inicialmente por mera curiosidade se mostraram extremamente pertinentes para a presente pesquisa, pois passei a entendê-las como fundamentais para o estudo ora proposto. Ao transformar esta curiosidade em projeto de pesquisa, busco perceber as experiências vividas por um grupo de regatões constituintes de um processo histórico mais amplo e em constante movimento na vida do Amapá.

Estas questões acompanharam-me até o ano de 2003 quando, ao participar de um curso de Especialização em *História Social e Cultural da Amazônia*, pude elaborar um projeto de pesquisa envolvendo o assunto que me fascinava desde a infância. E hoje, no Programa de Pós-Graduação em História Social da PUC/SP procuro ver respondidas – pelo menos por enquanto – a tais questões, com a pesquisa material realizada sobre os regatões somada às minhas memórias de criança e às imagens das fotos por mim observadas durante a Exposição da Biblioteca Pública do Estado do Amapá.

Na elaboração do projeto de pesquisa uma questão, das mais importantes – senão a mais fundamental de todas –, se colocava categoricamente para a realização dele: como encontrar, ou melhor, como chegar até as pistas que me levariam aos regatões que amarravam suas canoas nas Docas da Fortaleza? É claro que não necessariamente àqueles sujeitos presentes nas fotos da exposição, mas aos perdidos e escondidos, assim como tantos outros sujeitos históricos que foram deixados de lado em algum canto esquecido dos livros de história local, escritos com a presença tão somente das grandes personalidades que construíram e fizeram a história e a grandeza do Amapá.

Se a perspectiva inicial da pesquisa fosse mantida – estudar o sucesso dos regatões que conseguiram se transformar em grandes comerciantes locais e, conseqüentemente, vir a escrever mais uma vez a história dos *vitóriosos* estabelecidos –, essa não seria uma tarefa das mais difíceis de realizar. Vale dizer, uma tarefa até de certo modo cômoda para o historiador e repetida exaustivamente na história local. Mas poder encontrar e pesquisar àqueles

sujeitos históricos aos quais o historiador Ronaldo Vainfas chamou oportunamente de *protagonistas anônimos da história*,²¹ com toda a complexidade que envolve o trabalho com as fontes de pesquisa – de certa forma – parcas e dispersas a respeito de tais sujeitos, e em muitos dos casos se tratando mesmo de uma novidade na lida do historiador. Em meu caso específico, precisei aprender a lidar com as fontes orais. Esta sim, parece ser a grande empreitada na feitura da história local.

Como acredito que em muitas das vezes o acaso também é fator presente e mesmo determinante em qualquer pesquisa histórica, em meu caso se mostrou desta forma em um fim de tarde de verão de Novembro de 2004. Estava sentado na calçada da casa dos meus pais quando encostou, para um bate-papo sem maiores intenções – papo de vizinho mesmo – *seu* Rosemiro, ou *tio Rosa*, como ele é conhecido na vizinhança, vindo de mais um dia de trabalho como mestre-de-obras na construção civil. Sempre conheci ao *tio Rosa* como um ótimo mestre-de-obras sendo que ele, inclusive, construiu a casa de meus pais. Talvez tenha sido um dos primeiros moradores da minha rua. Jamais poderia imaginar, então, que este senhor com seu peculiar chapéu de massa, sempre pedalando sua bicicleta *barra-forte* – carregada com todas as ferramentas de trabalho, tivesse alguma coisa a me dizer sobre o regatão.

Conversa indo e vindo, ele me contou que tinha nascido na localidade do Vieira, município de Afuá, na ilha de Marajó. E, como eu já estava respirando o projeto de pesquisa sobre o regatão, a informação de ter nascido na ilha e ser, portanto, *marajoara*, chamou-me a atenção. Passei, então, a direcionar a conversa para o conhecimento a respeito da navegação fluvial. O melhor ainda estava por vir: minha surpresa tornou-se maior quando ele me revelou que havia trabalhado durante sua adolescência, *embarcado*.²² E não foi só isso: havia sido mesmo piloto e encarregado de canoa de regatão – o que era ainda melhor para o tipo de informação que eu buscava –, em canoa movida à vela. A partir deste bate-papo casual, consegui convencê-lo a encontrar-se novamente comigo para

²¹ VAINFAS, Ronaldo. *A micro-história ou os protagonistas anônimos da história: micro-história*. Rio de Janeiro, Campus, 2002.

²² Expressão que designa qualquer tipo de trabalho executado nas longas viagens nas embarcações da Amazônia.

que pudéssemos transformar aquela conversa informal em uma entrevista mais técnica e específica.

A entrevista oficial com o *seu* Rosemiro Nunes da Silva, ou como é mais conhecido em Macapá, o *tio Rosa* (nascido a 1º de Março de 1933) acabou se tornando a peça fundamental para o surgimento de vários outros nomes de pessoas que também haviam trabalhado no ramo do regatão, encostando suas canoas na Doca da Fortaleza, nas décadas de 1950 e 1960. Assim, nomes de indivíduos e de seus familiares foram surgindo, todos ligados de alguma forma às atividades de regatão no período pretendido por minha pesquisa.

A partir deste momento, foi só uma questão de identificar e localizar os nomes que iam surgindo a cada nova entrevista realizada, sendo que isso era uma constante, em virtude de os regatões sempre lembrarem de algum conterrâneo da mesma localidade ou região de nascimento – no caso, a Ilha de Marajó – que regateavam com a cidade de Macapá no período por mim cotejado para esta pesquisa. Em suma, foi através das entrevistas realizadas e dos depoimentos obtidos que fui descortinando a composição das informações a respeito do modo de vida dos regatões.

Uma perspectiva que foi aos poucos se mostrando – também em processo revelado através das entrevistas – muito importante em relação a própria pesquisa, tendo o fato da maioria dos regatões e dos entrevistados ter origem em alguma localidade ou região próxima à Ilha de Marajó. Tal perspectiva passou a ser uma constante norteadora deste trabalho: a maioria dos nomes de regatões identificados e posteriormente entrevistados tinha realmente sua origem em alguma localidade ou município da Ilha de Marajó, majoritariamente no município de Afuá, e em localidades no seu entorno.

No universo total da pesquisa foram entrevistados nove (09) regatões e dois (2) carpinteiros navais, totalizando a soma de onze (11) entrevistados.²³ Deste total, quatro (04) deles nasceram no município de Afuá: Duca Lobato (68 anos); Rosemiro Nunes (74 anos); Edmundo Teixeira (58 anos), e Elias Batista (63 anos). Dois (02) deles são naturais do município de Gurupá: Zé Valente (72 anos) e Raimundo Viana (70 anos). Um, do município de Breves: Tenório Santos (74 anos), carpinteiro naval. Outro dos entrevistados nasceu no município de

²³ **N. do A.** As sessões de entrevistas foram realizadas durante os anos de 2004/2005.

Chaves: Marineri do Nascimento (69 anos). Ainda conto com o depoimento de Raimundo Bittencourt (75 anos), nascido no município de Abaetetuba; além do caso de José Ribeiro (65 anos), natural do município de Igarapé-Mirim. Dos entrevistados, apenas um deles é nascido em terras amapaenses: o carpinteiro naval Deiguimar Costa (68 anos), nascido na localidade de Aporema.

Essa distribuição etária dos entrevistados, alguns já com mais de 70 anos, permitiu-me conhecer a vida desses homens com o regatão tal como ocorria na segunda metade da década de 1940. Estes homens *regatões*, com idade média atual entre 60 e 65 anos, já navegavam pelos rios do Amapá e pela baía de Marajó no final da década de 1950 e início dos anos 60. O mais novo deles era Edmundo Teixeira, que só começou a trabalhar embarcado na segunda metade da década de 1960. O direcionamento para essa faixa etária dos regatões entrevistados se explica pela intenção em se estabelecer uma representatividade de informações qualitativas para os 25 anos compreendidos pela pesquisa realizada nesta Dissertação.

Estas perspectivas levaram-me a pesquisar os significados dos regatões no Território do Amapá, mediados pelo modo de vida e pelas experiências vividas por alguns dos regatões que abasteciam a cidade de Macapá. Única capital dos Estados brasileiros a ser cortada pela Linha do Equador, Macapá localiza-se na margem esquerda do rio Amazonas, banhada pelas águas do Canal do Norte e situada entre os Faróis de Macapá e do Pau Cavado – integrante da bacia hidrográfica Igarapé da Fortaleza, com uma extensão aproximada de 190.829 Km², no período que vai de 1945 a 1970.

Realizar este estudo é, antes de tudo, aliar, através do trabalho acadêmico, o rigor das discussões teóricas e metodológicas com as minhas lembranças e com a convivência com os regatões, costurada por um diálogo intenso com a realidade empírica.

Segundo o escritor José Veríssimo, no Brasil *regatão* é denominação exclusiva do vendedor ambulante fluvial em atividade na Amazônia, desde o norte do Maranhão até o Acre. Para este autor, o regatão é um produto original da

Amazônia, uma forma de abastecimento que se constituía na essência da existência e sobrevivência dos amazônidas.²⁴

Para o escritor José de Souza, o regatão é aquele que regateia, ou seja, o que compra e vende em miúdo. Desta forma, explica o autor:

No Brasil regatão é isso mesmo. Não há quem fale no *Inferno Verde* que não refira o *teque-teque* das cidades, o mascate bufarinheiro, ali chamado **regatão**. Ele faz na Amazônia o comércio ambulante que tem de identificar-se com o meio; em vez de fazer-se pelas estradas, faz-se na veia dos rios e na curva dos lagos.²⁵

O escritor Hernani de Carvalho classificou o regatão como mascate, como um verdadeiro negociador ambulante:

Nas atividades do homem da Amazônia destaca-se a figura pitoresca do regatão [...] estabelece-se na foz dos grandes rios; ali, ele enche os batelões de cachaça, querosene, sal, charque, fósforos, fumo, munição para armas de fogo, quinquilharias, fazendas ou tecidos ordinários, roupa-feita para homens e mulheres, agasalhos, cobertores e mil bugangas outras.²⁶

O termo *regatão* serve para designar tanto a embarcação quanto o próprio comerciante. A esse respeito, em 1839, o então Presidente da Província do Pará, Bernardo de Souza Franco, em ofício endereçado ao Administrador do Tesouro Provincial, definia oficialmente o que deveria ser entendido como regatão: “[...] Quanto às canoas de regatões, são no todo aquelas que levam gêneros e mercadorias a trocar e vender pelos rios e casas do interior, servindo-se das mesmas canoas para lojas”.²⁷

Raimundo Bittencourt, ex-proprietário de canoa regateira, define como se dava sua lida como regatão:

[...] o meu caso era regatão, que no caso é comprar, vender, trocar mercadoria, mesmo que você ir daqui pro Amapá com

²⁴ VERÍSSIMO, José. As Populações Indígenas e Mestiças da Amazônia. In *Cenas da Vida Amazônica*. S.I., Companhia Editora Nacional, 2ª ed., 1969.

²⁵ SOUZA, José de. Dicionário da Terra e da Gente do Brasil. In GOULART, José Alípio. *O Regatão – Mascate Fluvial da Amazônia*. Rio de Janeiro, Editora Conquista, 1968, p. 25.

²⁶ CARVALHO, Hernani de. *No mundo maravilhoso do folclore*, 1966 [poema]. In Cf. Goulart.

²⁷ Leis e Atos do Pará, I, p. 35, tomo II, de 1839. In José Alípio Goulart. Op. cit., p. 185.

mercadoria, chega lá encontra uma barcada de gado você compra, vende, troca, trás de lá pra cá [...] Caça, peixe, assim é o regatão [...] e aqui, acolá a gente fazia uma viagem de regatão. Olha pelo mínimo cachaça [...] que a gente mexia é porque era praticamente a gente que fazia a cachaça, a gente plantava a cana e levava pro engenho e no engenho eles faziam a cachaça, e a gente *cumprava* e saía vendendo.²⁸

No entendimento de Raimundo, regatão também diz respeito ao comércio, à canoa, ao negociador e à própria viagem. Fica explícito, portanto, que o regatão compreende várias categorias que envolvem aspectos econômicos, sociais e culturais.

No recorte cronológico (1945-1970) utilizado nesta pesquisa, existe uma predominância das canoas movidas a vela, e todos os regatões entrevistados começaram a trabalhar nessas embarcações. Alguns, com o tempo passaram para canoas motorizadas, enquanto outros só trabalharam *na vela*, como eles mesmos dizem. O pensador amazônida Leandro Tocantins acentua a importância deste meio de transporte para a região, ao dizer: “*A canoa veio criar uma figura que até hoje perdura na paisagem social da região amazônica, expressando o caráter geográfico, como marca dominante da água: o regatão*”.²⁹ Para o geógrafo Agnelo Bittencourt,³⁰ a navegação fluvial na Amazônia é de extrema importância para o entendimento econômico e social da história da região.

Quanto ao recorte cronológico selecionado para a pesquisa em questão, a preocupação inicial em relação ao período pretendido era encontrar os regatões que haviam trabalhado num tempo o mais recuado possível, em especial no tempo mesmo das canoas ainda movidas à vela. Tal nível de rigor temporal seria necessário por causa de uma questão natural: a que permitiria encontrar ainda com vida regatões que trabalharam durante as décadas de 1940 e 1950, e estender o recorte até o final dos anos 60, quando se deu a construção do canal artificial da Fortaleza de São José, o que encerrou o comércio e a amarração das canoas de regatão da frente da cidade de Macapá.

²⁸ Depoimento de Raimundo Bittencourt, regatão, 75 anos, nascido no município de Abaetetuba, Estado do Pará.

²⁹ TOCANTINS, Leandro. *Amazônia – Natureza, Homem e Tempo*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército/Ed. Civilização Brasileira, 1982, p. 122.

³⁰ BITTENCOURT, Agnelo. *Bacia Amazônica – vias de comunicação e meios de transportes*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Pesquisa – INPA, 1957, p. 75.

Desta maneira, o recorte inicial da pesquisa se firmou em 1945, porque percebi que em alguns documentos oficiais, e especialmente no *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, de 1944*,³¹ assim como no *Estudo Geográfico do Território do Amapá*, do geógrafo Antônio Teixeira Guerra,³² e mesmo nas seções de notícias políticas e econômicas do jornal *Amapá*,³³ o discurso da chegada do progresso está associado à criação administrativa do Território.

A tradução literal desse progresso para o Amapá, segundo tais discursos, era a necessidade da construção *urgente* de vias rodoviárias que substituiriam o atraso e a morosidade das vias fluviais, as únicas e preponderantes vias de locomoção utilizadas pelos habitantes locais até então. O cerne desses discursos inevitavelmente colocava em questão a utilidade dos rios para o desenvolvimento da região, principalmente para o escoamento da produção agrícola. Também atrelado a esse pensamento, vinha o profundo desdém com o modo de vida local, basicamente assentado na utilização dos rios não só como via de transporte e sobrevivência, mas também como modo de vida e por todas as suas possibilidades e contradições.

Desta forma, o desprezo pelo modo de vida local se tornou marcante nesses discursos oficiais, levando-me a estabelecer o ano de 1945 como o marco inicial do recorte cronológico para esta pesquisa, pois, por intermédio do estudo do modo de vida dos regatões que atracavam suas canoas na Doca de Macapá, foi possível estabelecer a contraposição a todos aqueles discursos que atribuíam aos rios o atraso da região, e a almejada chegada do progresso iniciada com a construção das estradas.

Em pelo menos 25 anos, a partir de 1945, e apesar da eloquência desses discursos enfatizando as estradas, continuavam sendo elas uma realidade distante de se concretizar. Os rios seguiam imperando e influenciando na região. Esta constatação pode ser percebida nos próprios documentos oficiais em que o Governo territorial reconhece a dependência dos rios para o desenvolvimento da região, apesar de todo um universo discursivo que contrariava a tais fatos. De

³¹ *RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944*. Op. cit.

³² GUERRA, Antônio Teixeira. *Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicação n. 10 da Série A "Livros", 1954.

³³ Veículo de comunicação local.

certa forma, essa discussão ou esse embate – entre o discurso oficial e o modo de vida local –, acaba por substanciar, de maneira direta, ao Primeiro e ao Terceiro Capítulos desta Dissertação, e a permear a discussão do Segundo Capítulo.

O final da década de 1960 e início da de 1970 marcou a presença de um número cada vez maior das grandes balsas, com capacidade de carga acima de 500 toneladas, empurradas por potentes rebocadores pertencentes às empresas de navegação particulares, e a embarcações com capacidade de carga cada vez maior – superior a 200 toneladas –, o que influenciou diretamente no desaparecimento dos regatões.

Mas o acontecimento mais determinante para o desaparecimento do comércio dos regatões da Doca de Macapá foi o início e o término da construção do canal artificial, que suplantou e aterrou o canal natural ao lado da Fortaleza de São José. Os estudos topográficos da rede de drenagem fluvial e os levantamentos orçamentários a respeito do terreno e da retificação do canal se iniciaram em 1962.

As obras propriamente ditas foram iniciadas em 1965 e concluídas com a macro-drenagem do canal e a construção de uma galeria de concreto armado em meados de 1970. Em consequência da conclusão desta obra, não só as atividades que envolviam as embarcações de regatão ao lado da Fortaleza de São José de Macapá e a própria Doca de Macapá, desapareceram da frente da cidade. Assim, o ano de 1970 é emblemático por ter sido o marco do fim do comércio dos regatões na frente da capital do Território, sendo a opção natural para balizar a cronologia final desta pesquisa.

No que tange à documentação trabalhada nesta Dissertação, esta possui duas origens distintas: a primeira engloba as fontes produzidas pelos próprios regatões pesquisados. Estão aí compreendidos as anotações de viagens, correspondências, listagens de produtos, notas fiscais, documentos bancários, fotografias e depoimentos orais das pessoas envolvidas com o comércio regatista de abastecimento. Pesquisei e entrevistei os integrantes de cinco famílias proprietárias de canoas: as Famílias Lobato, Ribeiro, Teixeira, Valente e Batista, mas também procurei seguir a pista das pessoas que trabalharam empregadas

nas embarcações, como pilotos, encarregados, carregadores, tripulantes, ajudantes, cozinheiros e vendedores.

Na segunda origem do *corpus* documental, prepondera a documentação escrita oficial que abrange os *Anuários* publicados pelo Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá, entre os anos de 1948 e 1968; o *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944*; a relação das embarcações registradas pelo Comando do 4º Distrito Naval: Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana entre os anos de 1958 e 1970; os dados quantitativos da Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras a respeito do tráfego no Porto de Macapá e a movimentação de passageiros entre os anos de 1951 e 1968; os dados da Divisão de Obras do Território Federal do Amapá a respeito da extensão e da construção da rede rodoviária do Amapá nos anos de 1955, 1957, 1962 e 1969; a Mapoteca Digital da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá e as edições do impresso *Amapá* – semanário oficial do governo, em circulação durante o período pesquisado. Este mesmo veículo, a partir de 1968, passou a ser denominado de *Novo Amapá*.

A leitura das seções desse semanário foi fundamental para a realização desta Dissertação. Por se tratar de um veículo de comunicação de propriedade do Governo territorial, sua pauta estava toda voltada para o engrandecimento dos feitos da administração do Território, e mesmo onde só se lêem elogios, percebi as contradições existentes das administrações, que pautavam seu discurso na idéia de serem os grandes portadores do progresso e da felicidade para o povo amapaense.

Uma fonte muito valorosa utilizada neste trabalho foi a do livro publicado em 1954 – *Estudo Geográfico do Território do Amapá*, do geógrafo Antônio Teixeira Guerra. Sua importância para a pesquisa reside no fato de que as discussões a respeito do quadro sócio-econômico do Território estavam concentradas no *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território*. No Relatório em questão, encontra-se presente todo o discurso governamental de valorização da construção de estradas de rodagem como sinônimo de progresso

e o desprezo pela rede hidrográfica com significado de atraso e marasmo. Desta forma, tais fontes foram fundamentais à realização do presente trabalho, pois confrontadas à memória dos regatões, pude perceber a tensão existente entre uma proposta de governo que menosprezava e desqualificava os rios e o homem local por um lado, e, por outro, aos modos de viver e de pensar que têm nos rios a sua fonte vital.

O detalhado estudo destas fontes possibilitou, ainda que com muito sacrifício, desvendar a existência de outras dimensões e setores do modo de vida do regatão, totalmente desvinculadas da imagem de *esperto* e de *usurpador da ignorância de sua freguesia*, construída na historiografia local e reforçada pela literatura regional. O termo *sacrifício* diz respeito à dificuldade mesma de localização e de acesso às fontes (principalmente às fontes escritas), por isso a documentação oral se mostrou extremamente importante no que se propunha esta pesquisa para revelar o cotidiano vivido por esses trabalhadores amazônicos, no que diz respeito tanto à sua sobrevivência básica quanto ao seu estilo de vida.

A utilização da documentação oral foi essencial nas interpretações desta Dissertação de Mestrado, pois somente no diálogo com os regatões pude encontrar pistas para melhor problematizar seu modo de vida e o embate existente, sobretudo junto às propostas do governo territorial em construir estradas de rodagem em substituição aos rios abundantes da região e, via de regra, meio e modo de vida dos regatões que amarravam suas canoas na Doca de Macapá. Procurei buscar também, os significados que os depoentes deram às suas vidas, ao seu trabalho, às suas conquistas e aos seus fracassos, ou seja, às suas experiências sociais e valores pessoais.

O uso das fontes orais no estudo de alguns grupos sociais na Amazônia é essencial. Em algumas sociedades da região a ausência de um saber institucionalizado tendo a escrita como base transfere para o diálogo interpessoal a comunicação e o registro da vida de algumas destas comunidades – recurso importante para a compreensão de uma gama considerável de relações sociais. Nesse regateio, os homens são portadores de mensagens e notícias; constituem uma rede de relações que se faz essencialmente pela oralidade. Assim, através

dessa tradição estabelecida, pode chegar ao cotidiano, no dia-a-dia do modo de vida revelado nas experiências sociais vividas pelos regatões.

A utilização e a análise dos documentos orais e todas as suas implicações decorrentes nesta pesquisa é influenciada, a meu ver por Alessandro Portelli, que entende a História Oral como um procedimento metodológico que:

[...] tende a representar a realidade não tanto como um tabuleiro em que todos os quadrados são iguais, mas como um mosaico ou colcha de retalhos, em que pedaços são diferentes, porém, formam um todo coerente depois de reunidos – a menos que as diferenças entre elas sejam tão irreconciliáveis que talvez cheguem a rasgar todo o tecido. Em última análise, essa também é uma representação muito mais realista da sociedade, conforme a experimentamos.³⁴

O trato com as fontes orais na presente Dissertação evidenciou a importância de cada indivíduo – ou depoente em si mesmo –, e em sua relação com a sociedade na qual está inserido. Concordo com a historiadora Lucilla de Almeida Neves³⁵ quando afirma que cada depoente fornece informações e versões sobre si próprio e sobre o mundo no qual vive ou viveu. Nesse sentido, a História Oral é a arte do indivíduo, mas a de um indivíduo socialmente integrado. A tal respeito, também aqui cabe recorrer a Portelli:

A essencialidade do indivíduo é salientada pelo fato de a História Oral dizer respeito a versões do passado, ou seja, à memória. Ainda que esta seja sempre moldada de diversas formas pelo meio social, em última análise, o ato e a arte de lembrar jamais deixam de ser profundamente pessoais. [...] Se considerarmos a memória um processo, e não um depósito de dados, poderemos constatar que, à semelhança da linguagem, a memória é social, tornando-se concreta apenas quando mentalizada ou verbalizada pelas pessoas. A memória é um processo individual, que ocorre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados. Em vista disso, as recordações podem ser semelhantes, contraditórias ou sobrepostas. Porém, em hipótese alguma, as lembranças de duas pessoas são – assim como as impressões digitais, ou, a bem da verdade, como as vozes – exatamente iguais.³⁶

³⁴ PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um Pouquinho. Algumas Reflexões sobre a Ética na História Oral. In *Projeto História*. São Paulo, PUC, n. 15, 1991, pp. 16/17.

³⁵ NEVES, Lucilla de Almeida. Memória e História: Substrato da Identidade. In *História: Fronteiras, XX Simpósio Nacional da ANPUH*. São Paulo, Humanitas, v. II, 1999, p. 1068.

³⁶ Alessandro Portelli. Op. cit., p. 16.

As entrevistas realizadas com alguns regatões que amarravam suas canoas na Doca de Macapá, vindos de várias localidades – principalmente das cidades e vilas da Ilha de Marajó, com a finalidade precípua de comercializar suas mercadorias –, fizeram-me perceber a importância do depoimento oral no reconhecimento das experiências sociais daqueles homens e, portanto, levaram-me à dimensão do cotidiano desses regatões, à organização do seu modo de vida (dimensão que não foi encontrada nas outras fontes aqui pesquisadas). Nos depoimentos orais dos regatões da Doca de Macapá estão as pistas de seu modo de vida.

A psicóloga social Ecléia Bosi clarifica a importância dos depoimentos orais quando escreve: *“No trato desses depoimentos devemos ficar atentos a toda centelha de consciência. Atrás deles está uma pessoa que percebe, luta, cujas mãos tecem o tecido vivo da história; seguremos com força os fios dessa trama”*.

³⁷ Assim, a interpretação de algumas entrevistas com ex-regatões possibilitou o estabelecimento de determinadas perspectivas essenciais no desenrolar da problematização da pesquisa: a existência de um universo essencialmente masculino na atividade regatista; a cultura material era mediada por hierarquias que estabeleciam as funções de cada sujeito na embarcação; e no universo material dos regatões, as diferenças de hierarquia social manifestavam-se de maneira geral pela agregação de bens padronizados. A partir daí, eram reconhecidos na condição de pequenos, médios e grandes regatões, com modos de trabalho semelhantes, embora seus empreendimentos fossem em escalas de investimento e alcance muito diferentes. Estas possibilidades permitiram-me perceber a existência comum de um modo de trabalho compartilhado, embora realizado por grandes e pequenos regatões que atuavam na região.

Quando iniciei o processo de pesquisa, e às buscas pelos os regatões que atuavam na Praça da Doca de Macapá, imaginei encontrar nos jornais impressos [principalmente na seção de propaganda, sob a forma de anúncios], as pistas que me colocassem no caminho dos comerciantes que anunciavam esses negócios e, a partir daí, encontrar os regatões de grande porte que atuavam no comércio local. Ao analisar o jornal **Amapá** e conhecer o **A Voz Católica**, reconhecidos

³⁷ BOSI, Ecléia. Problemas ligados à cultura das classes populares. In VALLE, Edênio & QUEIROZ, José J. (org.). *A Cultura do Povo*. São Paulo, Cortez, 1998, p. 28.

periódicos do período pesquisado, acabei descobrindo que também existiram outros três jornais que circulavam no mesmo momento. São eles os impressos: *A Notícia*,³⁸ *Jornal Opinião*³⁹ e o *Folha do Povo*,⁴⁰ todos já extintos.

O jornal *Amapá* era impresso pela Gráfica Oficial do Governo do Território Federal do Amapá e foi fundado no dia 19 de Março de 1945. Possuía uma periodicidade semanal e sua tiragem média era da ordem de mil exemplares. Como seu fundador teve o Tenente-Coronel Janary Gentil Nunes, Governador do Território, e seu primeiro diretor foi Paulo Eleutério Cavalcante de Albuquerque. Sua marca editorial era a de ser um veículo de informação oficial do Governo do Amapá.

A Voz Católica foi um jornal fundado a 19 de Março de 1962, dia de comemoração e homenagens ao padroeiro da cidade de Macapá: São José. Possuía periodicidade semanal, com uma tiragem média de mil exemplares. O órgão responsável pela direção do semanário era a Prelazia de Macapá, sendo seu primeiro editor o Padre Jorge Basile. O jornal surgiu para veicular as notícias da Igreja Católica em Macapá e as notícias sobre o cotidiano do Território Federal do Amapá. *A Voz Católica* se destacou por ter uma linha editorial independente, que publicava notícias censuradas e escamoteadas pelo veículo oficial do governo territorial – o jornal *Amapá*. Foi também uma voz que não se alinhava ao regime ditatorial do país, resistindo às perseguições da ditadura militar até o ano de 1974, quando teve suas atividades encerradas.

Dos jornais impressos que circularam no período, o único que se encontra de certa forma arquivado e aberto a consultas é o jornal *Amapá*, talvez por ter sido um periódico oficial de veiculação de notícias do governo territorial. Assim, acabou sendo guardado e relativamente preservado pela Biblioteca Pública do Estado, na seção de periódicos e no Órgão da Imprensa Oficial do Estado, em sua Biblioteca. Os demais jornais se perderam e, hoje, somente poucos colecionadores de ocasião possuem alguns desses títulos, tornando-se uma

³⁸ Jornal fundado em 07 de Abril de 1956, com periodicidade semanal e tiragem de 500 exemplares. Danilo Du Silvan foi o fundador e primeiro diretor, possuindo uma linha editorial independente.

³⁹ Jornal fundado em 1962, com periodicidade semanal e tiragem de 500 exemplares. Seu fundador foi Pauxy Gentil Nunes.

⁴⁰ Jornal fundado em 13 de Agosto de 1963, com periodicidade semanal e tiragem média de 300 exemplares. Alfredo Távora Gonçalves foi o fundador e primeiro diretor.

missão bastante difícil localizá-los, pelo menos no que tange à possibilidade de estarem guardados em série, como no caso do jornal *Amapá*. A inexistência de um Arquivo Público no Estado é, sem sombra de dúvida, a principal dificuldade para o pesquisador que intenciona desenvolver pesquisas, utilizando-se de documentos referente à história do Amapá a partir da criação do Território, em 1943.

Nesse sentido, o pesquisador se torna um *detetive-investigador*, apesar de que, em essência, não deixa de ser mesmo um: precisa ir coletando uma variedade de fontes que assegurem a montagem de um quadro de informações que possa lhe garantir uma problematização consistente do assunto estudado. Em meu caso específico, a variedade de fontes utilizadas em relação à pesquisa foi causada por pura necessidade, em função do estado de dispersão e descuido para com os documentos [até mesmo entre as Secretarias do Estado, que receberam o espólio documental dos órgãos do antigo Território, sendo poucas as que possuem um arquivo minimamente preservado e organizado]. Diante de todas estas dificuldades documentais, foi necessário mesmo redirecionar a pesquisa a todo o momento com base no diálogo travado com os documentos, e do diálogo com a realidade empírica e a parte teórica, num constante movimento de troca de intenções e possibilidades.

A leitura da seção de anúncios comerciais do jornal *Amapá* possibilitou a identificação dos comerciantes que sistematicamente anunciavam seus produtos no jornal. A partir desta seleção prévia, pude mapear a região de procedência desses comerciantes. Tais *pistas* indicaram que alguns pequenos comerciantes que anunciavam tinham saído das práticas regateiras e, até o começo desta pesquisa pelo menos, duas grandes famílias varejistas das décadas de 1950 e 1960 tinham suas origens no comércio de regateio: as Famílias Colares (estivas em geral e gêneros alimentícios) e Martins (material de construção).

Vale ressaltar que esses anúncios apontam um quadro muito restrito em termos quantitativos, em razão de que o Censo Comercial de 1950 registrou um total de 187 estabelecimentos no comércio varejista e 37 no atacadista,⁴¹ tratando-se, na verdade, de fontes qualitativas.

⁴¹ SERVIÇO Nacional de Recenseamento. Resultados Preliminares do Censo Comercial de 1º de Julho de 1950.

Deste modo, o Primeiro Capítulo, intitulado – **Rio: o fiador dos destinos humanos no Amapá** tem por objetivo discutir a relação entre o homem amazônida e os rios da região e, através desta interação, o surgimento dos regatões na Amazônia. Pontua como a historiografia brasileira e até mesmo a regional condicionou, de uma maneira sufocante e implacável, os ditames da natureza na vida dos homens – considerando a esses até mesmo como intrusos desterrados.

Evidencio a importância da hidrografia no Amapá, a relação íntima e de cumplicidade que os amazônidas, de maneira geral, mantém com os rios. Também demonstro que os rios são importantes para os regatões no sentido de que o modo de vida deles tem uma relação profunda com os veios líquidos, que não se restringe apenas às trocas e negociações comerciais, mas também à troca de experiências vividas que se traduzem em vivência e sobrevivência na região.

Aponto, igualmente, como a discussão sobre a natureza impiedosa que subordina o homem e o transforma num *ser desgraçado*, esteve presente entre uma das principais preocupações do primeiro Governador do Território Federal do Amapá, o Capitão Janary Gentil Nunes. Em seu período de governo, Janary se preocupava com a inexistência de estradas terrestres, fator que proporcionava a febre de atraso e de insalubridade aos homens da terra, e prescrevia que para a cura deste mal só uma outra febre bem mais forte e poderosa para combatê-la: a *febre do progresso*. Só a força avassaladora do progresso seria capaz de transformar o Amapá.

Esse foi, sem dúvida, um dos grandes dilemas nos primeiros anos da administração federalizada no Território: como colocar em prática um discurso que associava o progresso à construção de estradas terrestres numa região onde imperavam os rios e os modos de vida associados a eles.

Encerro o capítulo mostrando a potência dos regatões e seu significado na região para aqueles que comerciavam e atracavam suas canoas no canal da Doca de Macapá, ao lado da Fortaleza de São José.⁴²

⁴² **N. do A.** A Fortaleza de São José de Macapá localizada às margens do rio Amazonas foi construída entre 1764 e 1782, e seu principal objetivo era garantir o domínio lusitano no extremo norte da colônia. Ao lado da Fortaleza, o rio entrava na cidade de Macapá pelo canal de mesmo nome; daí, o local ter ficado conhecido como Canal da Fortaleza da Doca de Macapá.

No Segundo Capítulo – **Aqui eu pingo, ali vendo, troco e acolá penduro** –, procuro discutir o modo de vida e as experiências vividas por alguns regatões oriundos da Ilha de Marajó, que atracavam suas canoas à vela na Doca de Macapá, ali praticando o comércio de seus produtos. Os regatões aqui estudados se diferenciam daqueles consagrados pela historiografia regional, que sempre privilegiou a interpretação e descrição dos envolvidos no período do ciclo da borracha na Amazônia – os regatões que comercializavam com os seringais.

Apenas como diferenciação, denomino o regatão estudado de *marajoara*, com o objetivo de diferenciá-lo do regatão estudado pela historiografia, principalmente a das décadas de 1950 a 1970. Assim, denomino nesta pesquisa ao grupo de *regatão marajoara*, visto que tradicionalmente a maioria das canoas que atracavam na Doca de Macapá [no recorte cronológico selecionado] era de procedência dos municípios e localidades da Ilha de Marajó. Procuro perceber a importância não só econômica, mas também social e cultural dos regatões para o Amapá, entendendo-os como integrantes e constitutivos das dinâmicas regionais.

Nos estudos consagrados pela historiografia sobre o regatão, as relações familiares destes são inexistentes ou desprezadas. A bem da verdade, o regatão não tem sequer família, é um cigano sem raízes, sem paradeiro, um aventureiro com o intuito tão somente de enriquecer e levar vantagem nas suas transações comerciais. Entendo que buscar nas relações familiares para uma melhor compreensão do regatão como um sujeito histórico nas tramas sociais da Amazônia é importante para desvencilhar-se daqueles estereótipos construídos, desde que não se entenda a tais relações como a um todo homogêneo.

No Terceiro Capítulo – **E o Canal levou a Doca: “o fim do comércio do regatão” na Doca de Macapá**, discuto como as atividades dos regatões foram perdendo espaço no final dos anos 60 e início dos 70 para a maior capacidade de carga das grandes balsas das empresas transportadoras. Desta forma, o *lufa-lufa* da Doca foi finalmente silenciado com a construção [pelo Governo territorial em convênio com o DNOS – Departamento Nacional de Obras e Saneamento] de um canal artificial, que suplantou e aterrou, com uma armação de concreto armado, boa parte das imediações do antigo atracadouro e acabou por pavimentar algumas ruas nas redondezas, obrigando os antigos trabalhadores, moradores e

freqüentadores daquela região portuária a se retirarem para outros locais da cidade.

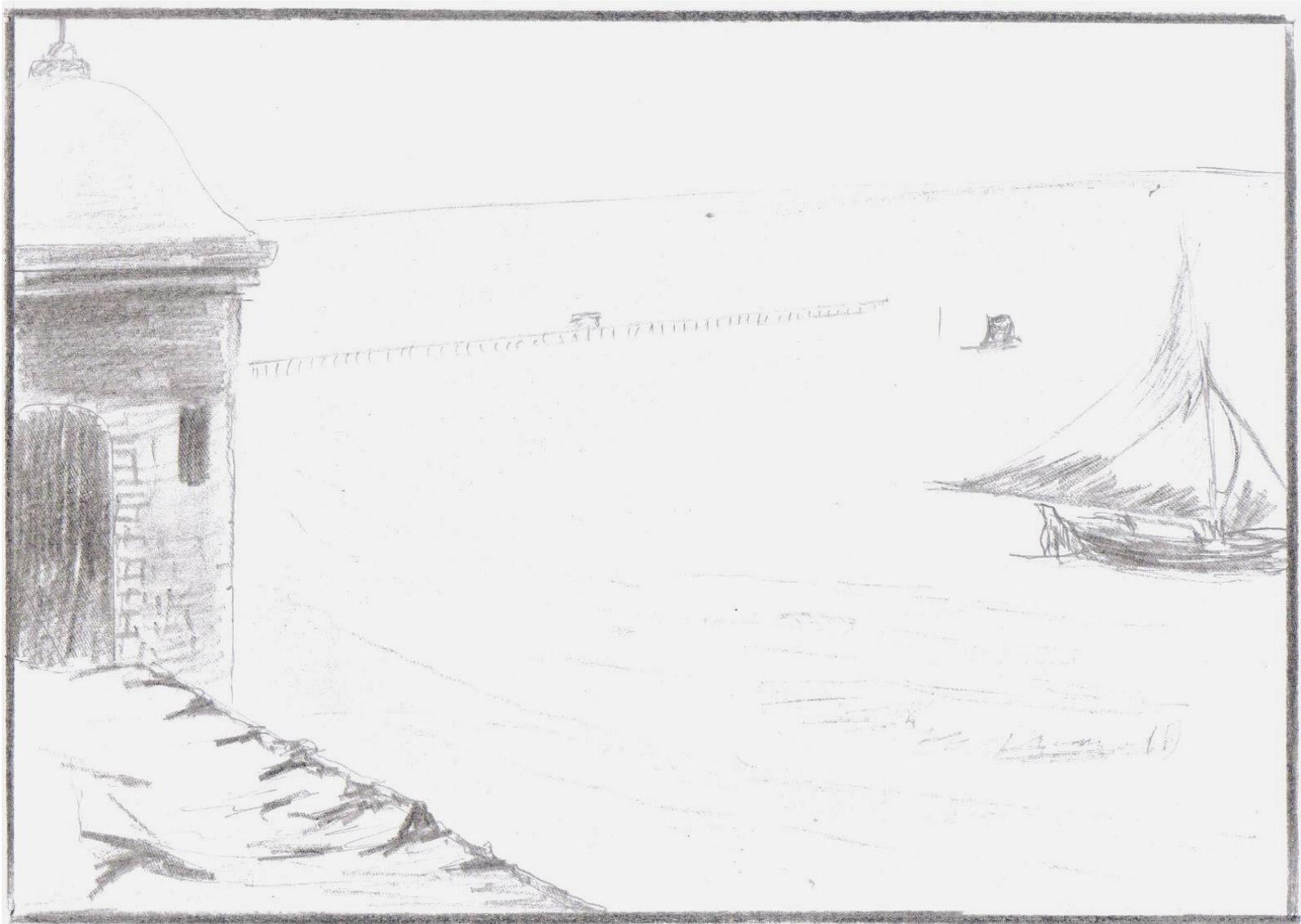
Essa parece ter sido, assim, a ocasião na qual o Governo conseguiu retirar da frente da cidade o maior símbolo dos rios da região. Naquele momento, alguns dos regatões entrevistados abandonaram suas canoas ou mudaram para outro ramo de atividade e acabaram por se instalar, definitivamente, na cidade de Macapá. No geral, todos os entrevistados mantiveram algum tipo de vínculo com a atividade comercial e ligada, de alguma forma, à rede fluvial.

Por fim, ao eleger a atividade do comércio fluvial e marítimo dos regatões como objeto de estudo, pretendi entendê-lo articulado ao crescimento da cidade de Macapá, a partir de 1945. No diálogo com a experiência dos regatões, procuro a libertação dos grilhões das interpretações que se pautam na idéia do progresso como elemento central na explicação da transformação da sociedade. Assim como me afasto das concepções determinantes e mecanicistas de se produzir o conhecimento histórico e da quase profecia excludente rogada por Euclides da Cunha em como se olhar a Amazônia: *“Tal e o rio; tal sua história: revolta, desordenada, incompleta. A Amazônia selvagem sempre teve o dom de impressionar a civilização distante. Desde os primeiros tempos da Colônia [...]”*.⁴³

Ao final deste trabalho apresento um pequeno e útil *glossário* para os navegantes, iniciantes no conhecimento dos rios amazônicos.

⁴³ CUNHA, Euclides da. *Um paraíso perdido: reunião dos ensaios amazônicos*. Brasília/DF, Senado Federal, Conselho Editorial, 2000, p. 15 (Coleção Brasil 500 anos).

Capítulo I – Rio: o fiador dos destinos humanos no Amapá



É um dado de fato, quem manda é a água. É a água quem dá o sustento e cria as dificuldades, consola e leva ao desespero, condiciona a saúde, o trabalho, a vida da gente: sem levantar a voz, sem violência, mas implacável e total.

As estações do ano, aqui, têm um nome exclusivo: água, lama e seca. Em última análise é sempre a água que, com a sua presença ou ausência, denomina e caracteriza.

Padre Giovanni Gallo

*Viajei
Pelo Amazonas rio abaixo naveguei
Girando pela própria natureza
Paraíso de riquezas
Vem da Cordilheira
A nascente do teu esplendor [...]
Reino de credence popular
Rio que é minha rua
Mata a nossa sede
Reluzente no clarão da lua [...]
Que beija Macapá
Com a proteção de São José.*

**Trechos do Samba Enredo do Grêmio
Recreativo Escola de Samba Maracatu da
Favela, Campeã do Carnaval de 2007**

Considerando inspiradora a discussão teórico-metodológica que propõe E. P. Thompson, ⁴⁴ entendo que as pessoas vivem integralmente seus valores morais no modo de vida e na cultura, enfim, enfrentam suas contradições pessoais, coletivas e suas escolhas de vida. Valores morais que para Thompson: “[...] não são ‘pensados’, nem ‘chamados’, são vividos, e surgem dentro do mesmo vínculo com a vida material e as relações materiais em que surgem as nossas idéias”. ⁴⁵

No Território do Amapá, entre os anos de 1945 e 1970, esse modo de vida foi ignorado pelo primeiro Governador, Janary Gentil Nunes, e pelos governantes que se seguiram, pois eles traziam consigo uma idéia de progresso que passava pela construção de rodovias em detrimento das hidrovias – a grande marca local –, entendida por aqueles como sinônimo de atraso e de isolamento. Esse desprezo gerou uma tensão entre um discurso governamental que priorizava e louvava a construção de estradas de rodagem e um modo de vida local que tinha no rio a sua essência.

Assim, o entendimento do modo de vida de alguns regatões que atracavam suas canoas na Doca da Fortaleza de Macapá foi desenvolvido não como uma imagem estática, nostálgica, parada e perdida no tempo, mas sim no sentido de apreender e explicar a tensão entre o poder do governo territorial e um modo de vida peculiar e necessário na região que, a todo o momento, reinventava-se para sobreviver frente a demandas e mudanças que aconteciam no Amapá.

1.1 – Rio minha estrada, canoa meu cavalo e regatão meu viver

Evidenciar a importância dos rios na vida dos homens que vivem na Amazônia é falar explicitamente de uma cumplicidade única que o escritor e grande conhecedor da vida amazônica, Leandro Tocantins, materializou poeticamente nas seguintes palavras:

Rio, rios, divididos, subdivididos, na inteira avalanche das florestas – apoplexia de verde. O destino humano estava no princípio e no fim do rio [...] Rio é destino. Que os rios se unam na

⁴⁴ E. P. Thompson. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros – uma crítica ao pensamento de Althusser*. Op. cit.

⁴⁵ *Ibidem*, p.191.

mesma esperança e na mesma vontade que o navegante do rio inteiro amarra ao leme de sua intuição, ou predestinação.⁴⁶

Já o economista Lucas Lopes arrematou a interação entre o homem amazônida e o rio escrevendo que: “O rio exerce uma indiscutível função vinculadora das gentes que ocupam suas terras”.⁴⁷ Para o padre jesuíta João Daniel, que ficou conhecido na história e na historiografia da Amazônia como um dos grandes cronistas do século XVIII, sua obra mais conhecida *Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas*, é um pertinente trabalho a respeito das terras, das gentes, das plantas e dos animais da região.⁴⁸ A respeito da importância dos rios, sentenciou:

Hão de saber os leitores, que em parte alguma outra, nem região são mais necessárias as embarcações do que na Região do Amazonas pela causa, que por vezes temos tocado, de serem todas as povoações, sítios, quintas e fazendas sobre os rios, e por isso todos os caminhos, e serventia é por mar e água.⁴⁹

O enlace entre a vida material, as relações materiais e o ideário dos homens na Amazônia sofrem a ação direta dos rios nesse conjunto de significados, e engana-se quem pensa que essa influência afeta tão somente o homem das zonas rurais – ou interiores –, ficando os cidadãos *livres* dos rios, pelo contrário, como afirma o sociólogo Samuel Benchimol:

O ciclo geográfico que o rio atravessa anualmente – repiquetes, enchentes, vazantes: água-nova, meia-água, água-alta e seca – influi e transforma as atividades econômicas do nosso homem. Não só do homem do interior, também da cidade, direta e indiretamente, próxima e remotamente; todos sentem, sem distinção rural ou urbana, os efeitos universais dos fluxos e refluxos dos rios. [...] É natural, portanto, que, cada ciclo que o rio passe, enchente ou vazante, ou cada fase que a terra atrevesse, inverno ou verão, corresponda a um novo ciclo ou fase econômica do trabalho e de profundas conseqüências e transformações na vida do homem, de sua casa, de seu boi, de seu peixe, de sua

⁴⁶ TOCANTINS, Leandro. *O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, 1983, 7ª ed., pp. 220/221.

⁴⁷ LOPES, Lucas. *O Vale do São Francisco*. Apud Leandro Tocantins. *Ibidem*, p. 264.

⁴⁸ TOCANTINS, Leandro. *Amazônia – Natureza, homem e tempo*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército/Ed. Civilização Brasileira, 2ª ed., 1982, p. 7.

⁴⁹ DANIEL, João. *Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas*, 2º v. Rio de Janeiro, 1976. Apud Leandro Tocantins. *Ibidem*.

‘montaria’, e das distâncias a vencer com o seu ‘jacumã’. Conseqüências e transformações de repercussão e ressonâncias gerais e universais em todas as formas de trabalho e de ocupação. O regime das águas entra sempre no cálculo do homem.⁵⁰

Entendo que na Amazônia as hidrovias são os caminhos naturais e, portanto, como as andanças e o transpor de fronteiras e sertões foi fundamental na história das outras regiões do Brasil, na Amazônia os rios fizeram o verdadeiro nascimento, o desenvolvimento e a fixação do homem nesta região. Para Leandro Tocantins, na Amazônia o rio comanda a vida, pois:

Não há no mundo uma região onde melhor se ajuste a imagem dos ‘caminhos em marcha e que levam aonde queremos ir’, do que a Amazônia. As suas baías, os seus golfos, rios, paranás, lagos, furos e igarapés, consagram esta frase de Pascal, sobre o aspecto da geografia dinâmica e o das manifestações de vida do homem, cujo destino está entregue aos caminhos que andam [...] Os cursos fluviais que retalham os vales, a semelhança de filamentos numa folha descomunal, guardam, em seu dorso, além do liquido brotado nos frígidos picos andinos, fluindo das fontes nas serranias, descendo das estâncias do planalto, o caráter eminentemente social do sistema hidrográfico, a vocação do governo sobre a existência humana, ampla e imperiosa.⁵¹

A interação entre homem e rio definida acima por Leandro Tocantins permitiu que surgisse na Amazônia, segundo ele, vários tipos sociais dessa interação. Aqui interessa observar ao regatão que, segundo Tocantins, surgiu na região como um tipo social e econômico que se adaptou com competência à especulação comercial e a um meio físico regulado por variações sazonais, as quais determinam a atividade econômica e os gêneros básicos de sobrevivência do homem na Amazônia.⁵²

⁵⁰ BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia: Um Pouco – Antes e Além – Depois*. Manaus/AM, Editora Umberto Calderaro, 1977, p. 435.

⁵¹ Leandro Tocantins. *O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Op. cit., pp. 220-221.

⁵² *Ibidem*, p. 230.

Já o historiador Mário Ypiranga Monteiro,⁵³ considera o regatão com singularidade o mascate fluvial em ação nos veios líquidos da grandiosa bacia amazônica.⁵⁴

Para Samuel Benchimol – homem e rio se confundem na Amazônia –, não se podendo ver com certeza onde um começa e o outro termina, no sentido de que o amazônida vive intimamente dependente da água dos rios, pois:

Por força das atividades humanas ligadas ao trabalho, economia, comércio, navegação e indústria, que, na Amazônia, vivem intimamente dependentes e conexas ao rio, o fenômeno das enchentes e vazantes tem, entre nós, efeitos e conseqüências universais. Uma geografia fluvial toda-poderosa que determina e talha os nossos modos de vida e ação, formas de exploração e de conquista, comunicação e transporte, habitação e regime alimentar, horizonte de economia e de trabalho. Todos os nossos tipos humanos e econômicos agitam-se dentro desse panorama de cheias e secas, enchentes e vazantes, formado pelo rio. Roceiros e mariscadores. Seringueiros e castanheiros. Madeireiros e vaqueiros. Atravessadores e regatões.⁵⁵

Em documento digital recente (2004), da Secretaria do Meio Ambiente do Estado do Amapá,⁵⁶ contabilizou-se um total de trinta e nove bacias hidrográficas no Estado [ver nas duas páginas seguintes]. Tais imagens parecem ser uma tradução pictórica das palavras poeticamente escritas, abaixo, por Leandro Tocantins:

O rio, sempre o rio, unido ao homem, em associação quase mística, o que pode comportar a transposição da máxima de Heródoto para os condados amazônicos, onde a vida chega a ser, até certo ponto, uma dádiva do rio, e a água uma espécie de fiador dos destinos humanos.

Veias do sangue da planície, caminho natural dos descobridores, farnel do pobre e do rico, determinantes das temperaturas e dos fenômenos atmosféricos, amados, odiados, louvados, amaldiçoados, os rios são a fonte perene do progresso, pois sem

⁵³ MONTEIRO, Mário Ypiranga. *O Regatão (notícia histórica)*. Manaus/AM, Sérgio Cardoso & Cia. Ltda., Edições Planície, 1958, p. 19. (Coleção Muiraquitã).

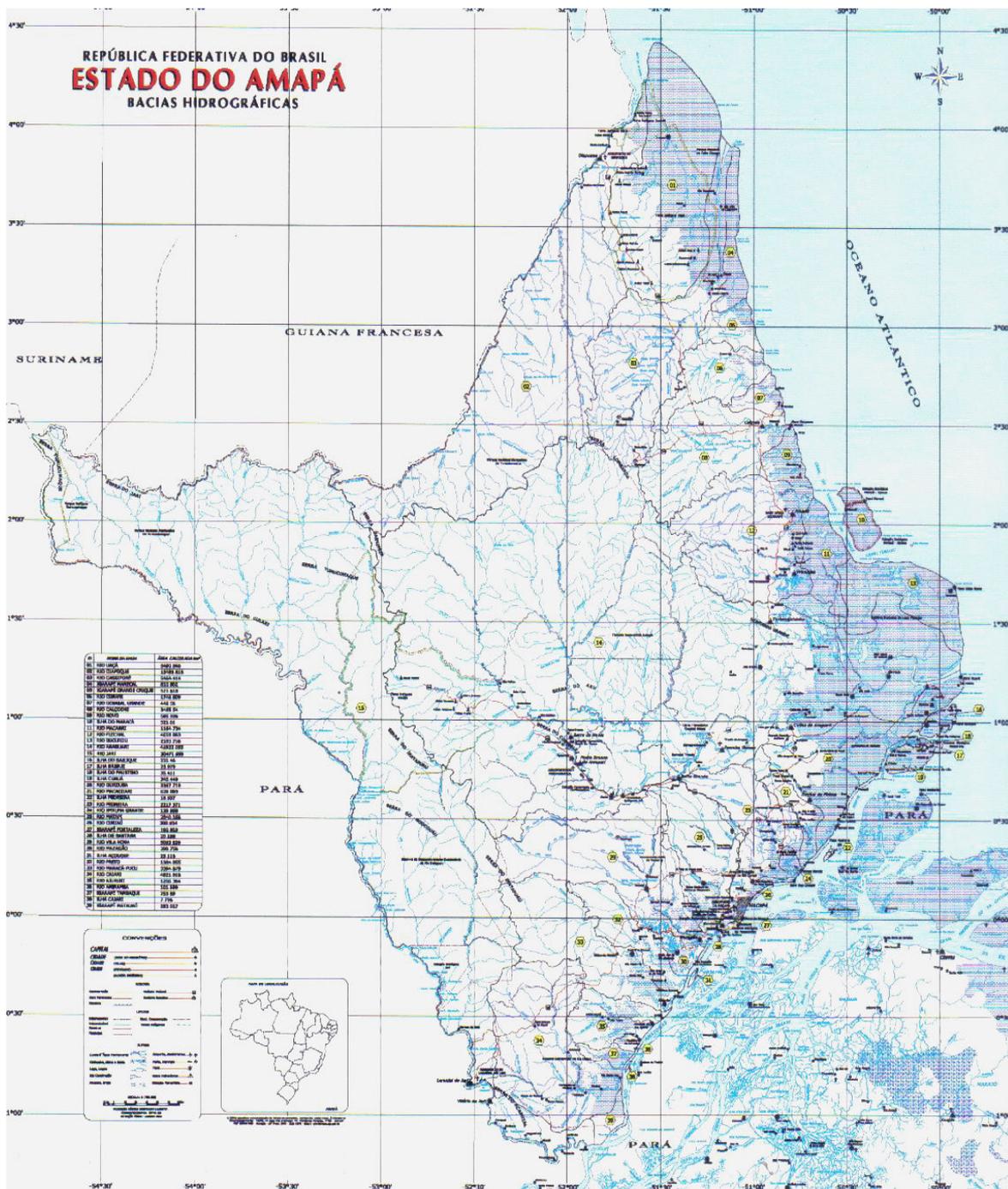
⁵⁴ **N. do A.** Hoje há pelo menos um milhão de barcos na Amazônia. Perto de cem mil apenas são registrados. Os outros navegam sem documento nem fiscalização numa rede de artérias fluviais que ninguém sabe precisar. Só de rios navegáveis para grandes embarcações são mais de 25 mil quilômetros – isto significa mais do que o dobro das estradas pavimentadas existentes.

⁵⁵ Samuel Benchimol. *Op. cit.*, p. 435.

⁵⁶ MAPOTECA Digital, Coleção de Mapas – 2004. Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Estado do Amapá. *Mapa das Bacias Hidrográficas do Estado do Amapá*.

eles o vale se estiolaria no vazio inexpressivo dos desertos. Esses oásis fabulosos tornaram possível a conquista da terra e asseguram a presença humana, embelezam a paisagem, fazem girar a civilização – comandam a vida no anfiteatro amazônico.⁵⁷

Ilustração 1



Mapa das Bacias Hidrográficas do Estado do Amapá.
 Fonte: Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Estado Amapá

⁵⁷ Tocantins. O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia. Op. cit., p. 234.

Ilustração 2



Mapa com os principais canais fluviais navegáveis da cidade Macapá.

Fonte: Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Estado Amapá

Assim, na Amazônia, e em especial no Estado do Amapá, as vias fluviais são as únicas formas de atender a grande demanda de deslocamento de cargas e pessoas, principalmente para fora do Estado.

O rio Amazonas e seus afluentes conformam a maior bacia hidrográfica do planeta, estendendo-se numa rede que abrange sete (7) milhões de quilômetros quadrados; desses, 4.778.784 ficam situados na Amazônia brasileira. A esse respeito, Agnelo Bittencourt afirmou:

Não se exagera afirmar que, esquadrinhando a terra, naquela região, área incomparável, oferece, ao tempo dos invernos, cerca de 80.000 quilômetros a navegação, na parte brasileira. Atenda-se que as enchentes cobrem quase a totalidade dos varzeados, como ainda mergulham as corredeiras e pequenas cachoeiras, permitindo que as embarcações sigam muitos dias de viagem.⁵⁸

Não é nenhum absurdo afirmar que, na Amazônia – principalmente na planície –, a natureza amortizou o trabalho do homem em fazer caminhos terrestres, pois a natureza quis que os caminhos fossem os rios.

As vias fluviais na região amazônica foram desde os idos coloniais às vias de comunicação e transporte mais utilizadas. O abastecimento de víveres na região amazônica desde os tempos coloniais, de maneira geral, era realizado por via fluvial e tinha a participação importante dos *regatões*, denominação para a prática comercial que, desde o século XIV em Portugal, significava que “*quem regateia é aquele que compra em grosso para vender por miúdo*”.⁵⁹

No início da colonização, o vocábulo *regatão* continuou significando pequeno comerciante ambulante. Na Amazônia, também conhecido por marreteiro ou camelô fluvial,⁶⁰ de gêneros alimentícios e objetos em geral, que comprava mercadorias em grandes centros urbanos e vendia pelas regiões interioranas, lucrando justamente nesta intermediação.

Segundo José Veríssimo, no Brasil, *regatão* é denominação exclusiva do vendedor ambulante fluvial em atividade na Amazônia, até o norte do Maranhão. Para este autor, o *regatão* é um produto original da região, uma forma de

⁵⁸ Agnelo Bittencourt. *Bacia Amazônica – vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro, Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia – INPA, 1957. Op. cit., pp. 12/13.

⁵⁹ Goulart. Op. cit., p. 24.

⁶⁰ PASSAES, Esdras. *O amazonense tranqüilo*. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1963.

abastecimento, qual seja a própria essência da existência dos amazônidas.⁶¹ Assim, o termo *regatão* serve para designar tanto a embarcação quanto o próprio comerciante que nela atua.

Uma das características mais marcantes do comércio regatista era a base de crédito que sustentava toda a teia comercial da região amazônica, desde os primeiros momentos da ocupação pelos portugueses. À falta de dinheiro amoeado impunha um sistema de trocas diretas, o que possibilitava uma variedade e quantidade de artigos e mercadorias sobre a tutela do regatão.

Para a rota entre Belém e Macapá, estabelecia-se um sistema de crédito, desenvolvido da seguinte forma: os grandes comerciantes e negociantes de Belém obtinham suas mercadorias a crédito nos outros estados, ou no estrangeiro; em seguida, as mercadorias eram vendidas a crédito aos lojistas ou atacadistas, que atuavam principalmente no *Ver-o-peso* (Mercado Público e Porto de Belém), e estes abasteciam os regatões [embarcações] seguindo a mesma linha de crédito, ou seja, o regatão deixava *pendurada a conta*, expressão muito usada na região para designar o fiado.

Os nove (09) regatões entrevistados para essa pesquisa trabalharam com os mais variados tipos de mercadorias, e todos comercializaram em algum momento do período que regateavam as tradicionais estivas.⁶² Alguns se especializaram na lida com um tipo específico de mercadoria, como: peixes, madeira, gado, telha e tijolo, castanha-do-pará, látex, cachaça, verdura e legume, porco e galinha. Dos regatões que nasceram no município de Afuá, Duca Lobato começou a lida com venda de estivas e, depois, fixou-se nos negócios com material de construção; Rosemiro Nunes trabalhou apenas com estivas; Edmundo Teixeira iniciou o ofício com a venda de peixe e, depois, especializou-se na aquisição e revenda de madeira; Elias Batista [alem de seus irmãos Benedito, Raimundo] foram os regatões que mais trabalharam com mercadorias variadas ao mesmo tempo, desde as já citadas estivas até frutas e legumes, em geral. Os regatões oriundos do município de Gurupá, Zé Valente e Raimundo Viana, carregavam suas embarcações com estivas em geral. Um entrevistado que

⁶¹ VERÍSSIMO, José. As Populações Indígenas e Mestiças da Amazônia. In *Cenas da Vida Amazônica*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 2ª ed., 1969.

⁶² Gêneros que formam a base do comércio de secos e molhados, especialmente em grosso. Cf. Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. *Novo Aurélio. O Dicionário da Língua Portuguesa – Século XXI*. Op. cit., p. 836.

nasceu no município de Chaves, Marineri do Nascimento, trabalhou quase todo o seu período de regatão em embarcação boieira, preparada especialmente para transportar gado. No município de Abaetetuba, Raimundo Bittencourt parava para negociar com a canoa carregada com utensílios de barro e cachaça; e, finalmente, José Ribeiro, do município de Igarapé-Mirim, que saía a regatear com a canoa abastecida de estivas, telhas e tijolos de barro.

Rosemiro Nunes, ex-piloto e encarregado de canoa a vela nos anos 60, clarifica como se dava o fornecimento de mercadorias: “*Era em Belém, lá na cidade mesmo, nos armazéns – o J. Fonseca, e num velho que vendia farinha, o Santos Braga, comprava lá e vinha vender no interior e aqui em Macapá*”.⁶³ Este circuito creditício se completava com a venda das mercadorias também a crédito ou trocadas. Um viajante estrangeiro, em viagem por Belém em 1930, observou que uma das razões para o encarecimento dos preços das mercadorias era esse *mar de incertezas*.⁶⁴

Na outra ponta desse sistema comercial, ou seja, a venda direta dos regatões para os compradores nos interiores e beiras de rios da Amazônia, vigorava em grande escala o sistema de trocas – o escambo –, com as mercadorias oferecidas pelos regatões e os produtos oriundos das matas ou dos rios, que as pessoas tinham para oferecer visando à transação entre mercadorias monetizadas.⁶⁵

Raimundo Bittencourt regateou por mais de vinte anos pelas rotas que ligavam Belém à Macapá, e caracterizou o sistema de troca do comércio regatista da seguinte forma:

Deixava pendurado, deixava pendurado e quando voltava pagava, a gente trazia muito de Belém. Era mantimento como se trata, né; era pirarucu, era capivara. Naquela época tinha muito e a gente trocava mercadoria com mantimento, chegava em Abaeté e vendia, o próprio patrão recebia o mantimento.⁶⁶

⁶³ Depoimento de Rosemiro Nunes da Silva, regatão, 72 anos, nascido no município do Afuá, localidade do Vieira, Estado do Pará.

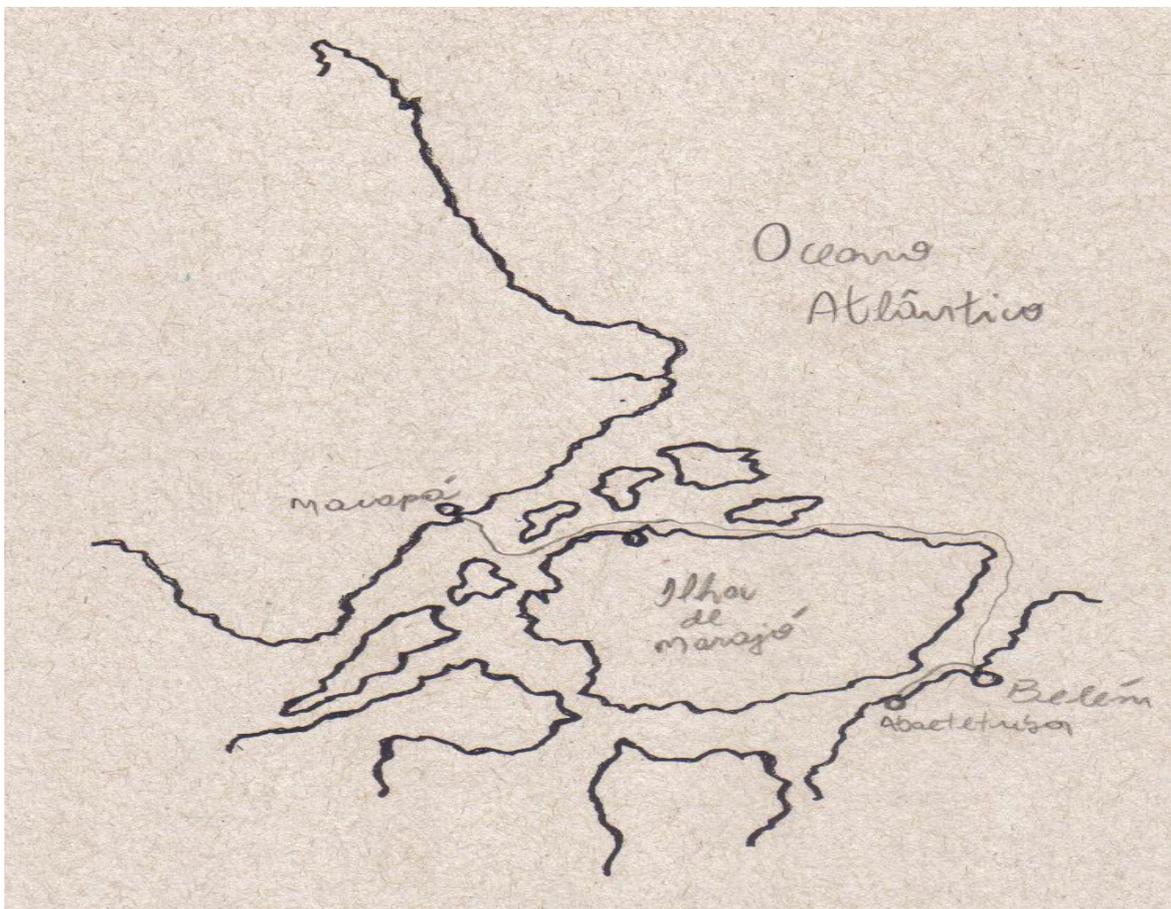
⁶⁴ Observações de Alfred Russel Wallace. *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro, 1930*. In José Alípio Goulart. Op. cit., p. 54.

⁶⁵ Goulart. Ibidem, p. 47.

⁶⁶ Depoimento de Raimundo Bittencourt, regatão.

Abaixo, segue o esboço de uma das rotas do comércio regatista realizado por Raimundo Bittencourt.

Ilustração 3



Rota de Raimundo Bittencourt ligando as cidades de Abaetetuba, Belém e Macapá.
Fonte: Arquivo pessoal do autor

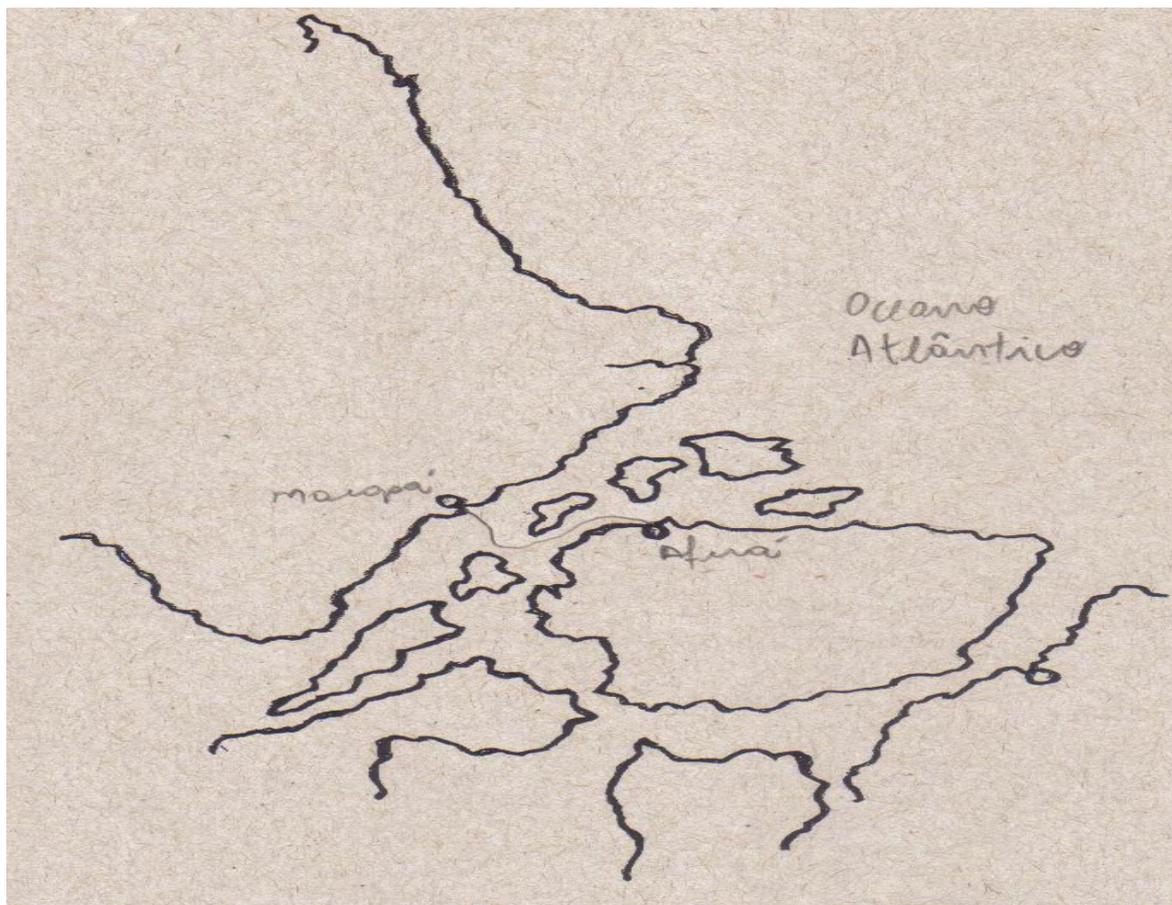
As características desta prática comercial ficam ainda mais evidentes nas palavras de Elias Vilhena, regatão calejado na rota entre Afuá e Macapá:

A gente ia pingando, porque é o seguinte: chegava na casa do *camarado*, primeira vez que a gente ia oferecia, a gente dizia o que tinha, ele dizia o que comprava, aí o *camarado* comprava da gente o que ele podia, quando baixava a gente recebia [...] É, deixava pendurado, constante o *camarado*, a vista era muito difícil, constante deixava pendurado, quando vinha baixava vinha pegando breu, a gente comprava tudo, uma dispensa [...] A gente se interessava mais na mercadoria do que no dinheiro, pra ser sincero, porque com aquela mercadoria, por exemplo, eu tinha comprado à vista, por exemplo, a três cruzeiro [sic], quer dizer nessa época a cinco cruzeiro [sic]. Eu tinha vendido a seis aí

recebia aquela mercadoria dele e já vendia a sete ou oito, com aquela mercadoria que a gente tinha recebido.⁶⁷

Abaixo, pode-se ver o esboço da principal rota comercial de Elias Batista:

Ilustração 4



Rota comercial de Elias Batista entre as cidades de Afuá e Macapá.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

As embarcações eram abastecidas com produtos farmacêuticos, tecidos, armas, munições, pólvora, sal, açúcar, farinha, cachaça, arroz, feijão, café, mosquiteiros, velas de cera, peças de fazenda como chita, cetineta, seda, panelas, sabão em barra, tabaco, agulhas, linhas de costura, miçangas, facões e produtos manufaturados em geral. Para efeito de troca, interessava aos regatões produtos da mata e dos rios: sementes, borracha, cacau, breu, pirarucu seco, fibras de diversos óleos, esteiras de junco, couros, castanhas e gêneros que

⁶⁷ Depoimento de Elias Vilhena, regatão, 62 anos, nascido no Município do Afuá, Estado do Pará, no Igarapé Furo da Cidade, localidade de Santo Antônio.

tivessem valor comercial de exportação nos principais portos das cidades de Belém e Manaus.

Os regatões de grande porte, com capacidade de carga acima de quarenta toneladas eram responsáveis pelo abastecimento de mercadorias para os pequenos estabelecimentos comerciais, que transformavam esses regatões em grandes atacadistas ambulantes. Na relação com os comerciantes locais, corriqueiramente os regatões praticavam uma espécie de adiantamento, ou seja, deixavam os produtos ou os mantimentos que tinham mais *saída de venda* e seguiam em frente, subindo o rio rumo às localidades mais distantes. O comerciante, por sua vez, pagaria a dívida no próximo retorno da embarcação. A dívida, em geral, fazia com que o comerciante mantivesse sempre a negociação com o mesmo regatão.

As mercadorias eram transportadas em embarcações classificadas em dois grupos: as *canoas*, embarcações leves, pequenas e rasas, com uma cobertura de madeira denominada *igarité*, e as sem cobertura, que eram denominadas *batelões*, e suportavam até quatro toneladas. As *galeotas*, *galeolas*, *gaiolas* ou *cobertas*, que possuíam uma capacidade de carga de quatro a quinze toneladas e as grandes lanchas, com capacidade de carga superior a quarenta toneladas.⁶⁸

Assim, as classes de regatões eram divididas de acordo com a capacidade de carga e forma de propulsão dos barcos. As lanchas de grande porte movidas pelos chamados motores HP partiam, geralmente, dos portos mais importantes da Amazônia, Belém e Manaus sendo verdadeiros depósitos ambulantes que levavam toda espécie de mercadorias de primeira necessidade para a região, movimentando-se em todos os grandes rios navegáveis da Amazônia. Transportavam peças de tecidos, ferragens, medicamentos, estivas, munições, armas e combustíveis que eram vendidos aos pequenos comerciantes e aos pequenos regatões.

No geral, os grandes regatões só vendiam no atacado. Esta função é explicada a seguir pelo ex-regatão Elias:

[...] nós *as veis* [sic] comprava do regatão que vinha de Belém. Regatão grande, aqueles barco grande, aí vinham e vendiam pra gente. Depois que a gente arrumou crédito, a gente comprava

⁶⁸ TOCATINS, Leandro. *Amazônia*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1960, p. 122.

deles com 30 dias, 45 dias, e aí ia vender. A gente comprava esses troços, o que ele não ficava a gente vinha e vendia aqui em Macapá.⁶⁹

Os regatões intermediários usavam motores de menor potência e a força dos ventos, com embarcações dotadas de velas de algodão ou lona. Em relação às grandes lanchas, elas tinham a vantagem de adentrar nos igarapés e furos, pois o risco de encalhamento e tombamento era eminente para os grandes regatões nestas passagens. Levavam, em geral, as mesmas variedades de cargas das lanchas, só que eram mais especializados em mercadorias encomendadas pelos seus clientes, e constantemente esses regatões intermediários eram abastecidos pelos regatões de grande porte.

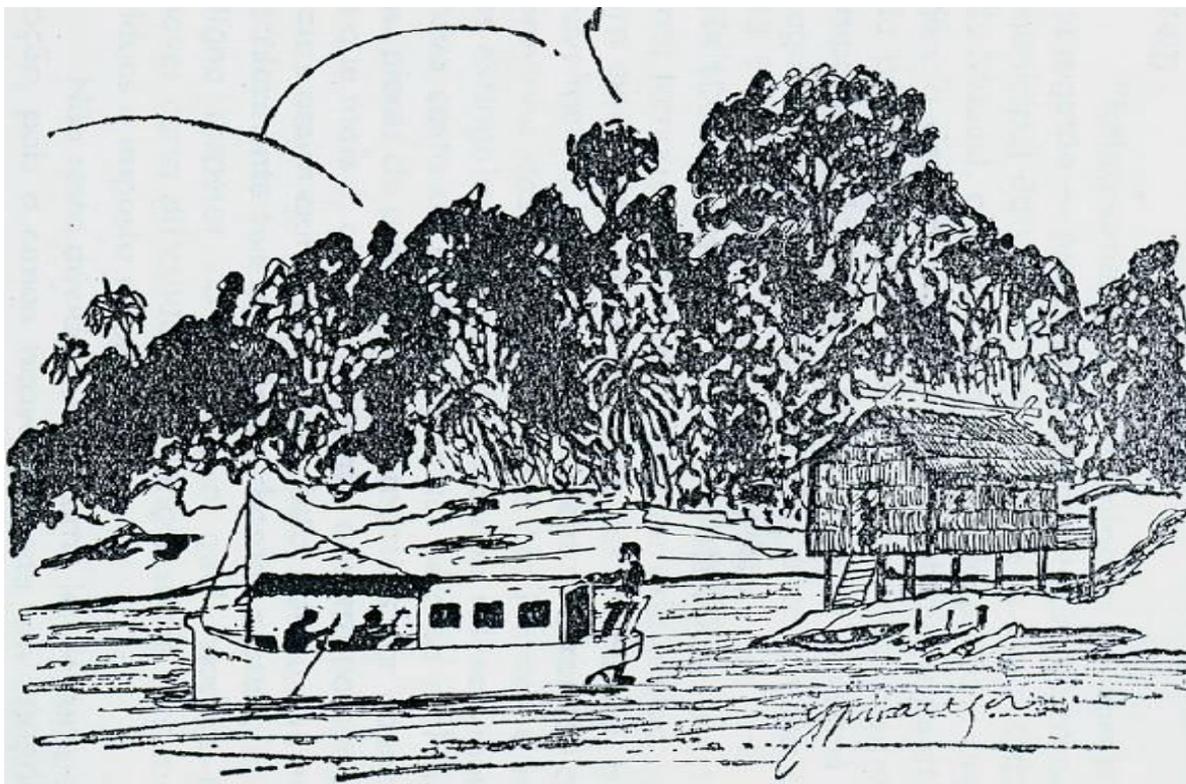
Os regatões de pequeno porte, os batelões e canoas, no geral, eram movidos à vela e a remo, ainda que alguns regatões mais abastados possuísem uma pequena motorização, conhecida na Amazônia como motor de popa, motor de centro, *puque-puque* ou *pepe-pepe*.⁷⁰ Estes possuíam uma coberta de palha, com toldo de madeira ou lona de borracha e conseguiam, por seu porte e agilidade, chegar até aos pontos finais dos igarapés e furos dos rios, levando um estoque restrito de víveres, munições, tecidos, medicamentos e poucas ferragens. Normalmente, estes comerciantes fixavam moradia à boca dos igarapés para serem abastecidos pelos grandes regatões.

Na ilustração da página a seguir, pode-se visualizar uma embarcação do tipo escaler – caracterizada pelo tipo de toldo de plástico ou coberta feita geralmente de palha de açazeiro ou coqueiro. A embarcação era movida a remo e o movimento da remada recebia o nome de *ginga*.

⁶⁹ Depoimento de Elias Vilhena, regatão.

⁷⁰ **N. do A.** Essas denominações são tipicamente regionais, como também *penque-penque* e *dez-doze*.

Ilustração 5



Canoa do tipo escaler coberta com tolda de palha.

Fonte: Mário Ypiranga Monteiro

A importância do regatão na Amazônia, no entanto, sempre esteve envolta em controvérsias e mal-entendidos desde os tempos coloniais; ora essa figura era vista como extremamente necessária para suprir as populações ribeirinhas com gêneros de primeira necessidade, ora como um sujeito guiado apenas pela ganância de enriquecer e disposto a tudo para cumprir seu intuito, inclusive trapacear nos negócios.

Segundo Mário Ypiranga Monteiro,⁷¹ o primeiro documento a fazer menção à presença dos comerciantes fluviais na Amazônia data de 1668. Neste, fica explícita a elaboração de uma simbologia que se firmaria como uma das características mais marcantes dos regatões, a de exploradores. Aqui, transcrevo um trecho do documento:

Antonio de Albuquerque de Carvalho &. Vi o que me escrevestes em carta de 4 de Setembro do anno passado dandome conta

⁷¹ Mário Ypiranga Monteiro. Op. cit., pp. 11/12.

das pessoas que ahy tratão de haver assi toso o Cravo para depois o levantarem os excessivos preços, de que o povo recebia grande detrimento, por cuja cauza ordenastes, que não pasase a arroba de seis mil réis, athe terdes outra ordem minha; e pareseome dizervos que por não tocar aos Governadores o haverem de por preço aos gêneros dos particulares, deiches vender e comprar livremente aos Moradores, Navegantes, e Mercadores as suas fazendas como lhes parecer, segundo os tempos, e o valor dellas; antes procedereis contra aquelles que o impedirem; pois de continuar o contrario resultará cultivarem-se as Terras, e crescerem os direitos Reaes em augmento de minha fazenda e do bem desses Vassalos; Escrita em Lixa a 23 de Mayo de 668 .⁷²

Em vários momentos da história da região, o regatão aparece num contexto que dependendo do período,⁷³ pende ou para o extremamente necessário, por ser uma figura estratégica que se integrava à economia amazônica, ou para ser um elemento que ligava as cidades e os interiores mais distantes da Amazônia. Por outro lado, era visto como um sujeito cuja moral era duvidosa, pois se tratava de um aproveitador da pobreza e ingenuidade do caboclo.⁷⁴

De modo geral, a bibliografia existente – produzida basicamente nos anos 50, 60 e 70 do século passado – sobre a atividade dos homens regatões tendeu a vê-los como sujeitos que tinham facilidade em esquivar-se dos sistemas de controle e cobranças fiscais impostos pelo Estado e, por isso, não tinham nenhum remorso em exagerar nos preços e nos lucros. José Alípio Goulart assim define: *“De modo geral, o homem do comércio do regateio, não importando sua origem ou nacionalidade, era um ser guiado apenas pela imposição dos instintos e tendo como único e deliberado propósito o do enriquecimento”*.⁷⁵

Mário Ypiranga afirmou que as maiores hostilidades promovidas contra os regatões advinham das autoridades do governo, pois salienta que:

Antigamente, a hostilidade desenvolvida contra ele partia, singularmente, de fontes oficiais, embora por vezes as autoridades consentissem em fechar os olhos à sua mobilidade

⁷² DOCUMENTO n. 05. Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará. Tomo 1º, p. 57, Pará. Transcrito por Mário Ypiranga Monteiro. Ibidem.

⁷³ Nos primeiros momentos da colonização e ocupação nos séculos XVI e XVII; o comércio das drogas do sertão no século XVIII; a explosão da produção da borracha no final do XIX e início do século XX.

⁷⁴ Goulart. Op. cit., pp. 27/29.

⁷⁵ Ibidem, p. 29.

assustadora. Nos nossos dias, as autoridades não mais se interessam em repudiá-lo, contando que pague regularmente os impostos. Todavia, há quem se insurja contra a penetração insidiosa desse mascate, principalmente os comerciantes localizados em certos rios, onde possuem o monopólio drástico, tanto pior que o procedimento voraz do *pechellingue* fluvial.⁷⁶

E, finalmente, Arthur Cezar Ferreira Reis arremata a definição da atuação dos mercadores dos rios, quando afirma:

Em meio a esse desavergonhado processo de trabalho que foi a sua característica principal, os regatões tinham a sua utilidade, pelo giro comercial que efetuavam, ligando as populações da alta *hinterlândia* ao litoral e levando-lhes as utilidades que, de outro modo, não poderiam adquirir.⁷⁷

Na idéia acima apresentada, Arthur Cezar Ferreira Reis deixa patente que o regatão era um sujeito carregador da pecha de ser um mal necessário para a região amazônica. O regatão era um mal porque o seu trabalho se desenvolvia a partir de formas de negociar que eram sempre *traíçoeiras* e *enganosas*; e um bem, ao mesmo tempo, porque através do *giro comercial* necessário para o regatão encontrar novos fregueses, e como consequência deste *giro*, conhecia ele muitos rios e regiões sabendo, portanto, aonde não chegavam muitas vezes os mais variados serviços públicos como, por exemplo, correspondências, remédios e notícias dos grandes centros urbanos da Amazônia.

Esse aparente paradoxo parece ser o dilema que mais perturbou a historiografia produzida a respeito do mascate fluvial. Em todos os autores lidos nesta Dissertação, tal idéia se torna um dilema, porque entendiam que deviam resolver a questão sobre ser os regatões maléficos ou benéficos para a região amazônica. Daí, essas interpretações se pautarem na idéia de que os regatões tinham objeções próprias e inerentes à profissão.

Nesse sentido, posiciono-me frontalmente contra essas interpretações, principalmente porque acredito que não seja do ofício do historiador definir quem são os grupos ou sujeitos sociais *bons* ou *maus* na história – incorrendo em uma

⁷⁶ Mário Ypiranga Monteiro. Op. cit., p. 24.

⁷⁷ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O Seringal e o Seringueiro*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1953, p. 124.

visão maniqueísta –, [como as vezes ocorre num romance literário] pois não somos juízes para julgar ou sentenciar o passado da sociedade, mas sim para interpretar, comparar e questionar, principalmente porque assim entendo que as contradições de qualquer grupo ou sujeito social são vividas, e não delegadas ou adaptadas. Portanto, como todo amazônida, o regatão desenvolvia estratégias de sobrevivência que constituem um modo de trabalho que tem, na lida cotidiana com o rio, sua principal característica.

As considerações de José Alípio Goulart, Mário Ypiranga Monteiro e Arthur Cezar Ferreira Reis pontuaram as interpretações a respeito dos regatões sempre a partir de extremos, ora partindo da premissa em ser um mal necessário para a região, ou para configurar um sujeito aproveitador e ganancioso que se valia de qualquer subterfúgio para lucrar. É claro que há de se considerar que esses textos foram produzidos num momento em que o conhecimento histórico no Brasil [principalmente voltado para a Amazônia] ainda estava muito atrelado aos ditames conceituais do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), com sua busca incessante por uma história que integrasse e forjasse a nação brasileira, sendo uma marca de tais produções a classificação do que era *bom* ou *mal* para a chegada do progresso na região.

Situado o lugar do regatão na historiografia brasileira, fica a intenção de colocar-me na contramão dessas interpretações que estereotiparam e desqualificaram o papel desses sujeitos na região.

A problemática do abastecimento de gêneros alimentícios e os modos de trabalho dos regatões na região amazônica; a organização das formas de distribuição de mercadorias e de gêneros alimentícios, em geral; bem como os circuitos internos desta atividade comercial de abastecimento foram definidos aqui como instrumento de percepção e análise da construção e reconstrução da cidade, evidenciando a historicidade do fenômeno estudado, com a mediação das noções de experiência vivida⁷⁸ e de cultura, entendida como modo de vida.⁷⁹

⁷⁸ E. P. Thompson. Op. cit.

⁷⁹ Raymond Williams. Op. cit.

1.2 – “Diz o profeta que são estes homens uma gente a quem os rios lhes roubam a terra” – Padre Antônio Vieira

No recenseamento de 1950⁸⁰ do Território Federal do Amapá foi publicado um mapa com sua divisão política, nele constando a distribuição populacional ao longo das terras. A concentração de pessoas é esmagadoramente verificável nas margens e desembocadouros dos rios da região, tanto na zona urbana quanto na rural.⁸¹ Observando a este mapa, a definição poética dada por Leandro Tocantins para a relação entre o homem e o rio na Amazônia se traduz de maneira clarividente.

Na obra de Antônio Teixeira Guerra, a explicação que é dada ao quadro da grande dispersão da população ao longo dos rios se deve ao fato de que eles constituíam as únicas vias de acesso utilizadas no obstáculo que a floresta representava para ser vencida, assim como na atividade econômica da coleta e da extração dos produtos da natureza, o mesmo autor descreve:

A população está dispersa ao longo dos rios, sendo as confluências, as bocas dos rios e dos igarapés os pontos estratégicos para a localização das ‘casas de comércio’ [...] As razões para explicar a grande dispersão da população ao longo dos rios têm que ser procuradas no fato de constituir os mesmos as únicas vias de penetração utilizadas e também no obstáculo que a floresta representa para ser vencida e ainda na atividade econômica da coleta e extração de produtos da natureza.⁸²

A explicação acima foi formulada na década de 1950, sendo evidente que se deva considerar o momento e as noções históricas na qual ela foi elaborada. Nesse sentido é que proponho dialogar com os regatões e, por tabela, com a relação homem/rio as noções de cultura entendida como um modo de vida⁸³ próprio da região que, assim, não pode ser tomada como parâmetro em relação a outros modos de vida.

⁸⁰ *RECENSEAMENTO Geral do Brasil (1º de Julho de 1950) – Resultados Preliminares do Censo Demográfico no Território Federal do Amapá. Macapá, 1951. In Antônio Teixeira Guerra. Estudo Geográfico do Território do Amapá. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicação n. 10 da Série A “Livros”, 1954.*

⁸¹ A população do Território Federal do Amapá antes de 1950 era de 12.552 pessoas, destas 10.094 moravam em Macapá (capital) e 2.458 nos outros municípios e localidades.

⁸² Guerra. Op. cit., p. 186.

⁸³ Williams. Op. cit., p. 116.

Ao afirmar-se que a estreita relação entre o homem amazônida e os rios se explica tão somente por caracteres econômicos e pelas necessidades do meio físico, fica-se limitado a uma percepção que não permite ir além destes condicionantes.

Existe um modo de vida que se pauta na relação íntima com o rio e a experiência vivida ⁸⁴ por estes homens é delineada por uma prática que extrapola a simples explicação econômica e a necessidade natural da relação.

De maneira geral, as explicações a respeito da dinâmica, construção e reconstrução da cidade de Macapá, a partir de 1945, sempre estiveram amarradas à idéia da chegada do progresso na região, com a criação do Território Federal. O enfoque principal dessas interpretações sempre foi o de privilegiar a questão política assentada na concepção de progresso e do crescimento dessa região, a partir da implantação dos grandes projetos de exploração mineral que visavam o desenvolvimento e o povoamento da região amazônica. ⁸⁵ Essas produções, longe de tirar-lhes os méritos, elegeram como força maior de explicação histórica as grandes estruturas: ora as do Estado ou as dos grandes projetos de exploração mineral; ora as que personificaram as mudanças nas figuras emblemáticas de algum governante promotor destas transformações na cidade.

Algumas das abordagens em questão privilegiaram a análise das estruturas políticas e econômicas. As pessoas comuns praticamente desaparecem, como se elas estivessem como espectadores passivos vendo o *trem da história* passar. Isso nos faz esquecer que pessoas possuem sentimentos, vivem contradições, preferências e historicidade, num processo de constante tensão.

Segundo Williams, ⁸⁶ mesmo que os projetos hegemônicos por definição sejam sempre dominantes, jamais terão totalidade ou exclusividade nos processos históricos, ou seja, movimentos contra-hegemônicos e hegemônias alternativas são elementos constantes e persistentes na prática social.

⁸⁴ Thompson. Op. cit.

⁸⁵ **N. do A.** A política de desenvolvimento, de povoamento e proteção das fronteiras da Amazônia foi uma constante a partir de 1940, no Estado Novo de Getúlio Vargas, com a criação de vários territórios na região amazônica – entre esses, o Território Federal do Amapá.

⁸⁶ Williams. Op. cit.

Deslizar na correnteza da vida dos regatões é buscar uma história regional ou, como designa Mary Del Priore,⁸⁷ uma história *descentralizada*, que não deve se contentar em estudar apenas as instituições políticas ou religiosas de uma região, ou a repercussão dos fatos nacionais e internacionais em seu chão. Ela deve buscar, e esse é o esforço maior dessa pesquisa, valorizar a noção de espaço e tempo, mostrando como são gerados a partir *do como os costumes*⁸⁸ dos regatões se articulam e do desenvolvimento das relações sociais destes no tempo. Segundo Tocantins:

[...] a vocação do meio em querer o inteiro rio para navegar, comerciar, comunicar-se, transmitiu a permanente preocupação humana de encher os rios de cascos móveis, refletindo nas águas o bulício de bordo: as regras e os mandados colhidos nesses caminhos que rasgam a terra e ditam ao homem o dever, o ser, o querer de construir a obra ousada, até onde os longes fossem o perto e que jamais o separasse. Eis por que a vela, o remo, a sirga, as canoas, desde logo sagraram-se como o todo, ou tudo, indispensáveis. O demais, submisso a esse poder que entregava e entrega (hoje, ainda a vela, mais a força-motriz) a Amazônia-mundo nas mãos de quem a desvenda: o navegante.⁸⁹

A interpretação da região e do homem amazônida na historiografia brasileira sempre se pautou na idéia de um lugar especial, mais assentado no imaginário do que propriamente nas realidades específicas desta região. Denominações como: *pulmão do mundo*, *paraíso terrestre*, *última fortaleza dos povos indígenas*, *reserva biológica* e *espaço das singulares lendas brasileiras* sempre pautaram a produção do conhecimento histórico. A natureza amazônica sempre foi o objeto privilegiado das reflexões historiográficas, relegando à paisagem humana uma produção historiográfica mínima e rarefeita. Os estudiosos da região, sem dúvida, precisam desvencilhar-se da dicotomia que

⁸⁷ PRIORE, Mary Del & GOMES, Flávio dos Santos (org.). *Os senhores dos rios: Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 2003, p. IX.

⁸⁸ THOMPSON. E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

⁸⁹ Leandro Tocantins. *O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Ibidem, p. 221.

sempre ronda as concepções que ora vêem a Amazônia como *paraíso verde* dos ufanistas ou como *inferno verde* dos detratores impenitentes da região.⁹⁰

Daí entender que, sem dúvida, Euclides da Cunha, ao visitá-la em 1905 e revela-la à consciência nacional, inaugurou uma matriz no pensamento historiográfico brasileiro que influenciou muitos historiadores e cientistas sociais na forma de pensar os processos históricos amazônicos. Esta matriz de pensamento fica patente nas palavras de Teodoro Sampaio:

O gênio que mais profundamente perscrutou a índole da nossa gente é o paisagista da pena que, mais do que ninguém, soube descrever a natureza do Brasil. O gênio do nosso povo ninguém o compreendeu melhor do que ele. Dominem em nós as idéias que Euclides agitou e com elas façamos desta Pátria o teatro de uma esplêndida realidade, oficina de trabalho, fecundando-se num largo espírito de solidariedade humana.⁹¹

Nos escritos de Euclides da Cunha, fica patente a distinção que o autor constrói a respeito das diferenças entre a idéia imaginária e a literária, iniciada mesmo antes da chegada dos europeus no século XVI, a qual vislumbra um lugar esplêndido, com imagens capazes de fundirem-se harmoniosamente⁹² para formar o verdadeiro Jardim do Éden, perseguido por Colombo à época das grandes navegações.⁹³

A desconstrução destas idéias é perseguida sistematicamente por Euclides da Cunha, a começar pelo próprio título do texto – *Amazônia: terra sem História*, contido na obra *Um paraíso perdido: reunião dos ensaios amazônicos*,⁹⁴ onde todas as possibilidades de lugar maravilhoso agregadas à impressão da inoperância humana diante da natureza. Como se verifica no trecho a seguir:

A volubilidade do rio contagia o homem. No Amazonas, em geral, sucede isto: o observador errante que lhe percorre a bacia em busca de variados aspectos, sente, ao cabo de centenas de milhas, a impressão de circular num itinerário fechado, onde se lhe

⁹⁰ REIS, Arthur César Ferreira. *Tempo e vida na Amazônia*. Manaus/AM, Edições Governo do Estado do Amazonas, Série Alberto Tôrres, v. III, 1965, p. 18.

⁹¹ CUNHA, Euclides da. *Um paraíso perdido: reunião dos ensaios amazônicos*. Brasília/DF, Senado Federal, Conselho Editorial, 2000, p. 15. (Coleção Brasil 500 Anos).

⁹² Euclides da Cunha. Op. cit., p. 25.

⁹³ GREENBLAT, Stephen. *Possessões maravilhosas*. São Paulo, Edusp, 1996, p. 7.

⁹⁴ Cunha. *Ibidem*.

deparam as mesmas praias ou barreiras ou ilhas, e as mesmas florestas e igapós estirando-se a perder de vista pelos horizontes vazios; o observador imóvel que lhe estacione às margens sobressalteia-se, intermitentemente, diante de transfigurações inopinadas. Os cenários, invariáveis no espaço, transmudam-se no tempo. Diante do homem errante, a natureza é estável; e aos olhos do homem sedentário que planeie submetê-la à estabilidade das culturas, aparece espantosamente revolta e volúvel, surpreendendo-o, assaltando-o, por vezes, quase sempre afugentando-o e espavorindo-o.

A adaptação exercita-se pelo nomadismo.

Daí, em grande parte, a paralisia completa das gentes que ali vagam, há três séculos, numa agitação tumultuária e estéril.⁹⁵

Para o autor a natureza estaria incompleta, ou seja, desenvolvendo um processo de formação, de tal maneira que os rios ainda não firmados nos leitos dificultam o estabelecimento de margens confiáveis. A flora ostenta tamanha e impiedosa grandeza, e a fauna, singular e monstruosa, a ponto de tornar o homem um ser ínfimo e inoperante neste meio ambiente hostil. Portanto, o pensamento de Euclides da Cunha evidencia uma natureza portentosa, mas inacabada, cujo homem é intruso, como quando escreve:

[...] subi para o convés, com os olhos ardidos da insônia, vi, pela primeira vez, o Amazonas. Salteou-me, afinal, a comoção que eu não sentira. A própria superfície lisa e barrenta era muito outra. Porque o que me abria às vistas naquele excesso de céus por cima de um excesso de águas, lembrava (ainda incompleta e escrevendo-se maravilhosamente) uma página inédita e contemporânea do Gênese. [...]

A impressão dominante que tive, e talvez correspondente a uma verdade positiva, é esta: o homem, ali, é ainda um intruso impertinente. Chegou sem ser esperado nem querido – quando a natureza ainda estava arrumando o seu mais vasto e luxuoso salão. E encontrou uma opulenta desordem [...] Tudo vacilante, efêmero, antinômico, na paragem estranha, onde as próprias cidades são errantes, como os homens, perpetuamente a mudarem de sítio, deslocando-se à medida que o chão lhes foge roído das correntezas, ou tombando nas ‘terras caídas’ das barreiras [...].⁹⁶

A historiografia amazônica, mais do que nunca, urge por interpretações que problematizem os processos históricos próprios da região. A esse respeito, Jonas

⁹⁵ Cunha. *Ibidem*, p. 126.

⁹⁶ Cunha. *Ibidem*, pp. 113-124 *passim*.

Marçal de Queiroz e Mauro Cezar Coelho ⁹⁷ atestam que a escrita histórica amazônica sempre esteve atrelada a modelos analíticos engendrados nas reflexões de outros contextos. Estes nem sempre refletem convergências com os processos históricos vividos na região, ou seja, relegam a produção historiográfica como *locus* de interpretações para processos históricos alheios a ela mesma. Concordo com Flávio dos Santos Gomes quando escreve que, ao interpretar a Amazônia, deve-se considerar que “os espaços são os rios, vazantes e jusantes que lhe fazem companhia, determinando e marcando tempos, menos cronológicos, mais míticos e circulares”. ⁹⁸

Em 1943, ano da criação do Território Federal do Amapá, suas terras foram desmembradas do Estado do Pará, controlado pelo Governo Federal como Área de Segurança Nacional, sob o comando direto dos Ministérios da Marinha e do Interior, desencadeando um crescimento populacional para o novo estado da federação brasileira. Este crescimento demográfico é, de certa forma, comum aos demais estados brasileiros – principalmente aqueles que integram a região amazônica – onde a ocupação do espaço [considerados *vazios demográficos*] sempre esteve ligado à exploração de seus recursos naturais. ⁹⁹

Segundo informação fornecida pelo IBGE, quando do desmembramento do Estado do Pará, em 13 de Setembro de 1943, a população estimada do Amapá era de 9 mil habitantes, tendo Macapá um núcleo urbano de 1.286 habitantes, ¹⁰⁰ sendo que este número de habitantes evidenciava, inclusive, um decréscimo populacional em recenseamento realizado em 1940. ¹⁰¹ Segundo Relatório do Governo Federal do Amapá (GTFA), Macapá era uma cidade sem luz elétrica, esgoto e água encanada, um vilarejo decadente e sem serviços de atendimentos essenciais ao bem-estar coletivo e ao progresso. ¹⁰²

⁹⁷ QUEIROZ, Jonas M. & COELHO, Mauro C. *Amazônia modernização e conflito – Séculos XVIII e XIX*. Belém/PA, Seduc, 2002.

⁹⁸ Mary Del Priore & Flávio dos Santos Gomes (org.). Op. cit., p. XIV.

⁹⁹ LIMA, Ricardo Ângelo Pereira de. *Imigrantes e qualidade de vida na Amazônia setentrional brasileira*. *Revista Eletrônica de Geografia*. Universidade de Barcelona/Espanha, s/d.

¹⁰⁰ LEVANTAMENTO do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP). *In Relatório GTFA/1944*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, p. 144.

¹⁰¹ O recenseamento de 1940, realizado pelo IBGE, registrava a existência em Macapá de 1.936 habitantes. *In Relatório GTFA/1944*, p. 144.

¹⁰² *RELATÓRIO GTFA/1944*. Op. cit., p. 145.

A partir de 1945, Macapá tornou-se a capital do Território e o crescimento populacional, principalmente urbano, torna-se acelerado, como pode ser observado na tabela a seguir.

Tabela 1

Território e Municípios	1950			1960			1970		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Amapá	34.477	13.900	23.577	67.750	34.794	32.956	114.359	62.541	51.908
Amapá	8.794	1.765	7.029	7.900	2.119	5.781	10.377	2.659	7.718
Macapá	20.594	10.068	10.526	46.777	28.835	17.942	86.087	54.740	31.357
Mazagão	5.105	1.013	4.092	7.565	1.447	6.118	10.497	1.697	8.800
Oiapoque	2.984	1.054	1.930	3.934	1.894	2.040	4.554	2.097	2.457
Calçoene	-	-	-	2.344	946	1.398	2.834	1.258	1.576

População do Território Federal do Amapá e de seus municípios.

Fonte: Fundação IBGE/AP

Ilustração 6



Vista da frente da cidade de Macapá em meados da década de 1950.

Fonte: Arquivo pessoal do Professor Alcir Jackson

O abastecimento de víveres desde os tempos coloniais configurou um grande problema para o povoado da Vila de São José de Macapá, criado em 1751 pelo então Governador do Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, visto que a distância de Belém [capital da província do Grão-Pará], era de 496 quilômetros via *furo dos macacos* e 472 quilômetros via *furo do Buiussu*,¹⁰³ dificultada pela grande quantidade de rios e veios da bacia amazônica, sendo a navegação a única forma de comunicação com as outras regiões.

Esta realidade era fato constante, ainda no recorte cronológico estudado. Segundo o Relatório do *Serviço de Geografia e Estatística do Território*,¹⁰⁴ em 1957, o fornecimento de mercadorias e gêneros alimentícios tinha como principal fornecedor o Estado do Pará que, de um total de 28.707.007 toneladas, 12.647.172 eram provenientes daquele estado, sendo que 12.335.763 eram transportadas por via fluvial, e 311.409 toneladas, por via aérea. Esse transporte fluvial ficava a cargo basicamente dos regatões e da frota territorial, considerada pelo governo insuficiente e precária naquele momento.¹⁰⁵

No *Relatório das Atividades do Governo do Território Federal do Amapá*, de 1944, o Governador Janary Gentil Nunes afirmava que os transportes rodoviários eram praticamente inexistentes até aquele momento na região. Ele acentua que os transportes terrestres: “*Não existem. Faltam estradas interiores entre os núcleos da população. As estradas são os rios. Mas as possibilidades são excelentes*”¹⁰⁶ para a construção de estradas de rodagem.

O Governador Janary concluía, com certa preocupação, que os rios eram ainda as vias de comunicação e, os barcos, os meios de transporte mais importantes da região, ainda que a esperança do governador em acelerar o processo de construção das estradas rodoviárias estivesse latente. O discurso acima proferido pelo Governador Janary Gentil Nunes, em 1944, mostrava ao mesmo tempo preocupação e esperança por parte do governante. Preocupação,

¹⁰³ INSPETORIA da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras. *In Relatório dos meios de transporte – navegação fluvial*. Serviço de Geografia e Estatística do Governo do Território Federal do Amapá, ano de 1954.

¹⁰⁴ SERVIÇO de Geografia e Estatística do Governo do Território Federal do Amapá. *Relatório de dados de comércio e mercadorias no ano de 1957*.

¹⁰⁵ *RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, Apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território*. 152 páginas, Imprensa Nacional, 1946, p. 6.

¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 33.

porque as estradas rodoviárias naquele momento praticamente não existiam e a malha hidroviária continuava sendo importante na região. E esperança, porque as possibilidades de construção de estradas eram promissoras. Assim, todo o discurso governamental concentrava-se em tecer louvores ao desenvolvimento da rede rodoviária em detrimento das hidrovias, pois só assim [segundo o discurso governamental], o Amapá sairia do tempo das *trevas* para ingressar na luz do futuro.

Em 1954, as rodovias construídas a partir da capital Macapá interligavam-na com as vilas de Porto Grande, Ferreira Gomes, a cidade de Amapá e a vila de Calçoene. Este trecho tinha um total de 463 quilômetros de estradas não pavimentadas, como pode ser observado no mapa produzido por Antônio Teixeira Guerra, na página a seguir. Em 1969, passados 25 anos do discurso do ex-governador Janary Gentil Nunes, e 15 anos após a publicação do mapa esquemático dos transportes no Território, as rodovias continuavam com os mesmos 463 quilômetros e interligando as citadas localidades como a 25 anos.

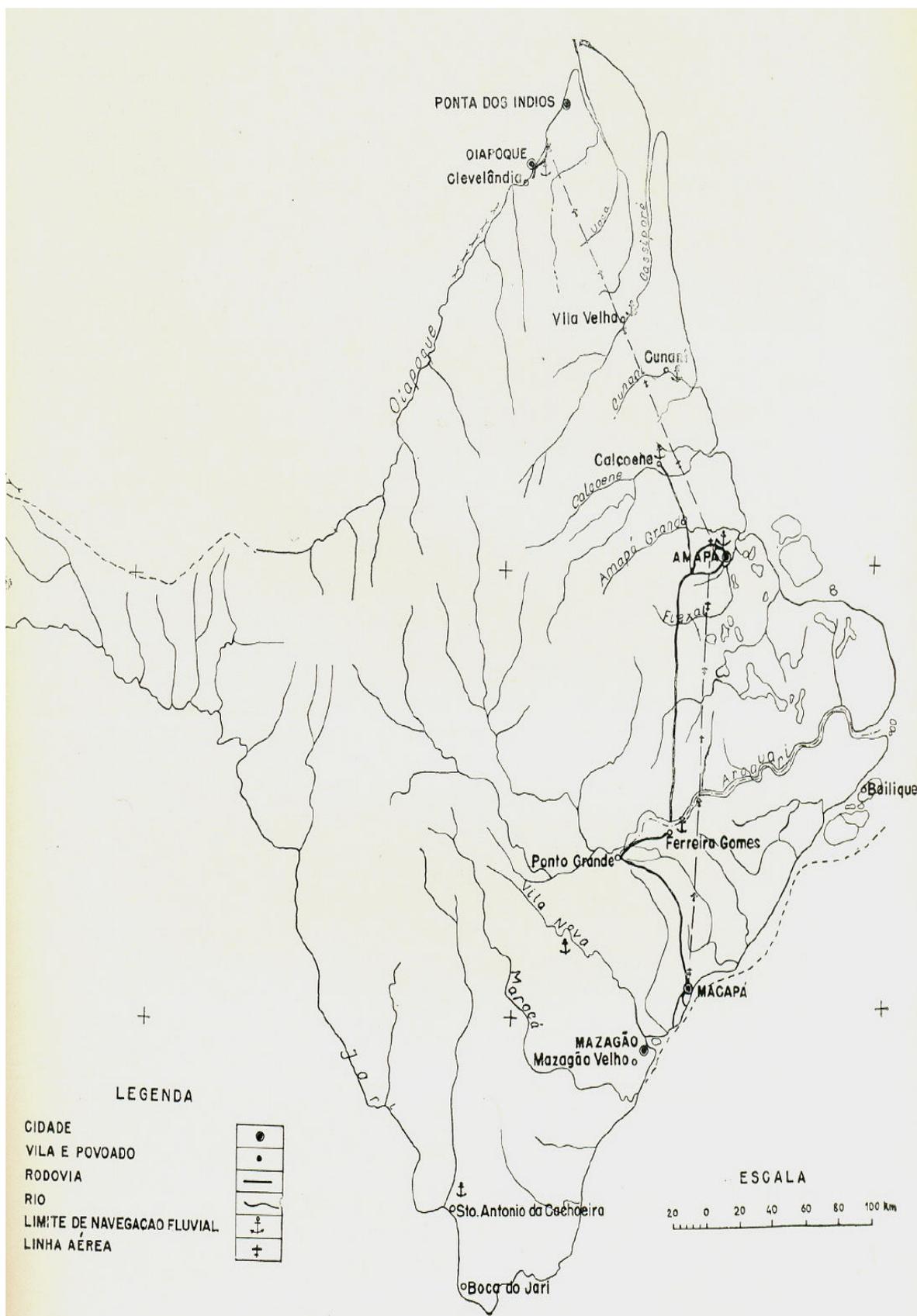
Ilustração 7



Baía de Macapá em meados da década de 1950.

Fonte: Foto Cruz

Ilustração 8



Reprodução do quadro esquemático dos Transportes, em 1954.
 Fonte: Antônio Teixeira Guerra

Ilustração 9

ITINERÁRIO	MEIOS DE TRANSPORTES, DISTÂNCIA E HORA					
	RODOVIÁRIO		Fluv.e Marit		AÉREO	
	km	Horas	km	Horas	km	Horas
<u>CIDADE DE AMAPÁ</u> à:						
Cidade de Calçoene	113	3	102	24	52	15'
Cidade de Macapá	342	8	400	72	225	-
Capital Federal	(1)					
<u>CIDADE DE CALÇOENE</u> à:						
Cidade de Amapá	113	3	102	24	52	15'
Cidade de Oiapoque	-	-	585	96	175	45'
Cidade de Macapá	420	12	582	96	272	1,15'
Capital Federal	(1)					
<u>CIDADE DE MACAPÁ</u> à:						
Cidade de Amapá	350	8	400	72	225	1
Cidade de Calçoene	420	12	582	96	272	1,15'
Cidade de Mazagão	-	-	65	2,30	32	0,7'
Cidade de Oiapoque	-	-	740	96	433	2,30'
Cidade de Afuá (Pará)	-	-	156	8	-	-
Cidade de Chaves (Pará)	-	-	149	4,30'	-	-
Cidade de Belém (Pará)	(2)	-	496	38	331	1,15'
Cidade de Belém (Pará)	(3)	-	472	36	-	-
Capital Federal (Via Belém) ...					1 906	(+) 3,40'
<u>CIDADE DE MAZAGÃO</u> à:						
Cidade de Oiapoque	-	-	805	120	-	-
Cidade de Almerim (Pará)	-	-	235	48	-	-
Cidade de Macapá	-	-	65	2,30'	32	0,7'
Capital Federal	(1)					
<u>CIDADE DE OIAPOQUE</u> à:						
Cidade de Calçoene	-	-	585	96	175	45'
Cidade de Mazagão	-	-	805	120	-	-
Cidade de Macapá	-	-	740	96	449	1,50'
Capital Federal	(1)					

O B S:- (1) Via Macapá, já descrito. Ver Macapá

(2) Via "Furo dos Macacos" ✓

(3) Via "Furo do Buiussú" ✓

(+) Conexão em Belém.

Tábuas itinerárias do Território Federal do Amapá, em 1969.

Fonte: Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá

De qualquer forma, parece que a proposta de interligar todo o Território através das rodovias para acabar com a supremacia das hidrovias continuava sendo uma não alcançada esperança por parte do governo, como pode ser atestado no mapa reproduzido à página 71, onde se constata que a cidade de Macapá continuava tendo sua comunicação com as demais localidades do Território basicamente realizada através dos rios.

Guerra, no *Estudo Geográfico do Território do Amapá*, afirmava que somente com a criação do Território se iniciará a abertura das primeiras estradas e a superação da dependência das vias fluviais, ainda que, segundo ele:

A grande importância econômica dos rios na região é que representavam até bem pouco tempo os únicos meios de transporte no Território. Com a construção da rodovia Macapá-Clevelândia e dos campos de aviação, estes novos meios de transporte vieram colaborar com as *aquavias*, cuja função, no entanto ainda é primordial no transporte de cargas e passageiros no Território.

A importância dos rios é grande na distribuição da população que se dispersa ao longo dos mesmos.¹⁰⁷

Fica claro, como exposto nas idéias acima, que naquele momento estudiosos como Guerra só conseguiam enxergar a dimensão econômica dos rios, e o conseqüente atraso que as longas viagens fluviais e marítimas causavam ao desenvolvimento da região por serem as únicas possíveis. Aqueles estudos não conseguiam entender que, além dos rios serem o meio de sobreviver do homem local, também eram fundamentalmente um modo de vida. A angústia com o tempo perdido e com a navegação fica patente quando Guerra afirma:

É preciso salientar que vários fenômenos interferem na navegação de cabotagem e na dos rios que desembocam no litoral do Amapá. Os obstáculos de ordem natural são representados, pelas marés, pororocas, baixios, ventos, etc.. Tomando em consideração estes diversos fenômenos o engenheiro Alceo Magnanini foi muito feliz ao dizer – poucas horas diárias restam realmente à prática da navegação.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Guerra. Op. cit., p. 130.

¹⁰⁸ Ibidem, p. 131.

Portanto, a dependência dos rios e das marés para os governantes e estudiosos que chegavam a Macapá – para logo depois partirem –, representava um prejuízo econômico e, conseqüentemente, um atraso na vida do homem local que buscava no rio o seu modo de vida. A perspectiva dos arautos da sabedoria burocrática se chocava frontalmente com a maneira pela qual os regatões viviam e entendiam a sua relação com os rios.

Enquanto para aqueles as viagens longas e demoradas pelos rios representavam incômodo pelo tempo perdido, para o regatão e carpinteiro naval Tenório Costa, as viagens que fazia com seu avô nos idos da década de 1940, entre as localidades de Breves, São Miguel dos Macacos e Antônio Lemos, realizadas em escaler movido a remo de faia, eram sempre marcadas pela falta de pressa e pela facilidade em conhecer e ficar amigo de muita gente pelo caminho.

Durante entrevista, quando perguntado sobre se as viagens nesse tipo de embarcação eram demoradas, sua resposta foi dignificante na afirmação de um modo de vida que se contrapunha àquela perda de tempo afirmada os discursos oficiais:

Demorada não, era sossegada. Era no *faia* (a viagem). É grandão assim (remo) todas *canoas* grande usava, não tinha como, todas as *canoas* grande tinha que ter. É um remo remado assim no berço, tem uma *forqueta*, uma argola que traz o cabo e aí você cai e tem a ginga. Eu ainda ginguei muito pra lá e pra cá. Não tinha que ter pressa *mermo*, era na maré, tinha que esperar a maré, meu avô conhecia todo mundo. ¹⁰⁹

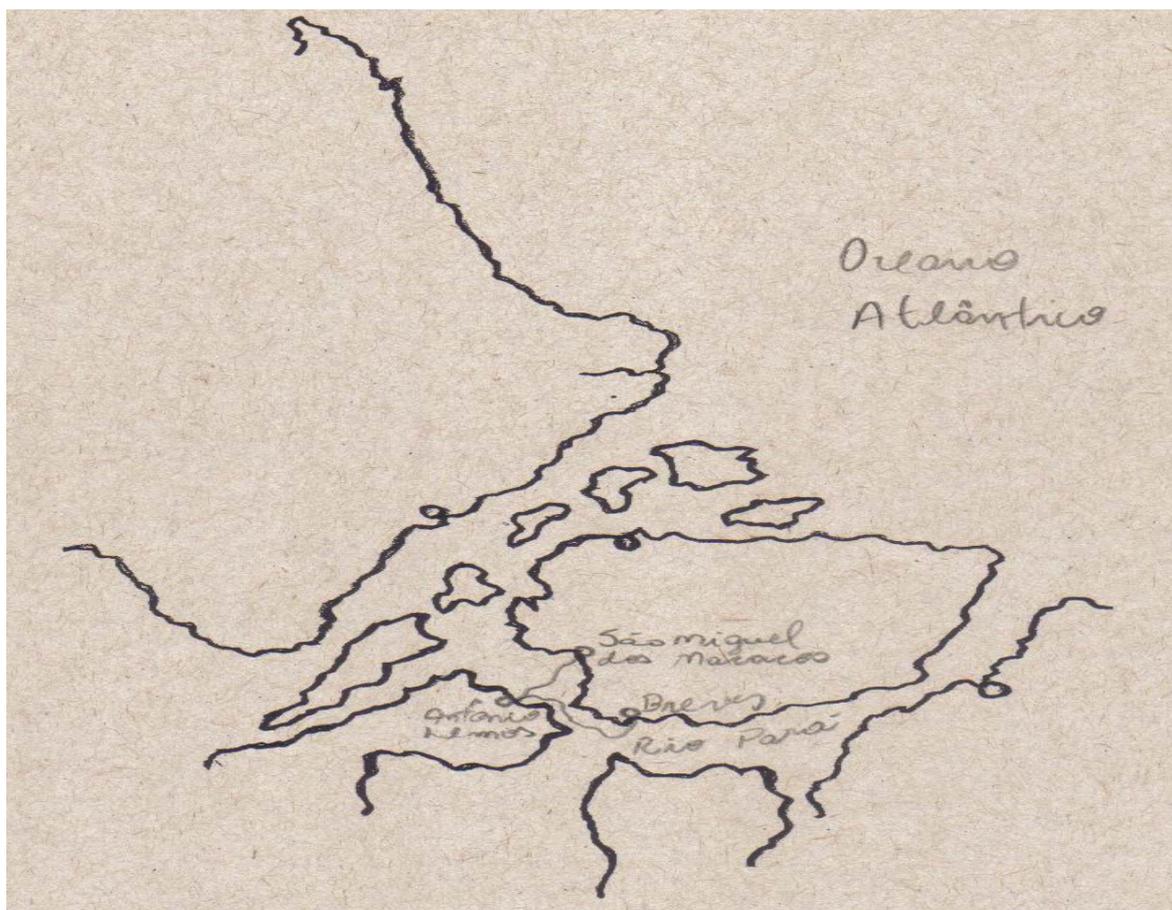
O tempo que se gastava nas viagens estava condicionado aos momentos de cheia e vazante das marés. Se a embarcação fosse movida a vela, dependia também da força dos ventos, ou de uma infinidade de condições naturais que ditavam as horas da viagem. É nesse tempo que os regatões vão estabelecendo uma rede de relações que são entretidas no seu convívio com as populações ribeirinhas, de tal forma que – ao longo dos rios – formam-se compadres e comadres tendo os regatões envolvidos nessas relações. Elias Vilhena recorda

¹⁰⁹ **N. do A.** Tenório Costa, nascido em 1932 no município de Breves. O remo de faia é um tipo comprido que é apoiado em argolas e os movimentos das remadas são sincronizados para frente e para trás. A ginga é o movimento que o remador executa. São movimentos semelhantes aos que os praticantes do esporte do remo executam atualmente.

que colecionou alguns afilhados durante suas viagens de regatão. Portanto, para esses homens, a beira dos rios também era local de tecer relações de amizade.

No mapa abaixo, pode-se observar a rota entre as localidades de Breves, São Miguel dos Macacos e Antônio Lemos, que tanto marcou *Mestre* [de carpintaria naval] Tenório na infância e juventude.

Ilustração 10



Viagem de Tenório Costa entre as cidades de Breves, Antônio Lemos e São Miguel dos Macacos.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

As preocupações do Governo eram amparadas em um minucioso levantamento de dados sobre os veículos em tráfego no Território. Um relatório de 1957 mostrava que a capital Macapá tinha 1.929 veículos em meios de transporte, destes, 1.431 eram bicicletas, 41 automóveis, 139 caminhões, 6 ônibus, 103 camionetes, 5 ambulâncias, 22 *jeeps*, 80 tratores e 102, outros.¹¹⁰

¹¹⁰ SERVIÇO de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá – 31/12/1957.

Ainda há que considerar que mais de 60% dos veículos automotores registrados eram de propriedade do governo territorial. No mesmo ano, o movimento anual de embarcações no porto da capital – Macapá [segundo o Relatório da Inspetoria de Polícia Marítima], foi de 1.678 embarcações, com uma média semanal de 32 barcos atracando no porto. ¹¹¹

Segundo documento da Inspetoria da Polícia Marítima, no ano de 1958, o número de embarcações que deram entrada no porto da capital do Território foi de 1.690, sendo a média de movimentação semanal de 32 barcos. Comparando-se esses números com os documentos da Capitania dos Portos que no mesmo ano fez o registro de 64 novas embarcações, nenhuma dessas era de propriedade do Governo, seja no âmbito federal ou territorial. Assim, todos os barcos registrados eram particulares. ¹¹²

Segundo os regatões, a fiscalização da Capitania dos Portos quanto ao controle e registro de embarcações era regular, e dificilmente um barco não registrado atracaria nas docas. Como o canal que dava acesso às mesmas tinha uma profundidade que não permitia a entrada de embarcações com capacidade de carga superior a 20 toneladas, a maioria das embarcações, que encostaram nos atracadouros das docas, em 1958, eram regatões.

Há de se considerar ainda que, segundo o depoimento de Elias Batista, uma prática comum nos registros de embarcações era a seguinte: todos os anos os documentos de licença e liberação tinham que ser renovados pelos regatões junto à Capitania dos Portos e, em algumas situações, quando a embarcação já estava sem condições materiais de navegar – precisando de calafetação, ou troca de algumas peças e pintura –, o proprietário deixava o barco encostado em terra, fora de circulação, e passados dois ou três anos ele comparecia à Capitania e dava baixa na embarcação como se ela tivesse acabado, consumida pelo tempo.

Na verdade, o regatão reformava toda a embarcação e dava um novo nome para ela e, a partir daquele momento, passava a ser registrada como nova. Segundo Elias Batista, se o regatão fosse pagar as multas referentes ao tempo em que o barco ficara parado, o valor seria muito maior em relação ao registro de uma nova embarcação. Na passagem a seguir, Elias recorda tal prática:

¹¹¹ INSPETORIA da Polícia Marítima, Aérea de Fronteiras.

¹¹² COMANDO do 4º Distrito Naval. Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP.

[...] o que o papai tinha de dinheiro não deu pra botar a canoa pra água, ela passou três anos em terra, parada e puxada feito uma parte do serviço, e aí ela era registrada no nome do papai – *Providência Divina*. Aí a gente trabalhou muito e adquiriu o dinheiro, aí o que o papai fez, quer dizer, pra pagar a gente não tinha dinheiro pra que fosse aquilo todinho da *murta* na capitania, aí a gente deu como se ela tivesse acabado e apresentou ela (a embarcação) como *Divina Providência* – só mudou o nome, era *Providência Divina* e aí *butemo Divina Providência*, já foi feito no nome da minha mãe. [...] Quando a canoa *vortô* a navegar ela já *vortô* com esse outro nome. ¹¹³

Na imagem abaixo, vê-se a Doca de Macapá, lotada pelas canoas de regatão que vinham de diversas localidades, principalmente da Ilha de Marajó.

Ilustração 11



Doca de Macapá, em 1955.

Fonte: Secretaria Municipal de Educação do Município de Macapá

Para o governo do Território, em 1945, era imprescindível conseguir vencer o verdadeiro mundo das águas no extremo norte do Brasil. Sem isso, segundo o

¹¹³ Depoimento de Elias Batista Vilhena, regatão.

Governador Janary: “[...] não será possível pensar em colonizar a região, nem integrá-la na economia nacional sem executar o plano rodoviário”.¹¹⁴

O discurso acima era sistematicamente endossado por estudiosos [principalmente geógrafos e economistas] ligados aos órgãos federais que faziam, àquela época, levantamentos e relatórios sistemáticos para informar os governos no âmbito local e nacional, como fica patente nas palavras do economista ligado ao IBGE, Speridião Faisol: “O rio é no Amapá, como em toda a Amazônia, fator fundamental da localização dos núcleos de população ou mesmo de uma simples habitação isolada, isto porque é a única via de comunicação utilizável”.¹¹⁵ O retrato da situação descrita por Faisol desencadeia, para este, um quadro populacional que acarreta o isolamento do caboclo com todas as conseqüências provenientes desta situação: pobreza, arcaísmo e rotina.

Acontece que para esses habitantes que viviam afastados dos centros urbanos em distâncias contadas em horas e até mesmo em dias da capital [ver quadro da página 72] tinham no regatão – além de um comerciante –, o agente responsável por trazer e levar notícias da cidade, mensagens de parentes, encomendas familiares. De alguma forma, eles continuavam em contato com a cidade naquilo que precisavam delas, e o seu modo de vida continuava assentado nas possibilidades que o rio lhes oferecia. Nesse sentido, as pessoas desses locais mais afastados não podiam ser compreendidas como *coitadas* que viviam em uma rotina de miséria e arcaísmo, sem estradas e só com os rios, longe de tudo e do progresso, como entendeu precipitadamente Faisol e alguns de seus contemporâneos.

A presença dos regatões nas localidades mais distantes da capital – trabalhando não só como comerciantes –, mas também como portadores de cartas e recados, ou até mesmo remédios para aplacar a doença de algum morador interiorano, mostra o exercício de certas funções na ausência de instituições e do poder público desses locais. Esta ausência não foi percebida por estudiosos como Faisol, como também a peculiaridade de seu modo de vida em seus significados. Eles não conseguiram entender o específico dessa situação.

¹¹⁴ Capitão Janary Gentil Nunes. *In Plano Rodoviário do Amapá*. Secretaria Geral do Serviço de Informações, 1944.

¹¹⁵ FAISSOL, Speridião. *Aspecto da economia do território*. In Antônio Teixeira Guerra. Op. cit., p. 186.

No entendimento dessas tendências, a construção de estradas estava associada, para alguns estudiosos, a idéia da civilização chegando à região. Para Florêncio de Abreu,¹¹⁶ a criação do Território mostrou-se um novo marco no segmento dos transportes para a região, contribuindo de maneira decisiva para o surgimento de uma nova era de progresso material e a efetiva incorporação destas terras à civilização brasileira. Para o geógrafo Agnelo Bittencourt,¹¹⁷ a criação da primeira rodovia no Território do Amapá – a BR-15 –, ligando Macapá a cidade de Oiapoque, mostrava o esforço de *civilização* que justificava a criação do Território.

Todos os discursos comentados acima estavam equivocadamente sincronizados com a idéia de que a quantidade eminente de rios na região e a falta de vias terrestres eram o grande impedimento para o desenvolvimento e o conseqüente *abandono social* de seus habitantes. Fica claro, nestes discursos, a desconsideração a um modo de vida existente. Aí está, em meu entendimento a possibilidade de se discutir este momento de mudanças e contradições da sociedade amapaense levando-se em conta as perspectivas dos diferentes sujeitos em suas peculiaridades.¹¹⁸

O caminho traçado nessa pesquisa seguiu os ventos que empurravam as velas dos regatões pelos rios rumo aos cantos e recantos do Amapá e, principalmente, em direção a cidade de Macapá, buscando compreender e explicar os significados dessa experiência social em transformação.

A relação direta entre os homens e os rios nas terras do Território do Amapá e na sua capital, Macapá, é explicitada de forma esclarecedora com o censo realizado pelo *IBGE*¹¹⁹ em 1950.

Um dos documentos produzidos pelo Instituto foi um desenho com a rede hidrográfica identificada e conhecida pelos estudiosos naquele momento. Significativa, a distribuição populacional está concentrada ao longo dos rios, tendo em suas confluências – na boca dos rios e dos igarapés –, os principais pontos de

¹¹⁶ Presidente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em 1954.

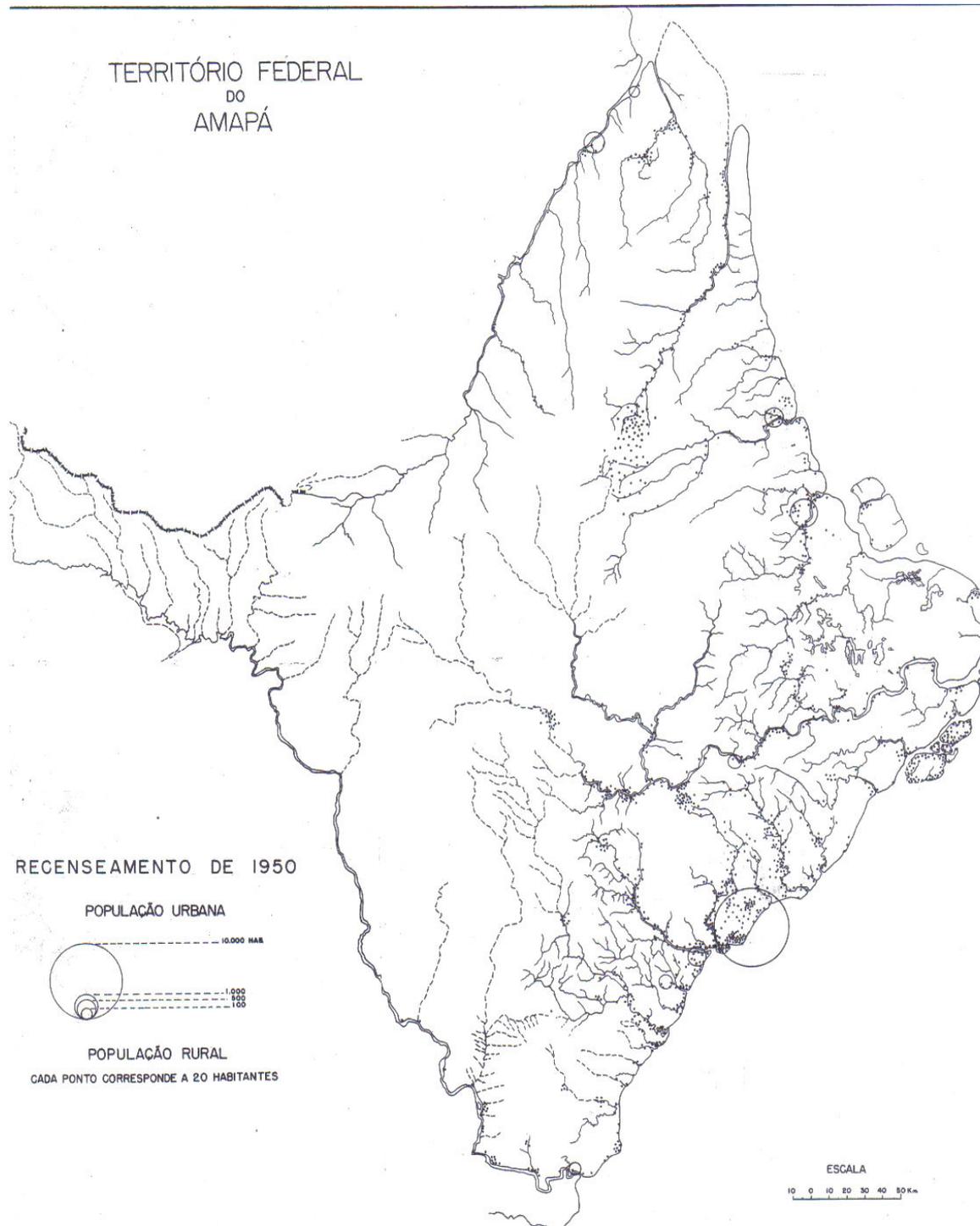
¹¹⁷ BITTENCOURT, Agnelo. *Bacia Amazônica – vias de comunicação e meios de transportes*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Pesquisa – INPA, 1957, p.160.

¹¹⁸ KHOURY, Yara Aun. Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In FENELON, Déa Ribeiro, *et alii*. *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo, Editora Olho d'Água, 2004, p. 117.

¹¹⁹ RECENSEAMENTO Geral do Brasil publicado em 1º de Julho de 1950. Resultados Preliminares do Censo Demográfico no Território Federal do Amapá.

povoamento, além dos pontos estratégicos ideais para a localização das *casas de comércio*¹²⁰ e da conseqüente presença dos regatões.

Ilustração 12



Distribuição populacional ao longo das margens dos rios, em 1950.
Fonte: Antônio Teixeira Guerra

¹²⁰ Guerra. Op. cit., p. 186.

1.3 – A importância da navegação fluvial e de cabotagem para o Território do Amapá e a cidade de Macapá

No ano de 1955, a movimentação de embarcações que atracavam no porto da Doca da Fortaleza, em Macapá, marcou o número de 4.704 barcos, perfazendo uma média semanal de 78,3 por semana ¹²¹ (nestes números, está incluída a frota de propriedade do governo territorial). No quadro abaixo, verifica-se o plantel da frota fluvial e marítima do Território, disponível em 1954 para os serviços básicos de abastecimento e transporte de passageiros.

Ilustração 13

ESPÉCIE	Nome	Tonelagem	Linha
Iate motor.....	“Itaguari”	60	Macapá/Oiapoque
Iate motor.....	“São Raimundo”	50	Macapá/Diversos
Lancha motor.....	“Amapá”	20	Belém/Jari
Lanchão.....	“Veiga Cabral”	50	Macapá/Diversos
Rebocador.....	“Araguari”	100	Belém/Macapá
Alvarenga.....	“Uaçá”	250	Belém/Macapá
Canoa de vela.....	“Lealdade”	18	Macapá/Diversos
Canoa de vela.....	“Pracinha”	18	Macapá/Diversos
Canoa de vela.....	“Santana”	38	Macapá/Diversos
Canoa de vela.....	“São Benedito”	30	Macapá/Diversos
Canoa de vela.....	“Vila Nova”	8	A serviço da olaria
Canoa de vela.....	“Prosperidade”	8	Idem
14 ubás.....	Diversos	18	Diversos

Embarcações pertencentes ao Governo do T.F.A. (década de 1950).

Fonte: *Contribuição ao Estudo do T.F.A.*

Para os estudiosos ligados a órgãos como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e o INPA (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia) nas décadas de 1950 e 1960, a navegação amazônica era uma questão crucial para o desenvolvimento da região e, assim, os governos territoriais deveriam investir na estruturação do setor de navegação. ¹²²

¹²¹ INSPETORIA da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras. *In Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá, Meios de Transporte: Navegação Fluvial, 1951/1955, p. 37.*

¹²² Agnelo Bittencourt. *Op. cit.*, p. 105.

Entre os anos de 1967 e 1969, as embarcações do governo territorial mantinham cinco (5) linhas que ligavam Macapá aos principais centros populacionais do Território.

Ilustração 14

L I N H A S	ANOS	VIAGENS	PASSAGEIROS	GADO EM PE	CARGA kg
MACAPÁ - BELÉM - MACAPÁ	1.967	8	782	-	2.690.160
	1.968	12	748	77	39.937.480
	1.969	16	775	236	3.401.000
BAILIQUE	1.967	-	-	-	-
	1.968	1	-	28	7.000
	1.969	8	149	-	1.800
Tráfego: Foz do rio Macacoari, Ponta do Curuá, Foz do rio Gurijuba, Ilha do Brigue, Ilha do Bailique, Sucuriju, Redenção, S. Miguel e Ferreira Gomes.					
OIAPOQUE	1.967	9	62	-	139.038
	1.968	11	297	-	6.435.000
	1.969	12	486	102	140.099
Tráfego: Ilha do Bailique, Amapá, Calçoene, Cunani, Vila Velha, Ponta dos Índios, Oiapoque e Clevelândia.					
MATAPI	1.967	-	-	-	-
	1.968	-	-	-	-
	1.969	-	-	-	-
Tráfego: Pôrto de Santana, Pôrto do Céu, Chagas, Maruanum, Arriri, S. Francisco e Boa Vista.					
JARI	1.967	2	87	-	22.000
	1.968	9	190	-	-
	1.969	5	76	-	-
Tráfego: Mazagão, Camaipi, Boca do Maracá, Central do Maracá, Ajuruxi, Foz do Cajari, Vila do Jari, Marapi, Cachoeira do Jari, Aramanduba, Almeirim, Prainha, Monte Alegre e Santarém.					
VIAGENS EXTRAS	1.967	20	770	-	55.250
	1.968	4	-	-	27.284
	1.969	13	172	-	17.213
T O T A L :	1.967	39	1.701	-	2.906.448
	1.968	37	1.235	105	46.406.764
	1.969	54	1.658	338	3.560.112

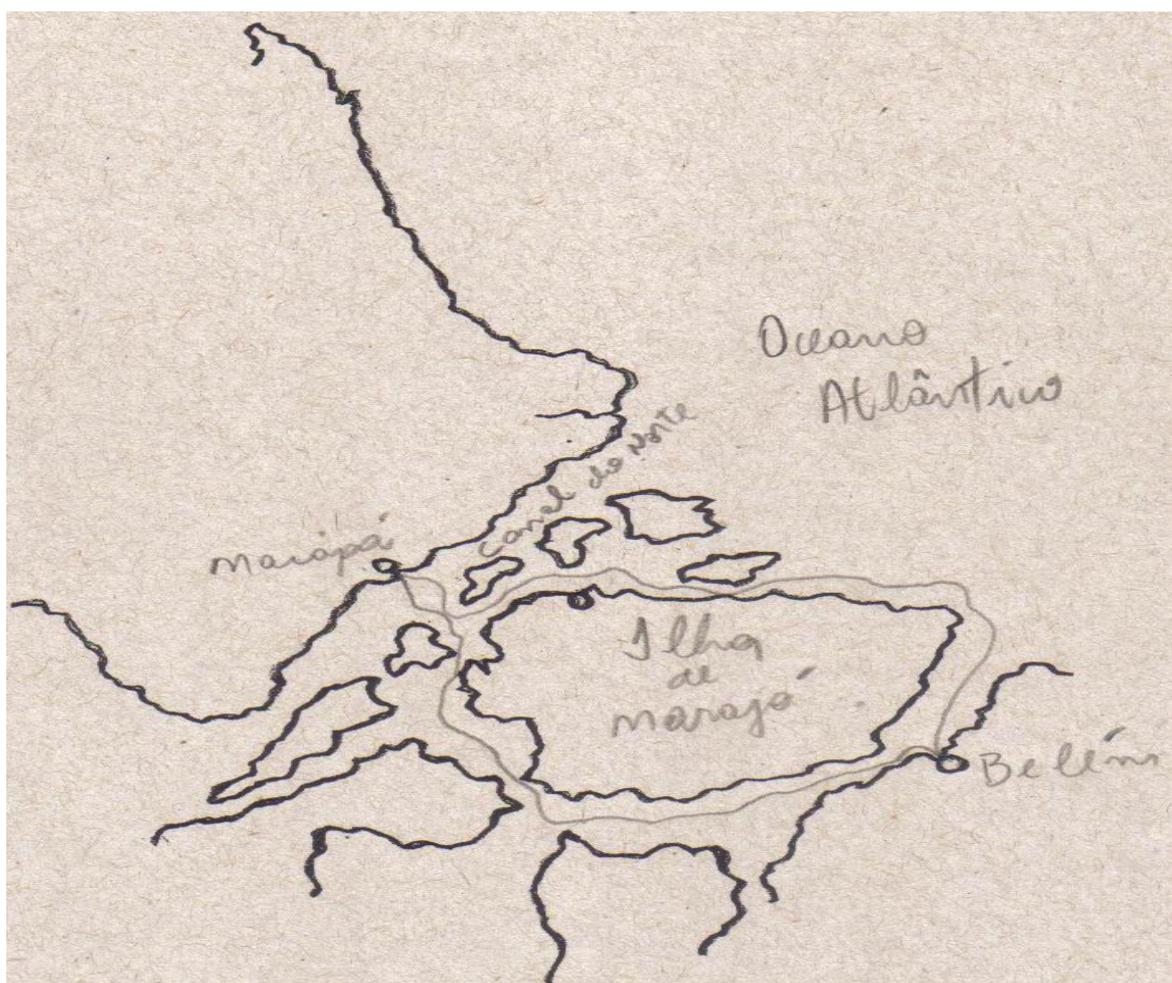
Navegação fluvial e marítima. Tráfego das embarcações do G.T.F.A.

Fonte: Superintendência do Serviço de Navegação do Amapá

O quadro acima nos diz muito da importância dos regatões no Amapá no período estudado, pois ao considerarmos a rota de Bailique nos três anos apontados no documento, percebe-se que entre os anos de 1967 e 1969 o ritmo de viagens das embarcações do governo teve uma média de três viagens por ano, levando-se em consideração que em 1967 não houve registro de nenhuma viagem. Logo, a importância dos regatões na região era muito grande. Nos mapas das páginas a seguir, pode-se visualizar as rotas governamentais e as respectivas embarcações que faziam tais linhas.

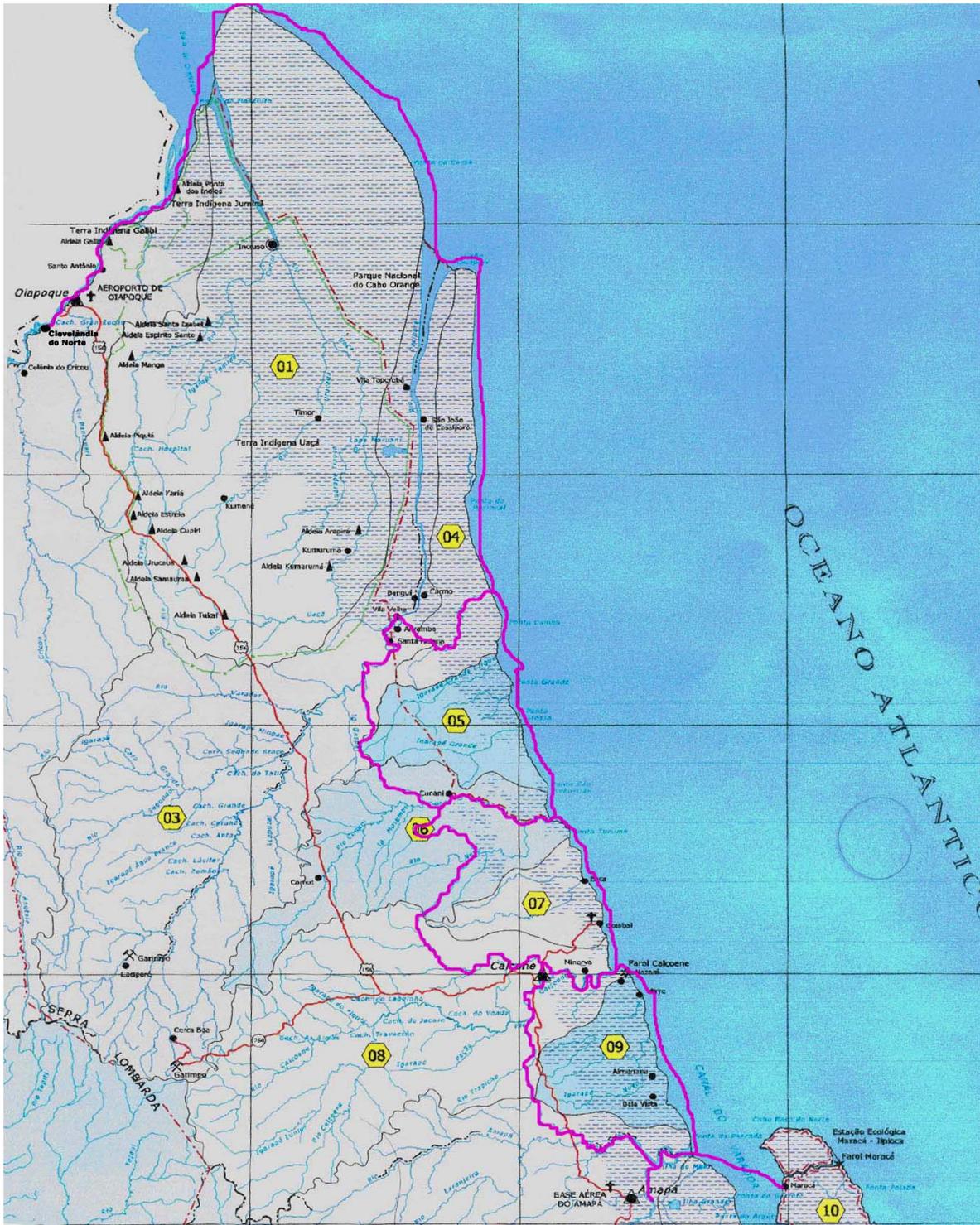
A linha entre as cidades de Macapá e Belém era a principal rota das embarcações do governo territorial, pois mais da metade das importações e exportações do Amapá tinha procedência da capital paraense. No esboço abaixo, verifica-se esta rota:

Ilustração 15



*Linha Macapá – Belém – Macapá realizada pelas embarcações oficiais.
Fonte: Arquivo pessoal do autor*

Ilustração 17

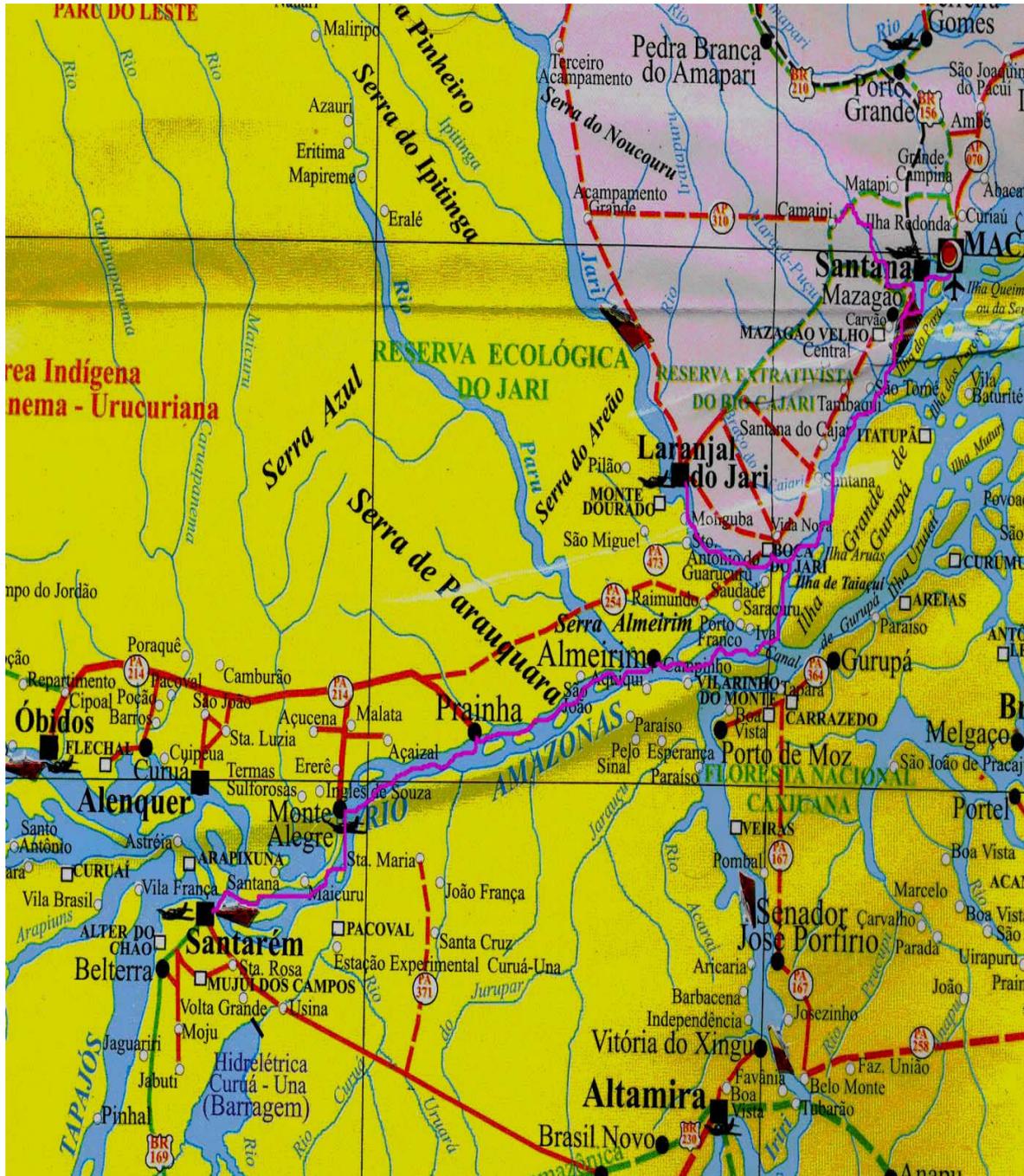


Linha Oiapoque realizada pelas embarcações do governo.

Fonte: Mapoteca Digital da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá

As paradas das embarcações nesta rota se davam nas seguintes localidades: Ilha do Bailique, município de Amapá, município de Calçoene, Cunani, Vila Velha, Ponta dos Índios, Oiapoque e Clevelândia do Norte.

Ilustração 18



Linha Jari realizada pelas embarcações do governo.

Fonte: Mapa regional

Esta era sem dúvida a linha do governo que abrangia a maior quantidade de lugares – 14, no total. As paradas eram nas seguintes localidades: Mazagão, Camaipi, Boca do Maracá, Central do Maracá, Ajuruxi, Foz do Cajari, Vila do Jari, Marapi, Cachoeira do Jari, Aramanduba, Almerim, Prainha, Monte Alegre e Santarém.

Ilustração 19



*late motor Itaguary, tonelagem 60, linha Macapá/Oiapoque.
Fonte: Relatório de Atividades do G.T.F.A., em 1944*

Ilustração 20



*Lancha motor Amapá, tonelagem 20, linha Macapá/Belém/Jari.
Fonte: Relatório de Atividades do G.T.F.A., em 1944*

Os mapas que mostram as rotas das embarcações do Governo deixam bem claro que a quantidade de povoações que não eram atendidas por essas rotas era muito superior às das localidades em que as linhas passavam. Os lugares em que essas embarcações não passavam – e até mesmo onde paravam – tinha o regatão um papel fundamental com o seu pequeno comércio, pois como já foi dito anteriormente, além da comercialização praticada por tais regatões, esses se tornavam também um elo entre os moradores das localidades com as sedes municipais e com a própria capital do Território.

Rosemiro Nunes da Silva – piloto e encarregado de canoa à vela durante as décadas de 1950 e 1960, recorda que além das mercadorias que eram sempre adquiridas pelos donos dos comércios e armazéns do interior para a comercialização local – as chamadas *estivas* –, também ele recebia muitas encomendas diretamente dos moradores que as pediam, principalmente medicamentos e peças de tecidos.

O encarregado Rosemiro adquiria as encomendas em Macapá ou em Belém e, no retorno à localidade que as havia solicitado, entregava os produtos e as notas que comprovavam o valor dos itens. Muitas vezes, ele não recebia nada em troca pelo *favor*, ficando *quite* apenas com a amizade. O regatão levava bastantes jornais impressos para o seu patrão e, algumas vezes, levava também cartilhas que alguns moradores pediam que trouxesse da cidade.

Abaixo, o regatão recorda com que tipo de mercadorias trabalhava:

Não era só *estiva*: açúcar, café, querosene, sal, charque, farinha de tapioca, farinha d'água mesmo, bolacha, tinha também medicamento, a gente levava a nota do peão que a gente comprava em Belém ou Macapá *todinho*. Era por encomenda, e também rede, fazenda a gente trazia só por encomenda, duas, três redes era assim que a gente trazia *pras* pessoas. [...] A gente tinha muita amizade nessa vida de viagem chegando de lugar em lugar. [...] a gente comprava jornal em Belém, aqui em Macapá e levava pro patrão ler, às vezes cartilhas *pros* pessoal que aprender ler e escrever.¹²³

A atividade de regatão não se restringia tão somente ao comércio de mercadorias ou trocas comerciais, pois, as relações de camaradagem que eles estabeleciam ao longo das margens dos rios, fazia da chegada dos regatões um

¹²³ Depoimento de Rosemiro Nunes da Silva, regatão.

acontecimento tão aguardado pelas pessoas em razão de que, em muitas das vezes, traziam eles a tão esperada peça de tecido para a feitura de uma roupa nova; o tão necessário remédio para aplacar as dores de uma moléstia somente passível de ser curada com os medicamentos da cidade; a nova cartilha do *ABC Felisberto de Carvalho*, com novas cores, palavras e imagens; a tão aguarda carta de um parente, há muito distante da vila; o dinheiro tão esperado que o filho mandou da cidade pelo regatão, ou notícias de que tudo está bem, por aqui e aí.

Em suma, os regatões, além das mercadorias normalmente transportadas, também carregavam e conduziam sonhos, esperanças, decepções, tristezas, alegrias, frustrações e ansiedades – suas, e de seus fregueses –, que muitas vezes somente os pagavam após estreitamento dos laços de camaradagem.

Nesse sentido, quando os regatões são vistos apenas como meros agentes de um comércio tipicamente amazônico, perde-se a oportunidade de observar-se a um lado bem mais repleto de possibilidades para entender o seu modo de vida. Possibilidades que estão muito além da imagem construída a respeito do regatão, como sendo apenas o de um negociador ardiloso e voraz por lucros e enriquecimento.

O quadro da frota flúvio-marítima oficial do Território em 1954 ainda era considerado insuficiente para atender às necessidades de algumas regiões, principalmente no sul do Amapá, que somente apresenta ligação com a capital por intermédio exclusivo da navegação fluvial. Para o Governador Janary Nunes, a situação era precária, pois até 1944 a região só possuía uma viagem regular por mês realizada por uma embarcação dos *Serviços de Navegação e de Administração do Porto do Pará*.¹²⁴

A despeito de todas as críticas ao sistema de transporte da região, o governo reconhecia paradoxalmente que a ligação entre os principais centros populacionais do Território com a capital Macapá era feita essencialmente por pequenas embarcações, e reconhecia-se, com certo incômodo, que a navegação fluvial e de cabotagem era de fundamental importância, enquanto não se estabelecesse uma ligação rodoviária mais eficiente.¹²⁵

¹²⁴ *RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, Apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 152 páginas, p. 6.

¹²⁵ Guerra. Op. cit., p. 339.

A idéia de integrar a Amazônia – terra despovoadada e atrasada – ao restante do Brasil foi uma retórica constante como prerrogativa para a criação dos Territórios Federais, na década de 1940.

Na imagem abaixo, o late motor *São Raimundo*, uma das poucas embarcações com linha regular que atendia a diversos lugares do Território.

Ilustração 21



late motor São Raimundo, tonelage 50, linha Macapá/Belém/Jari.

Fonte: *Relatório de Atividades do G.T.F.A. em 1944*

Fica evidente, nos discursos do Governador Janary Gentil Nunes, a noção de que o progresso para a região estava associado ao desenvolvimento pleno das vias rodoviárias em detrimento das vias fluviais, mesmo sendo a navegação fluvial o traço marcante em todo o Território [ver ilustração 1]. Sendo totalmente inviabilizada qualquer iniciativa de desenvolvimento de um sistema hidroviário, como seria de se esperar numa região verdadeiramente reconhecida por ser um *mundo das águas*.

Na obra *Caminhos e Fronteiras*, Sérgio Buarque de Holanda argumenta, de maneira brilhante, a forma como os paulistas – nos idos de 1600 –, estavam à mercê das imposições da terra e prontos a aprender com o índio as formas de

sobreviver em um meio totalmente desconhecido. Holanda enfatiza que qualquer sistema de sinalização e direção convencional não serviria – “[...] *sem o socorro de um espírito de observação permanentemente desperto e como só se desenvolve ao contato prolongado com a vida nas selvas*”,¹²⁶ ou seja, a sobrevivência do homem em regiões cujas regras são ditadas impiedosamente pela natureza, sendo mais peculiar ao longo convívio e à experiência com o meio e menos a improvisação, pois as gerações constroem um conhecimento a partir de uma ampla relação com a região.

Para a historiadora Ilana Blaj,¹²⁷ a análise de Sérgio Buarque de Holanda a respeito do processo de colonização do planalto paulista busca, na vida material e no cotidiano do antigo morador da São Paulo colonial, os elementos que compõem uma cultura em sua totalidade. Costumes, técnicas, tradições, adaptação contínua às asperezas do meio, flexibilidades e imposições que permearam todo um modo de vida. A idéia de que a cultura material e o cotidiano que se articula e se desdobra em possibilidades de vivências não é extático, são as bases para a reconstrução do passado histórico, sempre presente na obra de Sérgio Buarque. Os elementos da cultura material podem revelar múltiplas dimensões da vida real – as dimensões do social, do mental e do cotidiano, como afirmou Ilana Blaj:

O cotidiano não significa apenas rotina, a permanência. Ele contém em si a idéia do movimento e da mudança, pois é no cotidiano que se inventam e reinventam as experiências. São as múltiplas temporalidades, o que rompe com a linearidade; são os múltiplos sujeitos com suas identidades igualmente múltiplas; é o jogo constante da produção e da reprodução.¹²⁸

Na obra de Sérgio Buarque,¹²⁹ o perambular pelos sertões dos paulistas nos Setecentos articulou-se ao que denominou de *vocação para o espaço*. O vagar é, ao mesmo tempo, atitude e necessidade de homens que viveram as urgências da sobrevivência, o anseio do enriquecimento, da nobilitação e

¹²⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo, Companhia das Letras, 1994, p. 20.

¹²⁷ BLAJ, Ilana. Sérgio Buarque de Holanda: historiador da cultura material. In CANDIDO, Antonio (org.). *Sérgio Buarque e o Brasil*. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo, 1998, p. 28.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo, Editora Alfa-Ômega, 1976.

distinção que os levaram aos caminhos – à vocação para o espaço – e também às fronteiras, conseqüentemente, à fixação.¹³⁰

No Segundo Capítulo, será evidenciada a discussão a respeito dos regatões que encostavam suas canoas para comerciar e trocar mercadorias na cidade de Macapá, sendo majoritariamente de origem *marajoara*,¹³¹ ou seja, oriundos em sua grande maioria de regiões situadas na Ilha de Marajó,¹³² principalmente nas localidades de Afuá, Anajás, Chaves e Gurupá. Esses homens dominavam amplamente o conhecimento da navegação fluvial no estuário amazônico através do *Canal do Norte*, *Canal do Jurupari*, *Baía do Vieira Grande* com toda a implicação do domínio das marés e dos ventos que a navegação requeria. A respeito do navegar na canoa a vela, Elias Batista recorda:

[...] quer dizer a gente só pode andar conforme a maré, se eu vou pra cima e a maré vaza eu tenho que *afundiar*, tem que esperar a outra vazante. Só anda com maré e vento também, se maré tiver e não tiver vento você não anda, a maré ajuda, mas ajuda muito pouco o vento tem que ajudar.¹³³

A vida cotidiana dos regatões que realizavam suas atividades comerciais com a cidade de Macapá, entre os anos de 1945 e 1970, estava assentada em elementos que, a partir da convivência com o meio ambiente – rios, furos, baías, igarapés, canais, estabeleciam o que era ao mesmo tempo meio e modo de vida. Assim, uma vocação para o espaço que conjuga atitude e necessidade pelos rios da região. Na Amazônia, os rios são como o sangue que mantém a vida dos amazônidas. Junto às suas margens, índios e caboclos nasciam e morriam.

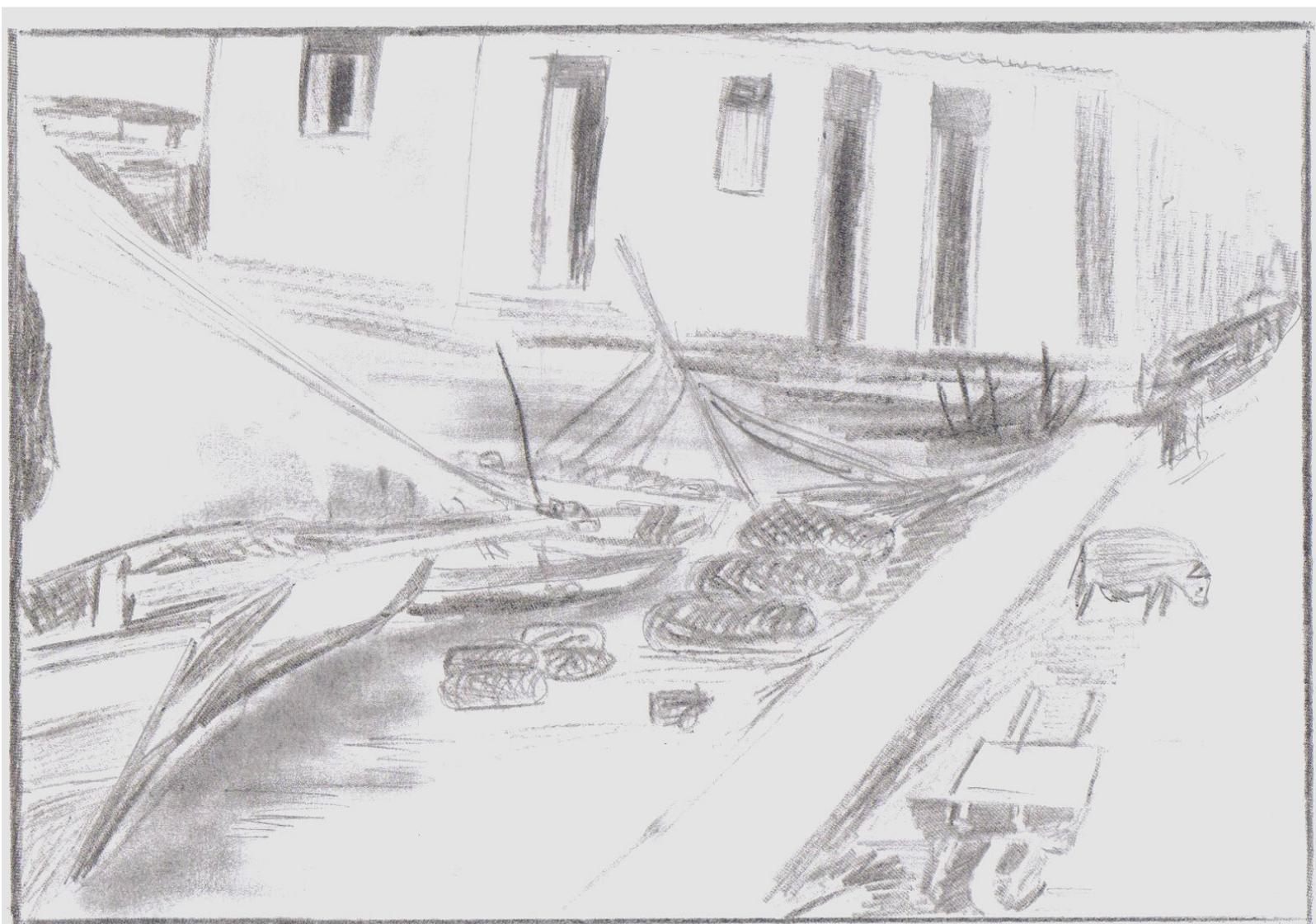
¹³⁰ Ilana Blaj. Op. cit., p. 28.

¹³¹ **N. do A.** Dos regatões que atracavam na Doca de Macapá e que cederam depoimentos para esta pesquisa, principalmente no grupo pesquisado de um total de 11 entrevistados, 10 eram da Ilha de Marajó.

¹³² Maior ilha da costa brasileira, com 47.964 quilômetros quadrados de superfície.

¹³³ Depoimento de Elias Batista, regatão.

Capítulo II – Aqui eu pingo, ali vendo/troco e acolá penduro



Mas, agorinha, interessava metro e meio de chita, uma seiva de alfazema e uns carretéis de linha branca, bem alvinha. Se tudo corresse bem, na outra viagem interessaria um rádio de pilhas, daqueles com três faixas. Mas só se a antena fosse comprida, para alcançar as ondas médias perdidas no meio de castanheiras, seringueiras e samaúmas. Não esquecer do leite-de-colônia e do pente de osso. A comadre parteira quer uns sacos de estopa e uma tesoura Mundial. Essas coisas, a gente lá do oco do mundo só encontrava naquele regatão, baleeira e batelão.

José Augusto Fontes, *Regatão e porto-solidão*

[...] o escoamento da produção, que sempre foi feito por rio, e muito bem feito. Antigamente, o escoamento da produção era mais viável, por várias razões, entre outras porque havia muito comércio nos rios, muitos barcos subindo e descendo. Isso é um serviço público a ser implementado.

Manuela Carneiro da Cunha, *Jornal Diário do Pará*

2.1 – “O meu negócio era regatão que, no caso, é comprar, vender e trocar mercadoria”

No universo amazônico, principalmente nas localidades interioranas, a circulação de produtos de origem agro-florestal e industrializada possui pelo menos quatro agentes de comercialização de mercadorias: o *marreteiro*, o *marreteiro-feirante*, o *patrão* e o *regatão*. Para Therezinha Fraxe,¹³⁴ a inexistência de uma política agrária voltada especificamente para a região provavelmente constitui um dos principais fatores que favoreceram e continuam favorecendo o aparecimento desses agentes de comercialização. A preocupação da autora se concentra na questão agrária; daí ela entender essas atividades como um problema econômico que afeta o desenvolvimento da região.

Nesta Dissertação, essas práticas são vistas em sua historicidade e significados culturais nos processos sociais vividos, construídos e transformados *na e pela* região. Do trabalho de Fraxe, em sua classificação quanto aos tipos de agentes de comercialização na Amazônia, descreve-se:

O *marreteiro*, designação regional utilizada pelo amazônida para os proprietários de pequenas embarcações, é aquele que comercializa suas mercadorias com os lugares mais distantes da sede dos municípios. Comumente o *marreteiro* vende ou troca quinquilharias, produtos de uso doméstico e vestuário por produtos agrícolas e de extração vegetal.

O *marreteiro-feirante* é um agente de comercialização que reside na zona rural, mas que se desloca, comercializando na sede das cidades ou vilas; sua principal atividade é comprar os produtos dos ribeirinhos para depois vender no espaço urbano; configura-se como atravessador dos produtos.

Na Amazônia, a figura do *patrão*, como agente de comercialização, se manifesta como aquele que possui grandes estoques de produtos básicos de consumo geral ou de primeira necessidade. Em função dessa ação, o *patrão* muitas vezes faz um *adiantamento* do pagamento aos seus empregados, com produtos ou uma despesa, para ser descontado no final do mês, acontecendo que na maioria das vezes o valor dos produtos extrapola o ordenado estabelecendo-

¹³⁴ FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. Saber Local e os Agentes da Comercialização numa Comunidade Amazônica: Um Estudo de Caso na Costa da Terra Nova, no Carreiro da Várzea (AM). [reprodução de material xerográfico, s/ indicação].

se, assim, laços de dependência econômica. A peculiaridade desse sujeito é que procura sempre se localizar nas cidades ou sede dos municípios e sua capacidade de capital lhe permite financiar ou adiantar dinheiro tanto para o morador local – o caboclo –, quanto para os pequenos comerciantes, aí incluindo-se o *marreteiro* e o *regatão*.

Numa cadeia de agentes de comercialização, o *patrão* ocuparia o ápice, pois é só a partir do financiamento dele que a aquisição de mercadorias, em muitos casos, possibilita a realização da viagem de regatão. Nesse sentido, o encarecimento e os preços exorbitantes das mercadorias têm início com o *patrão*, que, na incerteza do recebimento da dívida, usa do artifício de elevar ao máximo o valor dos produtos, pois o regatão só pagava a mercadoria no *apurado* ¹³⁵ da viagem, estando este à mercê das dificuldades de obter bons negócios no seu giro comercial e, conseqüentemente, não dando garantia total de pagamento ao *patrão*. As relações com os patrões eram muitas vezes mediadas pelo grau de parentesco que estes mantinham com os regatões.

O regatão Raimundo Bittencourt esclarece como se dava esse processo de financiamento pelo *patrão*, sendo que, em seu caso, a própria canoa era alugada:

A canoa era fretada. Fretava, a gente aluga a embarcação, a gente aluga o barco e aí arruma a mercadoria com outro. O *patrão* financia a mercadoria pra gente viajar, aí a gente faz a carga do barco, aí a gente sai pra vender a mercadoria e quanto volta paga [...] Deixava pendurado, deixava pendurado e quando voltava pagava. A gente trazia muito de Manaus, era mantimento como se trata, né. Era pirarucu, era capivara, naquela época tinha muito e a gente trocava mercadoria com mantimento, chegava em Abaeté e vendia, o próprio *patrão* recebia o mantimento. O *patrão* financiava a mercadoria. ¹³⁶

De maneira geral, as viagens tinham muitas paradas de negociação e dependiam da maré para o seu prosseguimento, os peixes e as carnes de caças adquiridas na troca com os mantimentos eram salgados e, depois, negociados ou entregues para o pagamento da dívida do financiamento com o *patrão*. A prática de salgamento de carnes na Amazônia era muito comum nas regiões que não

¹³⁵ Momento em que o regatão recebia os valores referentes às mercadorias vendidas.

¹³⁶ Depoimento de Raimundo Bittencourt, regatão, 75 anos, nascido no município de Abaetetuba, Estado do Pará.

tenham energia elétrica. Raimundo faz a seguinte ressalva em relação à utilização do sal para a conservação de carnes: não se pode usar sal de menos no salgamento, senão a carne estraga, e nem de mais, senão a carne também estraga – no sentido de que fica muito salgada, e o seu uso posterior tem que passar por muitos cozimentos, perdendo totalmente o sabor da carne.

Raimundo Bittencourt, quando era criança ribeirinha,¹³⁷ aprendeu o ofício da lavoura aos sete anos com o pai e, posteriormente, com a abertura de um pequeno estabelecimento comercial – *baiúca* – pela família, passou a ajudar na venda. Entre os 12 e os 15 anos começou a se interessar pela idéia de viajar, vendendo produtos produzidos na região de Abaetetuba, principalmente os feitos de barro. Como não tinha canoa, pediu para que o pai intermediasse o aluguel de uma e acertasse o pagamento com o *apurado* da viagem.

O fato de a família de Raimundo já ter adquirido uma prática em vender instrumentos produzidos a partir do barro, e de já ter estocado um volume considerável das peças de barro em sua casa, como telhas, tijolos, potes de armazenar água para o consumo humano, *alguidar* para amassar açaí, bacia para lavar roupas, torradores de café, penicos e outros utensílios. Todos esses instrumentos eram feitos com barro oriundo das margens e barrancos dos rios da região de Abaetetuba, localidade conhecida pela grande produção de utensílios domésticos feitos de argila, sendo esses instrumentos o *carro-chefe* nos negócios de Raimundo, com muita saída de venda nas localidades da Ilha de Marajó.

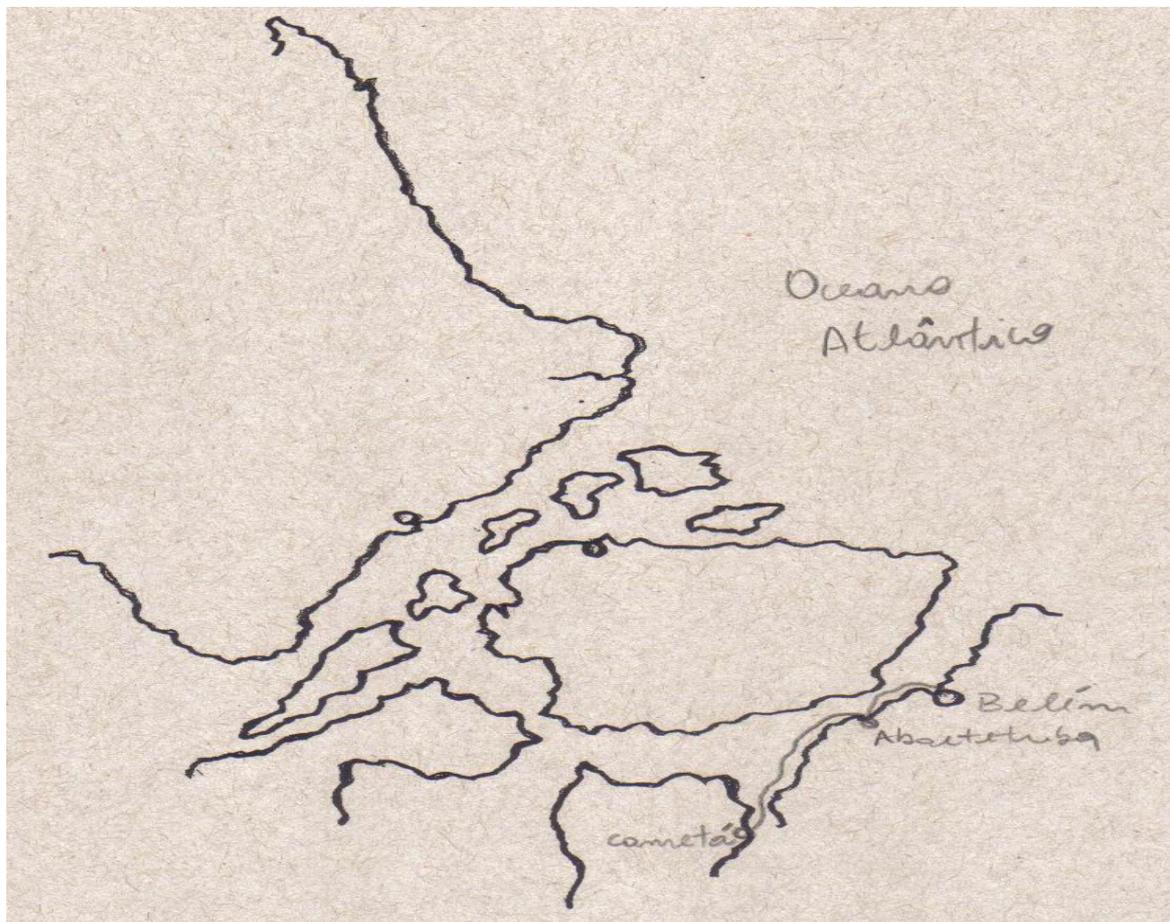
A família de Raimundo foi decisiva no início de suas viagens de regatão, não só quanto ao aspecto financeiro da viagem, mas, principalmente, no aprendizado que seu pai e irmãos lhe passaram a respeito dos negócios do regateio. A família é uma referência que aparece em todas as entrevistas dos regatões, como sendo seu verdadeiro *norte*, em todos os aspectos. Portanto, aquele regatão da historiografia tradicional sem família, sem raízes, sem lar e destino foi uma imagem erroneamente difundida.

Raimundo *fez carga* ou carregou a canoa de mais ou menos oito toneladas e saiu a regatear num rio com o nome de Maiautá. No mapa abaixo, pode-se observar o primeiro giro comercial do regatão Raimundo saindo do município de Abaetetuba, parando na localidade de Maiautá e chegando a Cametá. A viagem

¹³⁷ Denominação na Amazônia para as pessoas que moram nas beiradas dos rios.

durou cerca de doze horas, contando as paradas para esperar a maré e para negociar. No esboço a seguir, pode-se visualizar a primeira viagem de Raimundo.

Ilustração 1



Viagem entre as cidades de Abaetetuba e Cametá.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

Nas décadas de 1940 e 1950, quando Raimundo Bittencourt começou a regatear, o fruto do açaí ainda era amassado no *alguidar*, a roupa era lavada na bacia e o café era torrado no torrador, e todos esses instrumentos eram feitos com barro oriundo das margens e barrancos dos rios da região de Abaetetuba. O primeiro giro comercial de Raimundo como regatão foi uma *grande feira*.¹³⁸ Uma quantidade variada de produtos com todos os objetos armazenados na casa da família e mais alguns conseguidos com os vizinhos – também fabricantes de utensílios de barro –, foram arrumados na canoa. A primeira parada se deu na

¹³⁸ Expressão utilizada pelos regatões para um sucesso comercial.

cidade de Cametá, onde quase todo o *bagulho*¹³⁹ foi vendido. Restaram somente as telhas no porão da canoa para serem negociadas e completar, com sucesso, a primeira viagem de regatão. A *feira* a qual o regatão se refere é também a venda de todos os produtos.

Raimundo recebeu a informação de que num rio denominado *Tem-tem*, distante doze horas da cidade de Cametá, havia um comerciante muito conhecido na região chamado Odilon Bastos, que estava construindo uma casa grande com vários cômodos e, àquela altura, começava a fase de cobertura do imóvel. A necessidade de telhas para a finalização da obra era urgente, por isso se interessaria em comprar com toda a certeza as telhas de barro do regatão. Raimundo perguntou ao piloto da canoa se ele sabia chegar à referida localidade. Ao obter uma resposta positiva, esperaram a *maré dar*,¹⁴⁰ puxaram a vela e chegaram por volta das quatro horas da tarde à residência de Odilon Bastos.

O momento da *hora da maré* era fundamental para que as viagens dos regatões e a navegação, de maneira geral, fossem realizadas aproveitando-se o máximo do tempo utilizado. Para Antônio Teixeira Guerra, a importância das marés na Amazônia se acentua, pois: “A espera da maré ou seja a ‘hora da maré’ é obrigatória para a penetração dos rios. A maré se faz sentir mais profundamente nos rios, na época do inverno. A subida e a descida desses rios só se fazem em função das marés”.¹⁴¹

No modo de vida dos regatões, principalmente os que trabalharam nas canoas empurradas por velas, a experiência na *lida* com a cheia e a vazante das marés era essencial, e as correntezas deveriam ser tomadas sempre a favor da direção da viagem dos regatões. Na lição do regateio, a desatenção com a *hora da maré* é brindada com o fracasso e a desintegração de todo o trabalho feito.

Na chegada, Raimundo avistou logo na ponta do trapiche um comércio sortido de produtos do proprietário Odilon Bastos; amarrou sua canoa e foi negociar as telhas. A oferta de negócio foi bem vinda por Odilon, sendo o único

¹³⁹ *Bagulho* ou *troxo* é uma denominação utilizada pelos regatões e amazônidas para todos os tipos de produtos negociados.

¹⁴⁰ Ritmo diário de subida e descida das águas dos rios. Existe a maré *montante* (subida da água na direção leste/oeste), e a maré *vazante* (descida da água no sentido oeste/leste). Na região da cidade de Macapá a subida da maré dura cerca de 4 horas e a vazante é mais demorada com cerca de 8 horas de duração.

¹⁴¹ Guerra. Op. cit., p. 342.

problema a falta de dinheiro; mas este foi resolvido com a proposta de troca das telhas por farinha de mandioca, o que agradou o regatão. Raimundo, já com certa experiência em *testa de balcão*,¹⁴² – mesmo que ainda muito jovem –, interessou-se pelo negócio, desde que o valor proposto à farinha pelo comprador, Odilon, compensasse a troca com as telhas. O valor sugerido inicialmente não agradou ao jovem regatão, pois este sabia que a posterior venda ou troca do produto no andamento do giro comercial pelas ilhas da região – lugares de pouca circulação monetária e parada obrigatória para negócios – traria prejuízos na certa para ele, sem contar o risco que o regatão corria de não receber as dívidas contraídas pelos clientes.

A esse respeito, de estar sempre à procura de novos fregueses, o escritor Rezende Rubim observou que:

O comprador, ao ficar com a mercadoria dá a garantia da sua palavra de que embarcará, na descida da embarcação, tantos quilos de borracha ou produtos de suas propriedades (produtos agro-florestais), correspondentes ao valor do artigo comprado. Com tão pequena garantia sobe [o rio] o regatão, à procura de novos compradores.¹⁴³

A contra-proposta de Raimundo foi justamente um pedido para a diminuição do valor agregado da farinha junto às telhas, ou uma diferença maior para não ficar *ruim pra ninguém* o negócio, e propôs o seguinte: “[...] olhe, tio Odilon, sua farinha é caro, ela está um pouco caro pra mim, porque o senhor sabe que eu vou vender nas ilhas e nas ilhas é um lugar que não tem dinheiro né. Aí se o senhor fizer uma diferença nós troca”.¹⁴⁴ Pedido feito, e aceito pelo comprador, que optou por baratear um pouco mais o valor da farinha. As telhas foram descarregadas, contadas e entregues, e as sacas de farinha pesadas e embarcadas na canoa de Raimundo. Completava-se, assim, o primeiro giro comercial com sucesso do jovem regatão.

¹⁴² Denominação regional para o sujeito calejado nas transações comerciais resolvidas no balcão da venda.

¹⁴³ RUBIM, Rezende; Diaulas Ridell (org.). O regatão (Impressões de Viagem – 1939). In *Os Rios e a Floresta – Amazonas e Pará*. São Paulo, Editora Cultrix, 1948, p. 297.

¹⁴⁴ Depoimento de Raimundo Bittencourt, regatão.

Na imagem registrada abaixo, verifica-se a réplica da primeira canoa que Raimundo regateou na década de 1940, lembrança guardada com muito carinho e zelo. A réplica foi um presente de um conterrâneo de Abaetetuba.

Ilustração 2



Réplica da canoa utilizada por Raimundo Bittencourt em sua primeira viagem de regatão.
Fonte: Arquivo pessoal do autor

Na beirada de rios que Raimundo conheceu e em que navegou, existiam muitos comércios que eram paradas obrigatórias para os negócios de regatão. Normalmente, esses comércios se estabeleciam em passagens em que dois ou mais rios se encontravam, à margem dos igarapés e de localidades com vilas já estabelecidas. Estes estabelecimentos eram de pequeno, médio e grande porte, que variavam no tamanho e na quantidade de produtos em suas prateleiras.

Raimundo recorda que a grande maioria dos comércios que existiam pelos circuitos que ele fazia era de pequeno porte, onde a comercialização de produtos se resumia basicamente a dois: a cachaça – artesanal, principalmente – e a farinha de mandioca que eram vendidas nesses estabelecimentos, na maioria das vezes construídos a partir de um cômodo ou *puxada* da residência do comerciante. A *lida* com a venda não era a única atividade do proprietário. Este, geralmente, possuía outras ocupações além do comércio, ou seja, não eram

comerciantes em tempo integral e se dedicavam também a trabalhos envolvendo pequenos roçados, extração de seringa e pequenas criações de bois, porcos e galinhas. Esses locais na Amazônia recebem o nome de *retiro* e localizam-se, geralmente, nas terras altas e próximas aos seus estabelecimentos comerciais.

Os comércios de médio porte normalmente localizavam-se próximos às sedes dos municípios e seus proprietários dedicavam-se exclusivamente a atividade comercial. A variedade de produtos envolvia artigos de armarinho, como: agulhas, linhas de costura, alfinetes, elásticos, peças de fazenda, tesouras até às *estivas*, sendo que alguns eram verdadeiros bazares. Normalmente, esses comerciantes adquiriam suas mercadorias junto aos grandes regatões a serviço das casas comerciais de Belém, as quais só vendiam no atacado. Alguns desses comerciantes também possuíam canoas de regatão.

As casas de comércio ou barracões eram estabelecimentos de grande porte e geralmente estavam situadas estrategicamente nas junções ou nas bocas dos grandes rios e próximas aos vilarejos mais povoados, bem como a existência desses estabelecimentos estava intimamente ligada à criação e a instalação de grandes empresas de extrativismo vegetal na região amazônica. Os artigos de consumo mais comuns nas prateleiras desses estabelecimentos eram aguardente, farinha d'água, açúcar, café, tabaco, querosene, fósforos e chapéus de palha.

Antônio Teixeira Guerra conheceu e descreveu com certa surpresa um desses estabelecimentos, pois imaginava encontrá-los com bom sortimento de mercadorias, no entanto:

A visita a cada uma dessas casas de comércio deu-nos uma interessante impressão as prateleiras estão praticamente vazias com algumas garrafas de aguardente, de marcas variadas (todas vindas de Belém) e duas ou três peças de fazenda ordinária no mostruário e alguns chapéus de palha. Todas as transações no comércio entre os 'aviados' e os 'aviadores' são feitas à base de confiança. O caboclo recebe adiantadamente os seus gêneros, isto é, o seu aviamento e em troca traz o seu pescado[...]¹⁴⁵

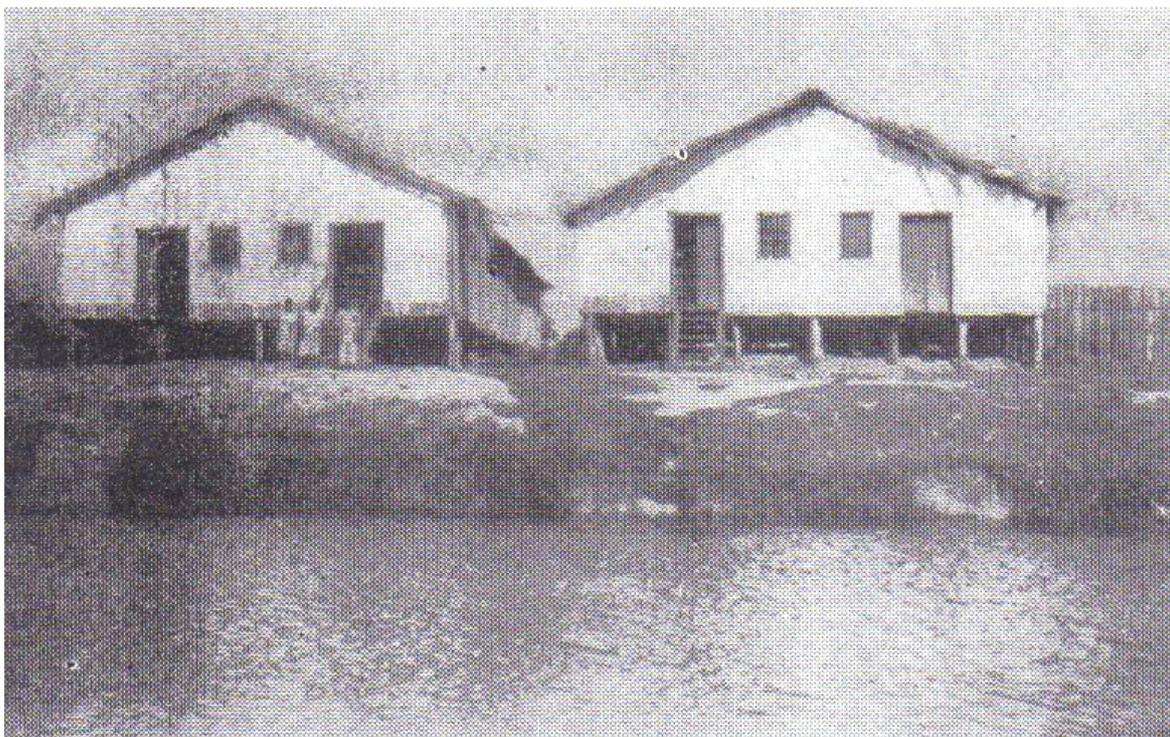
Essa parece ter sido uma situação não muito comum para as casa de comércio, pois os regatões entrevistados lembram que elas tinham um amplo

¹⁴⁵ Guerra. Op. cit., p. 306.

plantel de mercadorias. Algumas, inclusive, forneciam mercadorias para os regatões.

Na imagem abaixo, pode-se observar duas casas de comércio na região do rio Maracá, sul do Amapá, área de extração de látex e coleta de castanha-do-pará.

Ilustração 3



Casas de Comércio no rio Maracá.

Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949

Os regatões, desde o período anterior a implantação do Projeto Jari, já tinham certa importância no processo de escoamento dos produtos extraídos dos seringais e castanhais pelos trabalhadores extrativistas. Mesmo depois da implantação do Projeto, em 1948, os regatões – ao lado das casas comerciais das Praças Macapá e Santana –, continuavam sendo importantes, principalmente na *“apropriação dos produtos florestais pela população extrativista que permaneceu nessa atividade”*.¹⁴⁶ Essa economia era toda subsidiada, à época, pelos transportes realizados nas hidrovias, segundo observa o mesmo autor.

¹⁴⁶ FILOCREÃO, Antônio Sérgio Monteiro. *Extrativismo e capitalismo na Amazônia, o funcionamento e a reprodução da economia extrativista do sul do Amapá*. Macapá/AP, Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 2002, p. 133.

Na região sul do Território Federal do Amapá, a área situada entre o rio Vila Nova e o Jari – desde o ciclo da borracha –, ¹⁴⁷ montou-se nessa região uma estrutura produtiva e comercial que tinha no trabalhador extrativista do leite da seringueira – matéria-prima do látex – e na coleta de castanha-do-pará, o sustentáculo econômico da região. Assim, a região se caracterizava por uma certa tradição na exploração extrativista do látex pelo seringueiro, e da castanha pelo castanheiro, denominação para os apanhadores dos ouriços de castanha.

No mapa da página seguinte, Antônio Teixeira Guerra nos fornece as principais atividades econômicas do Amapá na década de 1950, e suas respectivas áreas de importância, divididas em sete (7) zonas econômicas. ¹⁴⁸ Os números no mapa indicam as seguintes zonas econômicas: 1 – Zona extrativista vegetal do Jari; 2 – Zona de extração de minérios; 3 – Zona da pecuária; 4 – Zona de faiscação do ouro do Lourenço e do Oiapoque; 5 – Zona de lavoura indígena do Uaçá; 6 – Zona de extração de madeira e essências de pau-rosa; 7 – Zona de pesca.

O coronel José Júlio de Andrade foi um latifundiário da região, dono de propriedades que abrangiam três milhões de hectares. Suas terras encontravam-se no Estado do Pará, nos municípios de Almerim, Porto de Moz e no Território do Amapá, na região do Jari. ¹⁴⁹ Nas suas propriedades imperava o sistema de exploração extrativista de seringueira e da castanheira.

Em 1948, todo o espólio de José Júlio foi vendido a um consórcio de empresas portuguesas que deram início ao Projeto Jari, o que transformou toda a estrutura extrativista já existente em grupo administrativo de três empresas que compreendiam: a Jari Indústria e Comércio, a Companhia Industrial do Amapá e a Empresa de Comércio e Navegação Jari Ltda. ¹⁵⁰ Esta iniciativa conferiu a tentativa de dar uma nova estrutura econômica à região do Jari.

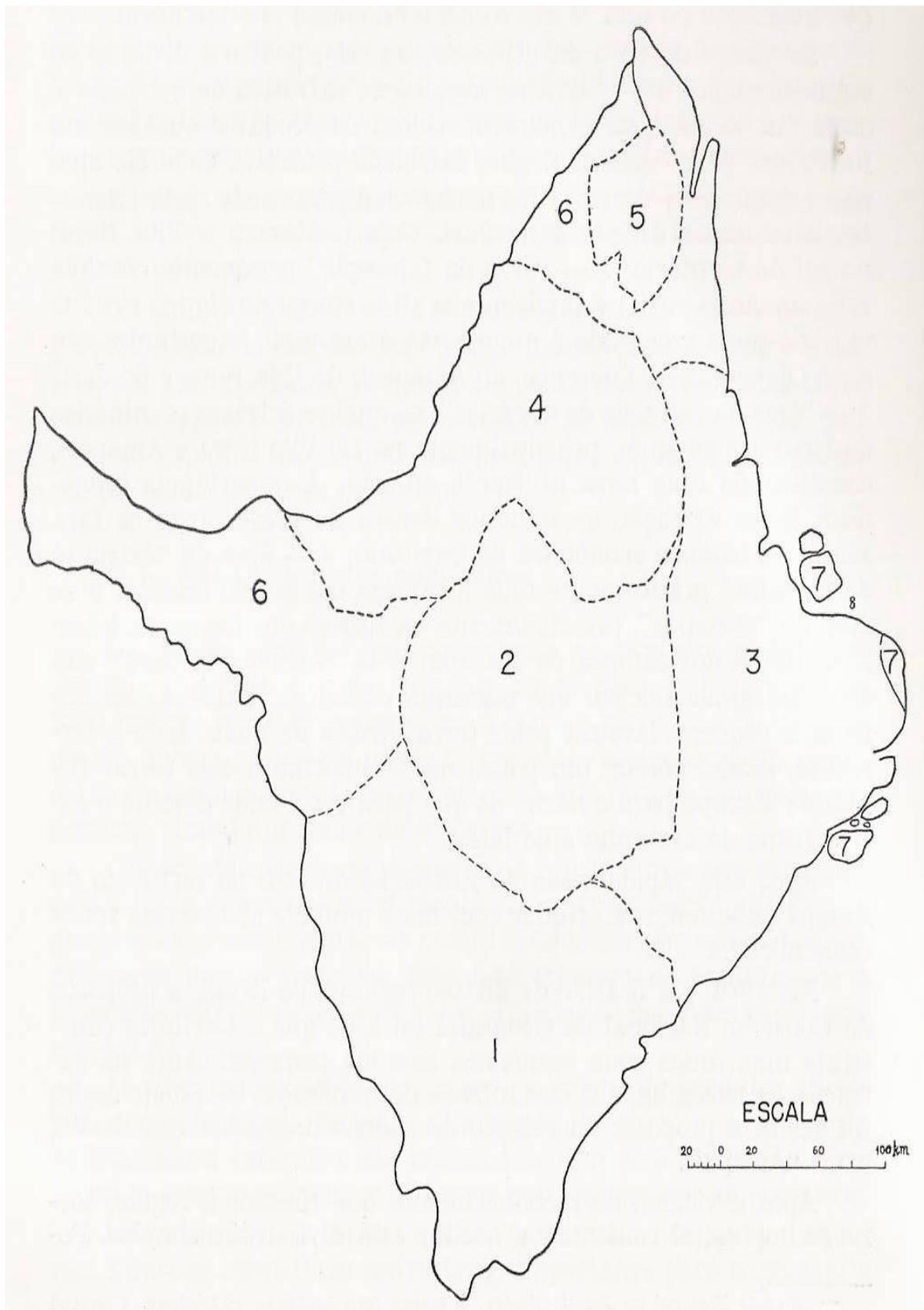
¹⁴⁷ Iniciado na segunda metade do século XIX.

¹⁴⁸ Guerra. Op. cit.

¹⁴⁹ LINS, Cristóvão. *Jari – 70 anos de história*. Rio de Janeiro, Dataforma, 2001, p. 37.

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 100.

Ilustração 4



Zonas econômicas do Território Federal do Amapá, na década de 1950.
Fonte: Antônio Teixeira Guerra

A respeito da criação e das mudanças, Antônio Teixeira Guerra observou em 1954, que:

A finalidade da fundação dessa companhia foi transportar a produção de borracha e da castanha dessa região para a cidade de Belém, e realizar a colonização do vale. Hoje ela é proprietária de praticamente todos os seringais do rio Jari, sendo ditadora dos preços dos produtos dessa região. A companhia tem as seguintes casas de comércio ou filiais no Jari: Caracuru, Limão e Santo Antônio das Cachoeiras. Além do Jari também estão se expandindo pelos rios Cajari, onde já instalou dois barracões: Santana e Água Branca.¹⁵¹

Os castanhais e os seringais da região eram arrendados aos caboclos que ficavam na obrigação de se aviarem no barracão e de vender todo o produto para a companhia. O sistema de financiamento da companhia, portanto, é o *aviamento*, que estabelece um vínculo quase irrevogável entre o trabalhador e a empresa.

Antônio Filocrião observa que, mesmo com a tentativa de tornar a exploração e a produção da borracha e da castanha com uma organização mais capitalista, fora dos domínios da empresa, as relações de trabalho continuavam assentadas em processos extrativistas e a produção desses trabalhadores era adquirida, em grande medida, pelos regatões e pelas casas de comércio dos municípios de Macapá e Santana.¹⁵²

No período de funcionamento da fase portuguesa do Projeto Jari,¹⁵³ os regatões geralmente negociavam diretamente com os proprietários das casas de comércio pertencentes à empresa ou, de alguma forma, atreladas a ela, estando implicitamente proibidos de comerciar junto aos seringueiros e castanheiros. As ditas casas praticavam o *aviamento* que se processava da seguinte forma: a casa de comércio fazia uma espécie de adiantamento em mercadorias [*estivas*: feijão, arroz, açúcar, café e charque] aos trabalhadores extrativistas que ficavam na obrigação de vender/entregar todo o produto extraído e coletado para a empresa. Tentavam amortizar a dívida contraída com os mantimentos – como geralmente o

¹⁵¹ Guerra. Op. cit., pp. 291/292.

¹⁵² Antônio Filocrião. Op. cit., p. 133.

¹⁵³ **N. do A.** Em 27 de Março de 1967 a Jari foi vendida pelos portugueses ao mega-empresário norte-americano Daniel Keith Ludwig, iniciando assim a fase Ludwig do Projeto Jari. A fase portuguesa da Jari durou 19 anos.

saldo do trabalhador ficava sempre negativo –, ocasionando um atrelamento por tempo indeterminado junto à empresa.

Alguns regatões não se limitavam a negociar somente com os barracões e conseguiam tratar diretamente com o trabalhador. A partir desse momento, os regatões passavam a não ser mais bem-vindos nas regiões em que predominava o monopólio comercial dos barracões. Quando o seringueiro ou o castanheiro comerciavam diretamente com o regatão, este ato era considerado uma insubordinação, ou até mesmo uma afronta junto à empresa extrativista ou ao seringalista que aviava aquele trabalhador por intermédio das casas de comércio ou barracões. Assim, tal trabalhador poderia sofrer sérias restrições quanto ao acesso às estradas de castanha ou de seringa, e em alguns casos extremos, dependendo da dívida que o trabalhador possuísse com a empresa, poderia até mesmo ser coagido fisicamente.

Raimundo Gomes Viana regateou na década de 1950 na região do rio Jari, ao sul do Território do Amapá. Por diversas vezes, vendeu para os trabalhadores extrativistas [seringueiros e castanheiros] da Empresa Jari, a despeito da existência das casas de comércio e das restrições de regatear nos domínios da empresa. Raimundo recorda que:

[...] Naquela época, a Jari, a empresa que tinha lá era uma empresa portuguesa, o ramo deles era só látex de verão, e *balata* de castanha na época do inverno, depois eles começaram a proibir que a gente entrasse. O regatão tirava licença aqui em Mazagão [cidade ao sul do Território], pra comerciar, pra fazer o comércio de regatão lá dentro [da empresa], mas só tinha, quer dizer a licença só permitia o comércio lá do lado do Território [Amapá], do lado do estado [Pará] não tinha, mas a pessoa [regatão] ficava lá e fazia todo o comércio [...] A empresa era muito cara, tinha casa *surtida* de mercadoria [casa de comércio], mas era cara a mercadoria [...] [Assim] a gente vendia quase toda mercadoria: vendia perfume, mercadoria de *estiva* que a gente chama, a farinha, o café, o açúcar, tudo, fumo também. Não tinha como não negociar, bastava *encustar* a canoa.¹⁵⁴

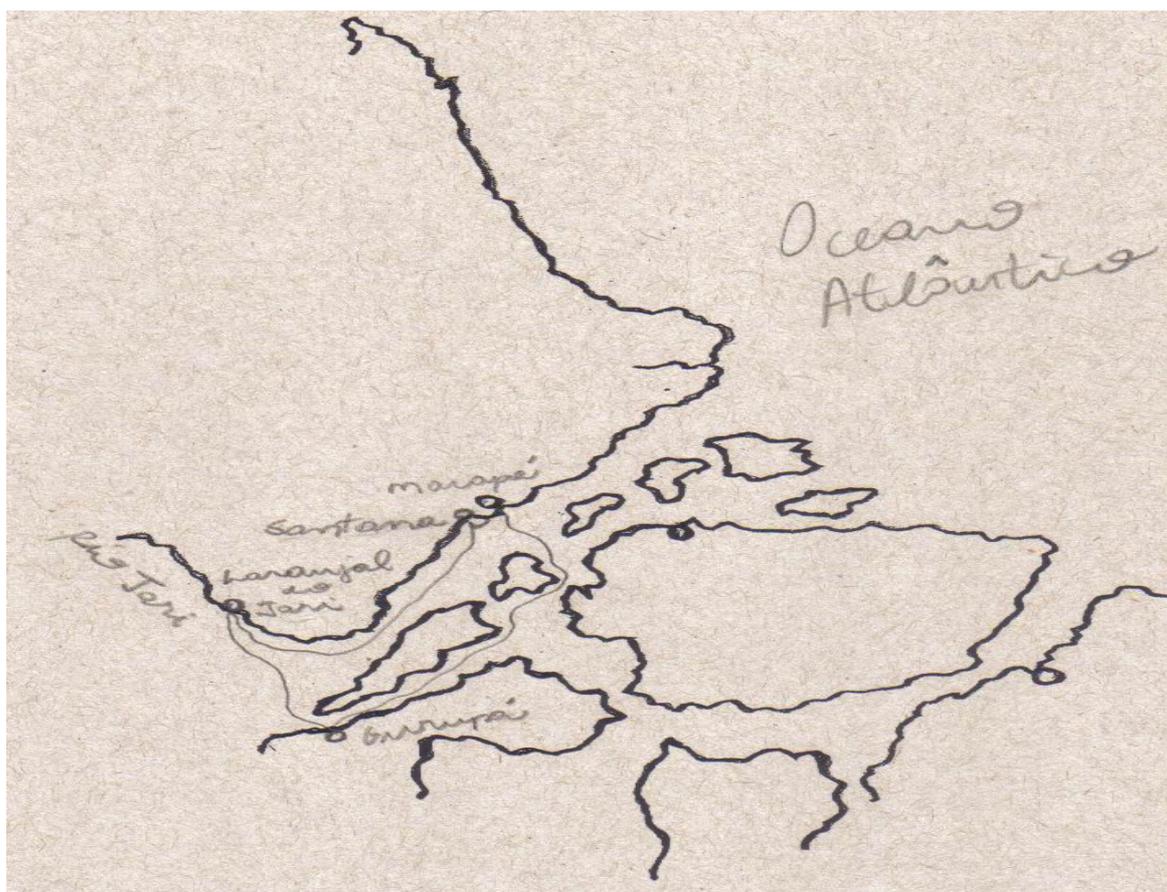
A alusão feita por Raimundo Viana em relação à proibição imposta pela empresa se referia basicamente a dois aspectos: primeiro, era a concorrência que

¹⁵⁴ Depoimento Raimundo Gomes Viana, regatão, 69 anos, nascido no município de Gurupá, Estado do Pará.

os regatões levavam às casas de comércio quando conseguiam negociar diretamente com os trabalhadores a um preço muito mais em conta ao praticado pelos barracões, de maneira que a negociação girava basicamente em torno da troca das estivas que regatões carregavam com os hectolitros ¹⁵⁵ de castanha e os latões de látex trazidos pelos trabalhadores. A empresa acusava aos regatões de fazer os trabalhadores desviar os produtos para negociar diretamente com os regatões. Na verdade, os regatões surgiam como uma possibilidade de os trabalhadores negociarem em estivas a preço que permitiam a eles ficar com um certo saldo da produção.

Abaixo, o esboço da rota na qual Raimundo Viana conseguia furar a patrulha da empresa:

Ilustração 5



Rota de Raimundo Viana entre as cidades de Gurupá, Laranjal do Jari, Santana e Macapá.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

¹⁵⁵ Medida de peso usado na pesagem da castanha: um (1) hectolitro equivale a 8 latas de 20 litros cheias de castanha.

A outra acusação dirigida aos regatões pelos donos das casas de comércio e pelos diretores da empresa referia-se ao fato de que os mascates fluviais levavam cachaça para vender aos barracões, fazendo com que muitas vezes os trabalhadores não cumprissem com suas obrigações em relação à quantidade de produto de extração vegetal exigida pela empresa e, em alguns casos, cometendo atos de insubordinação e desordem nos domínios da empresa.

Acontece que esta alegação era só uma forma de desqualificar o regatão como sendo portador e facilitador do acesso ao produto que levaria a desordem e a insubordinação dos trabalhadores extrativistas. Quando, a bem da verdade, os próprios barracões ou casas de comércio vendiam deliberadamente a cachaça e, em muitos casos, a aguardente de cana era um dos únicos produtos existentes nas prateleiras desses estabelecimentos.

Assim, estabelecer e difundir – a respeito do regatão –, a imagem de difusor da desordem através da facilitação da aquisição da cachaça era uma forma de desqualificá-lo e acabando por coloca-lo na marginalidade, na ilegalidade, principalmente dentro dos domínios dos seringais da empresa.

Para os trabalhadores extrativistas, adquirir a cachaça não representava uma desobediência aos ditames da empresa, mesmo porque se essa afirmação não fosse questionada, ficaria a impressão de que todos os trabalhadores viviam ávidos pela bebida. Fica implícito na construção dessa imagem que existe uma disputa entre as casas de comércio dos seringais e os regatões, disputa pela preferência dos trabalhadores extrativistas na hora de adquirir suas mercadorias. A desqualificação do regatão como portador da desordem era uma simbologia que se mostrava muito forte.

De qualquer maneira, a cachaça era só mais um produto de comercialização, que os regatões comercializavam ao lado de outras mercadorias que compunham os seus estoques. Assim, fica a questão: a cachaça vendida pelos barracões e cobrada na produção dos trabalhadores poderia ser consumida, já que trazia lucro para a casa de comércio. E a vendida pelos regatões, não tinha seu consumo aceito.

Nas imagens que se seguem, destaca-se a de uma casa de comércio na boca do rio Jari e em outra uma casa de seringueiro, típica dos rios da região sul do Amapá.

Ilustração 6



Barracão da Empresa de Comércio e Navegação Jari Ltda.
Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949

Ilustração 7



Casa de seringueiro à margem do rio Jari.
Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949.

Pequenos povoados – como registrado abaixo –, provocavam uma demanda de comércio regular e se tornavam ponto obrigatório para o regateio.

Ilustração 8



Pequeno povoado situado na boca do rio Jari
Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949

A imagem dos regatões desonestos encontrou ressonância entre os seringueiros, que viram no regatão um sujeito que não aliviava nas negociações e sempre ganhava mais do que devia.¹⁵⁶ Esta imagem do regatão ficou emblemática quando os seringueiros da região de Brasiléia, no Estado do Acre, elaboraram uma oração intitulada *Pai Nosso do Seringueiro*. Nesta oração, regatão e patrão são colocados como os maiores algozes do *povo da seringa*, nas seguintes palavras:

Seringueira que estais na selva
Multiplicados sejam os vossos dias
Venha a nós o vosso leite
Seja feita a nossa borracha
Assim na prensa como na caixa

¹⁵⁶ **N. do A.** A ação de sempre sair lucrando a mais, no Amapá, chama-se *tirar o couro do freguês*, assim como os patrões faziam.

Para o sustento de nossas famílias
Nos dai hoje e todos os dias
Perdoai nossa ingratidão
Assim como nós perdoamos
As maldades do patrão
E ajudai a nos libertar
Das garras do regatão.¹⁵⁷

Os sujeitos aqui entrevistados recordam que, a respeito das viagens de regatão, a principal característica deste comércio tipicamente amazônica era o negócio baseado na troca de *estivas* por produtos de extração vegetal. No geral, o interesse dos regatões *marajoaras*, *a priori*, era voltado para as mercadorias principalmente as de origem vegetal (semente de ucuúba, óleo de andiroba, breu) e menos ao dinheiro amoldado. Isto se explica pelo fato de que tais produtos despertavam interesses na Praça – principalmente da cidade de Belém –, em suas fábricas e armazéns, que necessitavam desses produtos como matéria-prima para muitas suas produções.

A semente de ucuúba era vendida em Belém, principalmente para as fabriquetas que produziam produtos de higiene pessoal, como sabonetes para o banho e cremes para a pele; o óleo de andiroba era muito utilizado na fabricação de remédios e cremes para massagens corporais no combate a inchaços e inflamações de todos os tipos; o breu interessava aos estaleiros para a recuperação e calafetação das embarcações e, também, em fábricas que necessitavam de produtos com alto teor colante.

No momento da venda desses produtos em Belém, os regatões recebiam o pagamento em dinheiro e partiam para a aquisição de novas *estivas*, retornando as viagens. Elias Batista explica as várias fases do engenhoso processo de negociações comerciais:

[...] deixava pendurado, constante o *camarado*, a vista era muito difícil, constante deixava pendurado, quando baixava vinha pegando breu, a gente comprava tudo, uma dispensa [...] A gente comprava [...] A gente se interessava mais na mercadoria do que no dinheiro, pra ser sincero, porque com aquela mercadoria, por exemplo, eu tinha comprado a *estiva*, por exemplo, a 3 cruzeiro, quer dizer nessa época a 5 cruzeiro, eu tinha vendido a seis, aí

¹⁵⁷ARAÚJO, Jaime da Silva. *Pai Nosso do Seringueiro. In Poemas, Hinos e Rezas sobre os seringueiros, suas vidas e lutas*. Brasília/AC, Conselho Nacional dos Seringueiros – Comissão Municipal de Brasília, 1987.

recebia aquela mercadoria dele, já vendia a 7... 8, com aquela mercadoria que a gente tinha vendido [...] ¹⁵⁸

O momento do lucro para o regatão estava justamente na revenda dos produtos de origem agro-florestal, visto que esses eram adquiridos na troca com as *estivas*. Essas, então, eram compradas muitas vezes a crédito em armazéns ou depósitos pelos regatões por um valor determinado. Depois, com a continuidade dos negócios, este valor era duplicado, senão triplicado e, com a concretização final do negócio, junto às empresas ou aos intermediários que adquiriam os produtos de origem vegetal.

Rezende Rubim, ao descrever as embarcações de regatão observadas nos portos de Belém e Manaus em 1939, constatou a forma de aquisição de mercadorias utilizada pelos regatões, destacando o papel dos grandes negociantes que só navegavam pelos altos ou grandes rios da Amazônia, como o Amazonas, o Solimões, o Negro e o Tapajós:

A embarcação que acabamos de descrever constitui o que se chama grande regatão e tem seu centro de ação em Belém e Manaus. Ali naquelas praças, quando pertence a qualquer casa comercial, destaca-se uma parte da mercadoria existente e quase sem vendagem, para o comércio dos altos rios, muito remunerador. Há outros tipos de regatão que retiram a mercadoria das mesmas praças em consignações, e, ainda outros, que fazem o sortimento a crédito. Entre os últimos enquadra-se toda a série das embarcações pequenas, desde a lancha rebocadora de batelão (chata), até a pequena canoa chamada no lugar de montaria. ¹⁵⁹

Em 1939, Rezende Rubim viajou pela Amazônia e Mato Grosso e escreveu o livro *Reservas de Brasilidade*, destacando-se o capítulo *Impressões de Viagem*, que continha anotações a respeito dos vários aspectos naturais e humanos da região. Em suas observações, constatou que “[...] *não há quem viva na Amazônia que desconheça o regatão [...] que faz comércio nos rios da região*”. ¹⁶⁰ O autor então observou que o negócio efetuado era ainda assentado na troca de mercadorias, remontando a práticas comuns do período colonial. Escreveu que

¹⁵⁸ Depoimento Elias Batista, regatão.

¹⁵⁹ RUBIM, Rezende. Op. cit., p. 299.

¹⁶⁰ Ibidem, p. 295.

“[...] o negócio é feito a troco de mercadorias, sendo portanto a mais primitiva forma de comércio”.¹⁶¹

Para o período de atuação comercial dos regatões estudados nesta pesquisa (1945-1970), o método mais usual de negociar pelos interiores da Amazônia continuava sendo a troca direta de mercadorias [*estivas*] por produtos agro-florestais.

Edmundo Teixeira¹⁶² cresceu vendo o pai sustentar a família com os lucros obtidos em um pequeno ponto comercial no município de Afuá. Aos 10 anos, Edmundo já ajudava no comércio com a pesagem e medição dos produtos expostos nas prateleiras da venda. O pai de Edmundo tinha duas limitações físicas que o impediam de trabalhar sem o auxílio de outrem: a miopia e o aparecimento de um ferimento no braço direito que nunca sarou, tendo como conseqüência a amputação do referido membro. Mesmo com todas essas dificuldades, o pai conseguiu adquirir uma embarcação para regatear. A família mantinha ao mesmo tempo o pequeno comércio e um *batelão* com capacidade para cinco (5) toneladas.

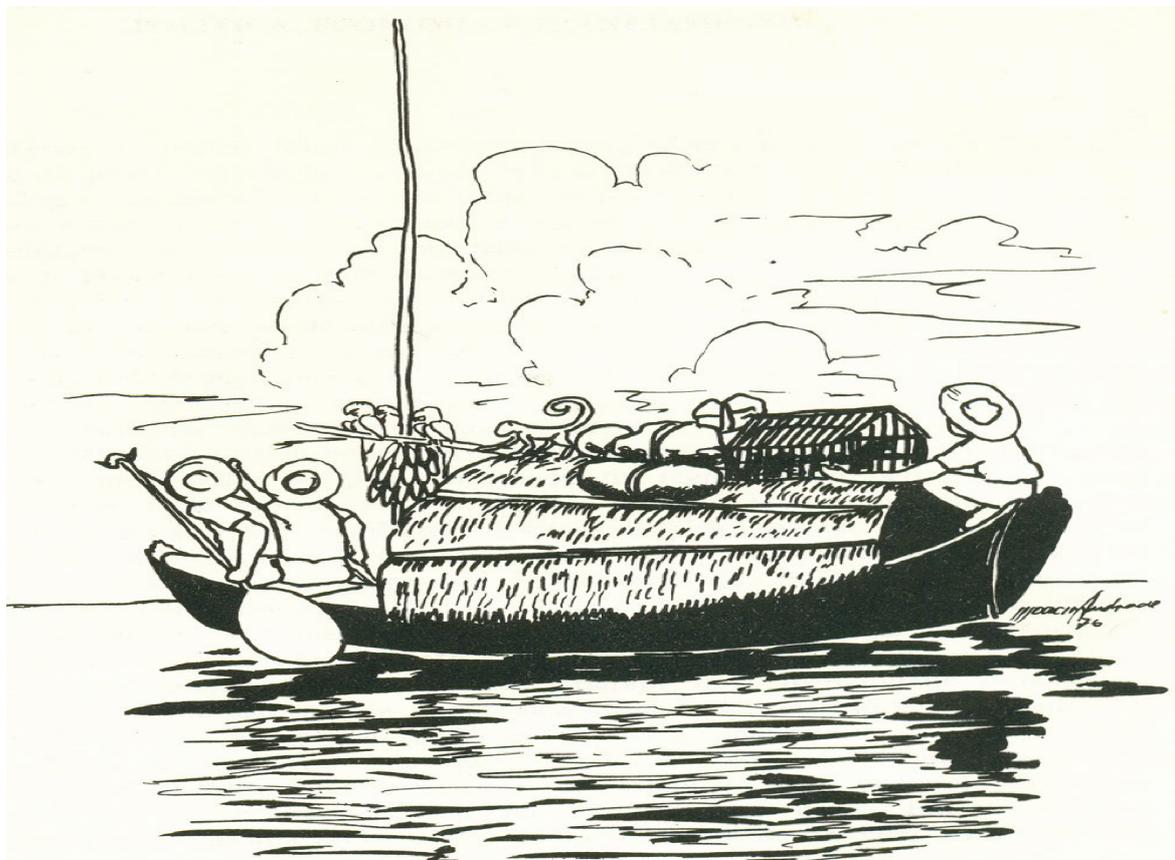
O *batelão* do pai de Edmundo era do tipo escaler – uma embarcação muito comum na Amazônia –, coberto com um toldo feito de palha e com dois remeiros na proa e uma pessoa pilotando o *batelão* na popa. Nas imediações da localidade de Anajás, os rios não têm uma incidência de ventos fortes – são *rios mortos*, como denominavam os regatões, e por essa razão se explica a predominância do escaler, e não da canoa movida à vela na região. O conhecimento da natureza e o lidar com ela fica evidente na explicação dada por Edmundo Teixeira.

Na imagem a seguir visualiza-se uma embarcação do tipo escaler, similar à utilizada pelo pai de Edmundo nos rios da região de Anajás.

¹⁶¹ Rezende Rubim. *Ibidem*, p. 295.

¹⁶² Depoimento de Edmundo Teixeira Filho, regatão, 58 anos, nascido no município de Afuá, Estado do Pará, e que ainda hoje trabalha no ramo da compra, transporte e revenda de madeira.

Ilustração 9



Canoa do tipo escaler coberta com as ramas de alguma palmeira da região.
Fonte: Ilustração de Moacir Andrade reproduzida por Samuel Benchimol

Os regatões se enraizavam, se reproduziam e se difundiam ao longo dos rios da região muitas vezes assentados na adesão de filhos e familiares a esse tipo de trabalho, a partir da experiência adquirida. Experiência que se articulava no convívio familiar. Em certo sentido, bem diferentes do que proferiam os primeiros estudos a respeito dos regatões, vistos naquele momento como sujeitos sem lar e laços de família.

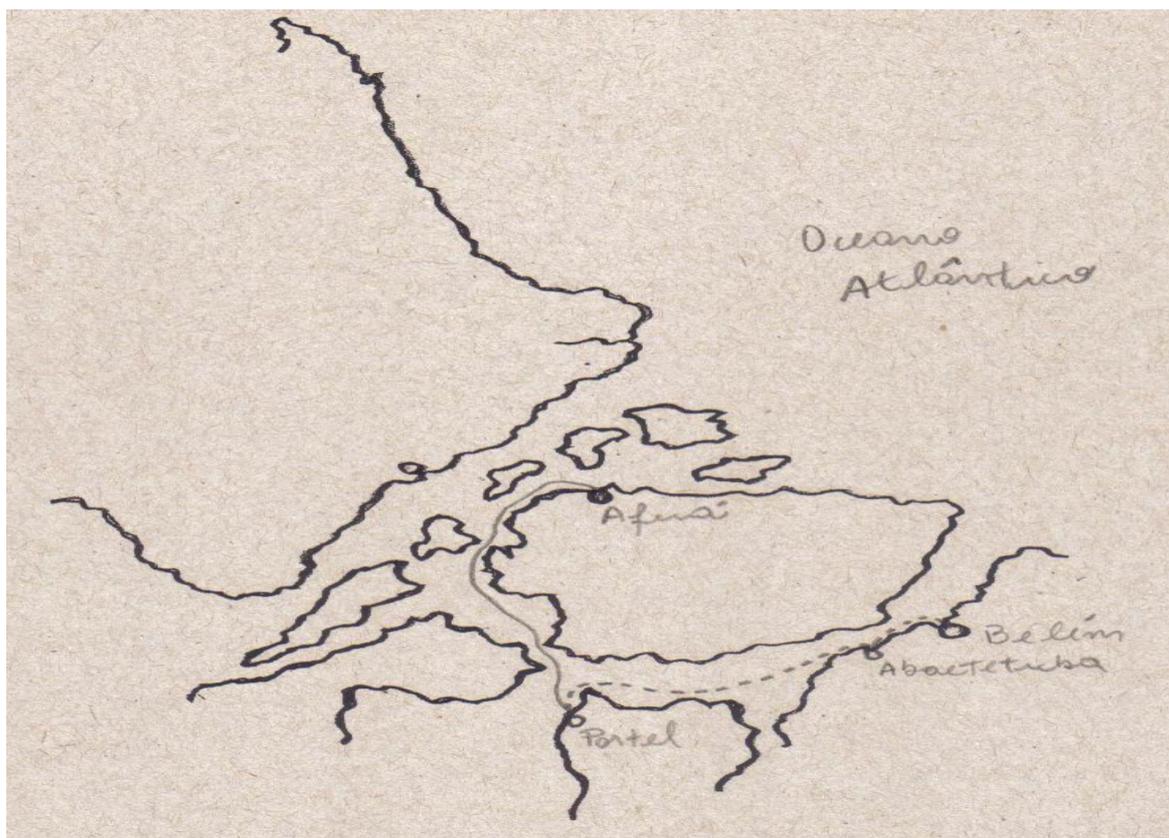
Edmundo Teixeira Filho,¹⁶³ regatão por mais de 30 anos, aos 25 anos de idade começou a trabalhar *embarcado*, como ajudante, na canoa motorizada de propriedade do sogro. A embarcação tinha o nome de *Rio Mocooncho*, referência a um rio das imediações do município de Afuá. Naquele momento, era um regatão peixeiro, ou seja, sua atividade se concentrava na compra de peixes nas proximidades da cidade de Portel. A conservação dos peixes era realizada em caixas térmicas com gelo adquirido na cidade de Belém ou Abaetetuba, para a

¹⁶³ Edmundo Teixeira Filho, regatão.

posterior revenda no atacado para os atravessadores dos portos das cidades de Afuá e Portel.

No esboço do mapa, a seguir, a linha contínua representa o circuito de compra do peixe – geralmente *pescada e dourada* –, e a linha pontilhada representa o circuito da compra do gelo para a conservação do pescado.

Ilustração 10



Rota da compra de peixe e gelo nas localidades de Portel, Afuá, Abaetetuba e Belém.
Fonte: Arquivo pessoal do autor

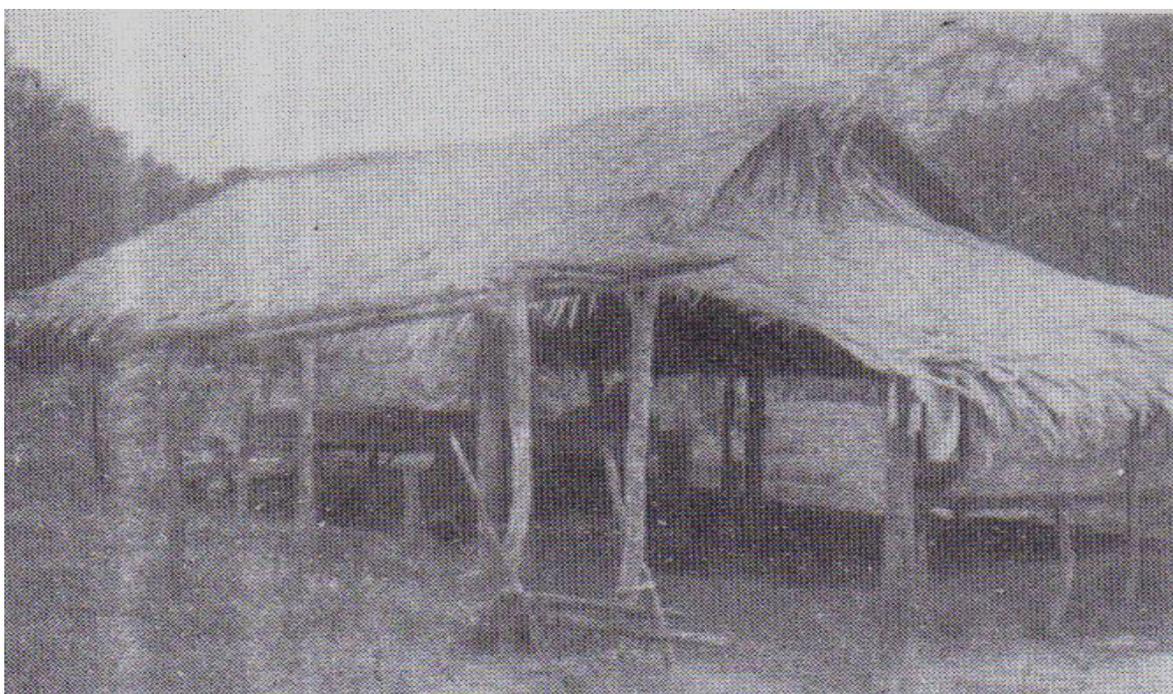
Durante pouco mais de um ano, Edmundo regateou com o sogro e, já residindo na cidade de Macapá com a esposa e uma filha, valeu-se da experiência adquirida no trabalho *embarcado* como regatão geleiro e resolveu alugar uma pequena lancha motorizada com capacidade de carga de pouco mais de oito (8) mil quilos, conseguindo contratar um ajudante para a carga e descarga das viagens, retomando a compra de peixes.

A embarcação tinha o nome de *Betânia*, e a novidade, na iniciativa de Edmundo foi que ele também passou a obter farinha de mandioca e mel de

abelha – produtos oriundos principalmente do arquipélago do Bailique –, para posterior revenda nos lugares localizados na parte oeste da Ilha de Marajó.

Na imagem abaixo, registrada em 1949, verifica-se uma casa de farinha típica da Amazônia. Este local não era tão somente para a produção da farinha, mas servia para reunir toda a família no processo de transformação do farelo de mandioca, quando os laços familiares também se estreitavam. Os regatões encostavam e obtinham, além da farinha, informações sobre a hora da maré, a direção dos ventos e deixavam recados e informações.

Ilustração 11



Casa de farinha, local típico de produção do produto na Ilha de Marajó
Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1950

Edmundo especializou-se em negociar suas mercadorias com os proprietários de algumas serrarias espalhadas pelas imediações dos municípios de Anajás e Portel.

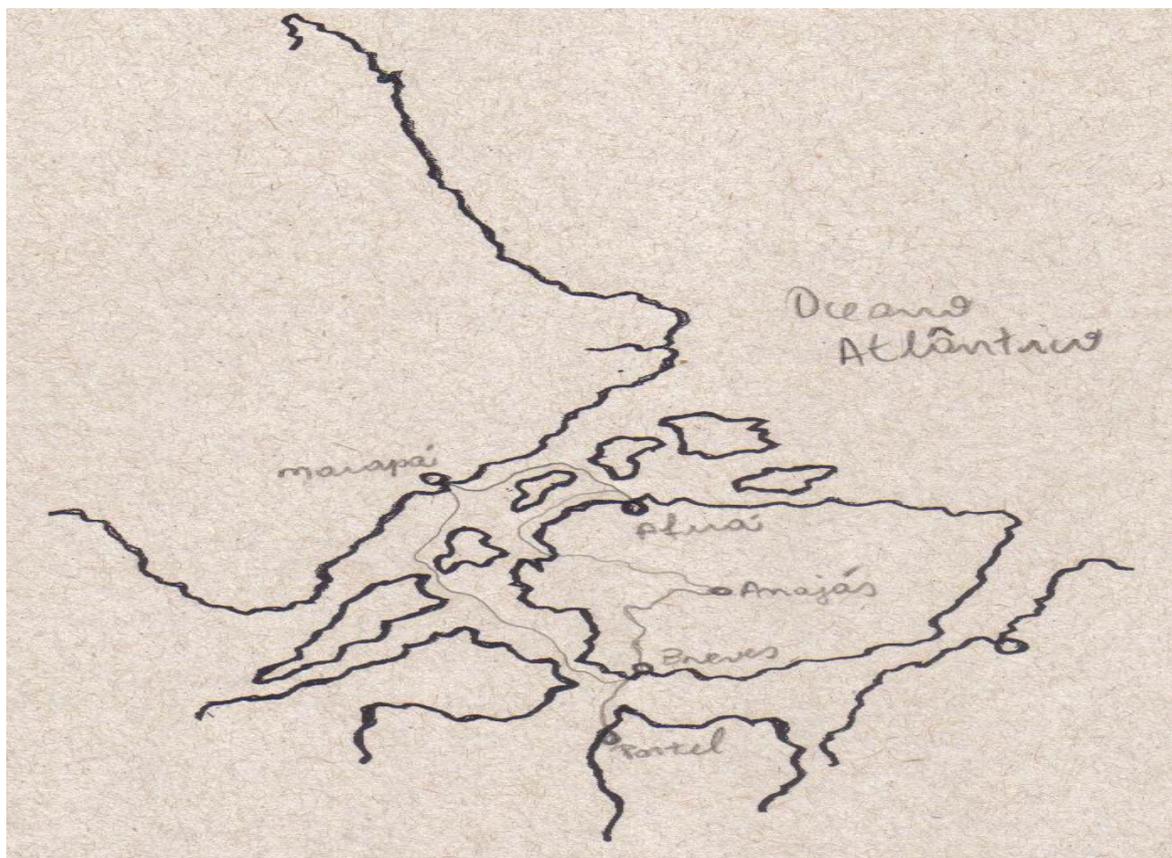
Os produtos que interessavam às serrarias eram feijão, charque, arroz, sabão em barra, tabaco e sal, que os donos revendiam aos seus empregados e diaristas. O preço de revenda era determinado pelos patrões, o que transformava muitas vezes o ordenado desses trabalhadores na própria dispensa fornecida pelos proprietários.

Com o dinheiro ganho na venda da madeira, Edmundo pagava o aluguel da canoa, o ajudante e adquiria novas mercadorias [estivas] para novamente fazer sua rota comercial nos municípios de Afuá, Breves, Anajás, Portel e Macapá. Edmundo recorda que:

O dinheiro que eu gastava a gente já vinha faturar o dinheiro pra cá (Macapá), quer dizer, pegava esse produto (madeira) lá, né, e vinha já fazer o dinheiro aqui [...] a gente comprava (estivas) aqui no comércio, já tinha armazém. Comprava naquele tempo... ali no Remanso na orla [...] tinha o João Viana, a gente comprava mercadoria por aí e ia vender [...] comprava no crédito, quando dava a gente comprava a vista, quando não uma parte a vista e financiava uma parte, tinha que ser desse jeito.¹⁶⁴

No esboço abaixo, verifica-se o circuito comercial realizado por Edmundo quando passou a regatear por conta própria.

Ilustração 12



Rota entre as cidades Afuá, Macapá, Anajás, Breves e Portel.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

¹⁶⁴ Depoimento de Edmundo Teixeira Filho, regatão.

Com a madeira bruta recebida em troca dos mantimentos e das *estivas*, Edmundo dirigia-se para a estância *Bira*, na cidade de Macapá, mais especificamente no bairro da *Vacaria*,¹⁶⁵ no *Baixo da Mucura* – espécie de porto de atracação e amarração das embarcações –, considerado, por alguns regatões, melhor para encostar a canoa do que na Doca ao lado da Fortaleza, que apresentava um canal muito raso e não era aconselhável para encostar canoas com capacidade de carga acima das 10 toneladas. No *Baixo da Mucura* existiam muitos aturiás¹⁶⁶ e “[...] a gente descia por trás dos aturiá pra não pegar muita pancada na maresia, era mais tranqüilo, quebrava muito a força dela”.¹⁶⁷

A imagem abaixo mostra a Fortaleza de São José de Macapá, do lado esquerdo do monumento situava-se o *Baixo da Mucura*, e do lado direito, a Doca do Igarapé da Fortaleza.

Ilustração 13



Fortaleza de São José de Macapá, que separava a Doca do Baixo da Mucura.
Fonte: Relatório de Atividades do Governador Janary Gentil Nunes, 1944

¹⁶⁵ **N. do A.** Antigo bairro da cidade que se localizava à *beira* do rio Amazonas, recebendo esse nome em função da existência de um lote de vacas que pastavam no local, criadas por seu Barbosa – dono das terras. Atualmente o bairro denomina-se Santa Inês.

¹⁶⁶ Espécie de arbusto aquático que cresce nas margens de alguns rios na Amazônia, o aturiá possui espinhos fortes e afiados.

¹⁶⁷ Depoimento de Edmundo Teixeira Filho, regatão.

Após a realização de umas quatro ou cinco viagens na lancha alugada – a *Betânia*, os negócios realizados com as serrarias e com a troca de *estivas* por madeira estavam dando tão certo que as encomendas feitas pela estância *Bira* duplicaram e, às vezes, até mesmo triplicaram. Para atender a essa demanda, Edmundo alugou uma embarcação maior, que suportava 15 mil quilos. O aluguel da nova canoa se deu numa localidade chamada Furo da Cidade, adquirida de um senhor conhecido pelo apelido de *Dedé*.

Algumas viagens após o aluguel, os pedidos na quantidade de madeira entregue na serraria aumentaram novamente. Com o crescimento das solicitações, Edmundo tomou a decisão de comprar sua primeira canoa, mas, como já estava utilizando a *Betânia* fez proposta de compra para o proprietário *Dedé*. No entanto, o dinheiro guardado do regatão só permitiu que ele comprasse o casco sem o motor. Ou seja, o barco era de Edmundo, mas este continuava a pagar o aluguel do motor ao dono de origem.

Durante o período em que Edmundo economizou o dinheiro para comprar seu próprio barco, ele ainda alugou mais duas canoas, sempre pressionado pelo aumento das encomendas de madeira: uma era chamada *Rainha do Adro* e ficava amarrada no porto do *Baixo da Mucura*; e a outra era a *Rio Pedreira*, na qual passou a regatear também para a localidade de Abacate da Pedreira, localizada ao norte da cidade de Macapá.

Mesmo já estando com uma canoa própria, Edmundo continuava com um problema. As peças de madeira mais pesadas exigidas pela estância obrigavam o regatão a pagar o frete do transporte de um barco freteiro chamado *Rio Quatá*, de propriedade de *Zé Rabelo*, que na verdade era uma canoa *boieira*,¹⁶⁸ mas fazia na *camaradagem bem paga* o frete da madeira para Edmundo. Assim, embora os lucros crescessem, cresciam também as despesas, o que incomodava bastante a Edmundo. Segundo ele, naquele momento o que mais dificultava o negócio era o fato de não possuir um barco de *responça* (bom) para o transporte da madeira.

Finalmente, depois de quase meia década regateando em canoas alugadas e fretadas, Edmundo conseguiu adquirir um barco completo e com capacidade para 30 toneladas. A embarcação era em estilo *gaiola*, que é um barco tipicamente cargueiro adequado ao transporte de madeira. O nome

¹⁶⁸ Embarcação própria para o transporte de gado, carregando em média de 15 a 20 bois adultos.

escolhido para batizar a primeira embarcação foi *Mar Vermelho*. Por ser evangélico, o regatão buscou uma referência historicamente bíblica para o seu barco. Quando adquiriu outros barcos [foram três no total], o nome dado era sempre o mesmo: *Mar Vermelho II* e *Mar Vermelho III*.

Ainda que possuindo três embarcações,¹⁶⁹ o regatão Edmundo não diversificou os seus negócios e continuou trocando *estiva* por madeira e revendendo-as, como recorda:

[...] eu continuava vendendo mantimento sabe, mas eu já não ia buscar de lá [Belém], eu já pegava daqui mesmo [Macapá], levava o charque, o feijão, *estiva* né, a gente levava e trocava com madeira e chegava aqui e ia vender a madeira [...] quando não levava no Araguari (rio da região) que é o mesmo sistema.¹⁷⁰

Assim, o cerne dos negócios de Edmundo esteve sempre ajustado na troca de mercadorias manufaturadas [*estivas*] por produtos elaborados ou extraídos a partir da floresta. Ele enfatizou não haver mais necessidade de se deslocar até Belém, pois todas as mercadorias necessárias para o seu regatão já podiam ser adquiridas em Macapá, ficando o seu circuito restrito as cidades de Portel, Macapá e algumas localidades no rio Araguari. Mesmo depois de ter conseguido aumentar sua frota, o regatão continuava negociando no mesmo sistema de trocas.

2.2 – “O camarada que é ruim de negócio, ele te experimenta duas vezes, na terceira, ele te logra”¹⁷¹

Uma das características principais do regatão era a forma de negociar assentada na troca de mercadorias. Ao lado dessa particularidade, os negócios acertados tão somente na palavra dada em confiança ao comprador de que as dívidas seriam recebidas pelos regatões junto aos fregueses, se configura como a segunda peculiaridade importante na compreensão desta forma de trabalho típica da Amazônia.

¹⁶⁹ Atualmente, Edmundo Teixeira possui apenas um barco – *Mar Vermelho*, e continua trabalhando no ramo da compra e revenda de madeira na Ilha de Marajó.

¹⁷⁰ Depoimento de Edmundo Teixeira, regatão.

¹⁷¹ Trecho da entrevista de Elias Batista, regatão.

Já em 1839, António Baena ¹⁷² observava que na cidade de Belém, capital da então Província do Grão-Pará, navegavam pelos

[...] rios do mesmo termo da cidade, [estavam a] girar alguns homens em pequenas canoas, que andam de roça em roça a vender gêneros manufaturados para o consumo popular, e os mais necessários nos usos da vida. A estes homens dão o nome de regatões. ¹⁷³

Por esse sistema de negócio os comerciantes da Praça de Belém enviavam – por intermédio dos regatões – mercadorias para as localidades do interior com o intuito de trocá-las por “*produtos naturais sacados dos matos*”, pelos moradores que no processo de negociação recebiam “*o valor venal, parte em moedas e parte em fazenda e víveres*”. Baena classificava a atividade dos regatões como erradia e cigana, pois:

Os traficantes [regatões] não fazem assento estável nas vilas com o intuito de ali efetuarem as operações de sua indústria comercial, esperando que os lavradores conduzam os seus efeitos rurais; pelo contrário, eles se reduzem a manter a canoa tripulada de índios para girar os sítios dos lavradores estabelecidos em diversos rios e lagos, fazendo permutação de gêneros não só com os mesmos lavradores, cuja maioria menos instruída está sempre exposta às fraudes mercantis, mas ainda furtivamente com seus escravos, vendendo-lhes aguardente, pela qual eles tanto anelam e para possuir não hesitam em roubar a seu senhor produtos do trabalho agrário. ¹⁷⁴

Os comentários de António Baena são reveladores, em especial os que tratam dos métodos de negociação dos regatões que se concentravam na troca de produtos manufaturados [*estivas*] por gêneros de origem agro-florestal, sendo este o cerne do comércio. É bem verdade que relatos como os de Baena influenciaram significativamente as interpretações históricas, literárias,

¹⁷² António Ladislau Monteiro Baena nasceu em Lisboa (1782-1850). Foi militar, geógrafo e historiador. Serviu na cidade de Belém, Província do Grão-Pará, chegando a patente de Major do Corpo de Artilharia, tendo atuado na repressão à Cabanagem. Escreveu o *Ensaio Corográfico* e o *Compêndio das Eras da Província do Pará (1615-1838)*. Essas obras são consideradas fundamentais para o conhecimento histórico da Amazônia no período colonial e imperial.

¹⁷³ BAENA, António Ladislau Monteiro. *In Ensaio Corográfico*. Pará, 1839. *Apud* Leandro Tocantins. *Amazônia: natureza, homem, tempo*. Ibidem, p. 69.

¹⁷⁴ Ibidem, pp. 69/70.

sociológicas e até mesmo anedóticas, criadas a partir do espírito trapaceiro e aproveitador do regatão que não tinha nenhum remorso em passar para trás seus incautos fregueses, que teimavam em se deixar enganar pelo *pechelique fluvial*,¹⁷⁵ com essa imagem marcando o lugar do regatão na historiografia regional.

Como já assinalei anteriormente, a leitura feita das fontes e da historiografia que classifica o regatão como trapaceiro, neste trabalho estabeleceu-se outro entendimento a respeito de tais práticas, sendo vistas aqui como artimanhas de sobrevivência.

Na Amazônia, a falta de dinheiro amoeado – principalmente nas localidades mais distantes dos grandes centros urbanos, e em alguns lugares até seguindo a dispensabilidade desse bem monetário [somado ao imperativo dos rios da região], fez surgir no homem amazônico [desde o início da ocupação portuguesa durante o período colonial] a característica identitária que Arthur Cezar Ferreira Reis classificou como *sertanista-fluvial*,¹⁷⁶ ou seja, a configuração do tipo marcante da sociedade amazônica. A esse respeito, Leandro Tocantins afirmou:

As primeiras especializações funcionais operaram-se no grupo indígena. Senão as primeiras, porém as mais sugestivas para a vida regional. Dele saíram o pescador, o caçador, o lavrador de terras (este empregando a derrubada, a coivara e a queimada), o apanhador de drogas e o remeiro. Contingência imperativa da geografia, o remeiro, o tripulante de canoas erigiram-se em tipos da maior valia na sociedade flutuante daquele tempo. Flutuante no sentido da mobilidade social e no figurativo: viver embarcada de um lado para o outro.¹⁷⁷

Para Arthur Reis, o extrativista-agricultor – o comerciante e todos aqueles que se engajaram nos *viveres e fazeres* da região amazônica – traziam a marca do *sertanista-fluvial*. A denominação criada pelo autor foi influência das idéias de Gilberto Freyre na obra *Interpretação do Brasil*, na qual discute e aponta a existência na formação da sociedade brasileira de dois tipos que habitavam as regiões: os *fundadores verticais*, como sendo “os que mais profundamente se

¹⁷⁵ Expressão utilizada por Mário Ypiranga Monteiro. Op. cit., p. 24.

¹⁷⁶ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Aspectos da Experiência Portuguesa na Amazônia*. Manaus/AM, 1966.

¹⁷⁷ Tocantins. Op. cit., p. 68.

arraigaram a terra”, e os *fundadores horizontais*, como aqueles “*homens móveis, migratórios*”,¹⁷⁸ e a esses se amoldava o *sertanista-fluvial* da Amazônia.

A discussão que demonstra a potência dos regatões e seu significado na região amazônica, desenvolvida no Primeiro Capítulo desta Dissertação, buscou clarificar e concordar com a idéia de que “*as relações dos homens com a natureza são indissociáveis das relações que os homens mantêm entre si*”,¹⁷⁹ e, portanto, intrincadas e mutuamente influenciadas, podendo ser observadas segundo a opinião da historiadora Maria Odila Leite da Silva Dias:

[...] as tensões do devir, o movimento e confronto de forças contraditórias, que se opunham numa certa época e chegavam às vezes a exaurir-se após impasse crítico, do qual emergiam formas e forças novas, que transformavam os homens e seus *modus vivendi*.¹⁸⁰

Nesse sentido, o estudo dos métodos de negociar dos regatões que encostavam suas canoas na Doca de Macapá e no *Baixo da Mucura*, só foi possível levando-se em consideração a vida material e o cotidiano daqueles homens, no que concordo com a posição da historiadora Ilana Blaj quando diz que “*ambos – vida material e cotidiano – entrecruzam-se constantemente, formando um todo único, percorrendo múltiplos caminhos, chegando a inúmeras fronteiras, constituindo, enfim, a cultura na sua acepção mais ampla, a cultura enquanto totalidade*”.¹⁸¹

Os relatos dos regatões *marajoaras* a respeito das viagens, das negociações, dos laços de camaradagem estabelecidos no regateio, da família, dos lucros e dos prejuízos, estão vividamente no cotidiano, que para Agnes Heller, não está fora e muito menos à margem da história, mas no centro do acontecer histórico, é a força dos *viveres e fazeres* sociais.¹⁸²

¹⁷⁸ Gilberto Freyre. *Interpretação do Brasil*. Rio de Janeiro, 1947. *Apud* Leandro Tocantins. *Amazônia: homem, natureza, tempo*. Ibidem, p. 69.

¹⁷⁹ LEONE, Mauro. *A morte social dos rios*. São Paulo, Perspectiva/FAPESP, 1998, p. XXVI.

¹⁸⁰ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *In* Sérgio Buarque de Holanda: historiador da cultura material. *In* Antonio Candido (org.). *Sérgio Buarque de Holanda e o Brasil*. São Paulo, Editora Perseu Abramo, 1998, p. 30.

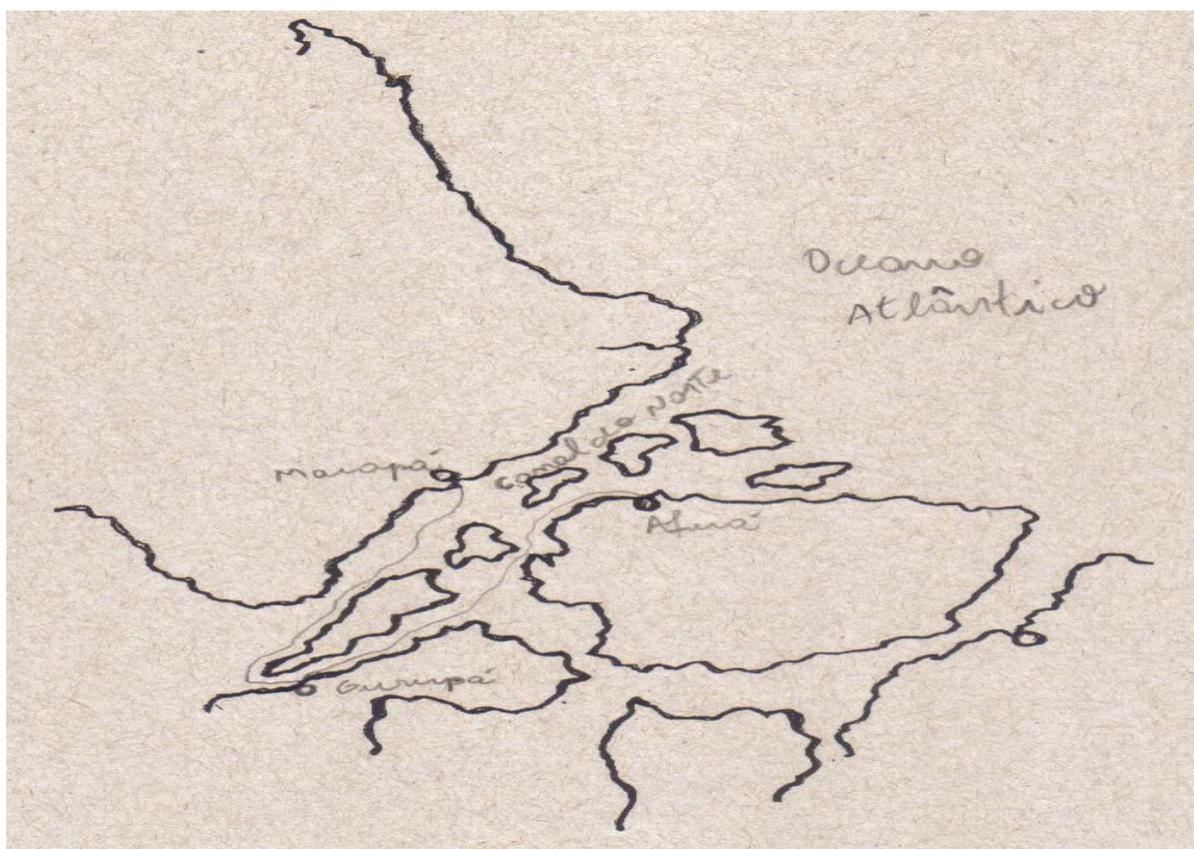
¹⁸¹ BLAJ, Ilana. Sérgio Buarque de Holanda: historiador da cultura material. *In* Antonio Candido (org.). *Sérgio Buarque de Holanda e o Brasil*. Ibidem.

¹⁸² HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1972, p. 20.

Aos 12 anos de idade, Elias Batista ¹⁸³ já viajava ajudando ao irmão mais velho, Benedito, encarregado da canoa à vela que o pai tinha adquirido para ajudar no orçamento da família, já que a roça e a extração de látex eram atividades tradicionais no trabalho familiar.

A embarcação tinha o nome de *Rainha de Nazaré*, suportava 10 mil quilos e fazia a rota comercial a partir do município de Afuá, parando nas localidades chamadas Furo da Cidade e Furo Grande. Então, passavam pelo município de Gurupá e, finalmente, encerravam o giro comercial na cidade de Macapá, onde encostavam a canoa no *Baixo da Mucura* – ou na Doca da Cidade, ao lado da Fortaleza de São José de Macapá. Abaixo, encontra-se o esboço da rota descrita por Elias Batista.

Ilustração 14



Rota de Elias Batista entre as cidades de Afuá (Furo da Cidade e Furo Grande), Gurupá e Macapá.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

¹⁸³ Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

Na Doca de Macapá só atracavam as canoas com capacidade de carga inferior a 10 mil quilos, isso porque o canal navegável – ao lado da Fortaleza de São José – que dava acesso ao porto, tinha uma profundidade rasa que só permitia a entrada das embarcações com a maré alta (montante). Assim, caso o regatão não pegasse a maré para entrar no canal, o risco de ficar encalhado era grande; e quando a maré vazava era necessário escorar a embarcação.

Nas imagens que se seguem, observa-se o canal fluvial que dava acesso à Doca em dois momentos distintos: a primeira imagem registrou um momento de maré vazante, com o canal completamente seco e com algumas embarcações escoradas nas superfícies de suas margens; e a segunda imagem registra o canal já com a maré cheia.

Ilustração 15



Canal que dava acesso a Doca de Macapá em um momento de maré seca, 1950.
Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Macapá. Foto de Paulo Uchoa

Ilustração 16



Canal que dava acesso a Doca de Macapá em um momento de maré cheia, 1950.

Fonte: Arquivo pessoal do historiador Fernando Rodrigues

Rosemiro Nunes recorda que: “[tem] [...] que tá acordado na hora de escorar a canoa e na hora de tirar as escoras da canoa, se não escorasse a canoa quando a maré vazasse ela ficava de banda”,¹⁸⁴ e se ela estivesse muito carregada, o risco do barco quebrar era grande. Por essa razão é que pelo canal só entravam barcos pequenos, carregados de frutas, hortaliças, galinhas e porcos, como explica Elias, que no *Garapé* só entrava barco “[...] pequeno e com maré, Deus o livre se o barco viesse cheio e não pegasse a maré pra entrar! Ai era capaz de quebrar, ficava boiado mesmo”.¹⁸⁵

Na imagem a seguir, o Canal da Doca em um momento de maré alta, registrado de um outro ângulo.

¹⁸⁴ Depoimento de Rosemiro Nunes da Silva, regatão.

¹⁸⁵ Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

Ilustração 17



Canal que dava acesso a Doca de Macapá em um momento de maré cheia, 1950.
Fonte: Arquivo pessoal do historiador Fernando Rodrigues

A primeira atividade de Elias na embarcação foi ocupar o espaço do fundo, na proa: “*eu fui trabalhar no fogão, na cozinha mesmo, fazendo bóia*”. Ele recorda que os matrinxões cozidos que fazia davam pra *quebrar um galho* na hora da fome. A canoa era abastecida com *estivas* na Doca de Macapá, algumas vezes no *Ver-o-peso* – na cidade de Belém e em alguns regatões de grande porte, que faziam a rota entre Belém e Manaus.

O regateio dos irmãos Benedito e Elias era levar a canoa abarrotada de *estivas* (sal, feijão, charque, açúcar e tabaco) para as localidades da rota, porque trocavam por produtos que os moradores desses lugares produziam nos campos de várzea, às margens dos rios: banana, milho, laranja e limão, ou os produtos extraídos das árvores das matas, em especial o leite da seringueira e algumas toras de madeira.

Os regatões encostavam a canoa e adquiriam a produção do agricultor. O pagamento das mercadorias adquiridas junto aos moradores dificilmente era

realizado com dinheiro amoeado, sem utilidade nenhuma nas regiões mais isoladas em que os regatões navegavam.

Geralmente estabelecia-se a troca com mercadorias – sal, açúcar, munição, querosene e pilhas, principalmente – trazidas pelos regatões dos armazéns dos portos das cidades de Macapá e Belém. Quando o regatão estabelecia certa regularidade nas visitas às localidades, ele trazia algum produto específico sob encomenda, como remédios, roupas e calçados, por exemplo.

Elias Vilhena recorda que na situação descrita acima, residia uma grande possibilidade de levar um *furo* no pagamento dos clientes, pois como o plantio de algumas culturas era realizado em caráter sazonal, muitos sujeitos se aproveitavam disso, como lembra o próprio Elias. Em algumas situações, quando ele *“baixava o rio para receber, o camarada ruim de negócio já tinha ido com todos os troços dele pra outro lugar, sem deixar nem rastro, e esse aí não se via mais”*. O regatão Raimundo Viana recordou também passagens semelhantes, nas quais *“os vizinhos não sabiam nem paradeiro do mau pagador”*.

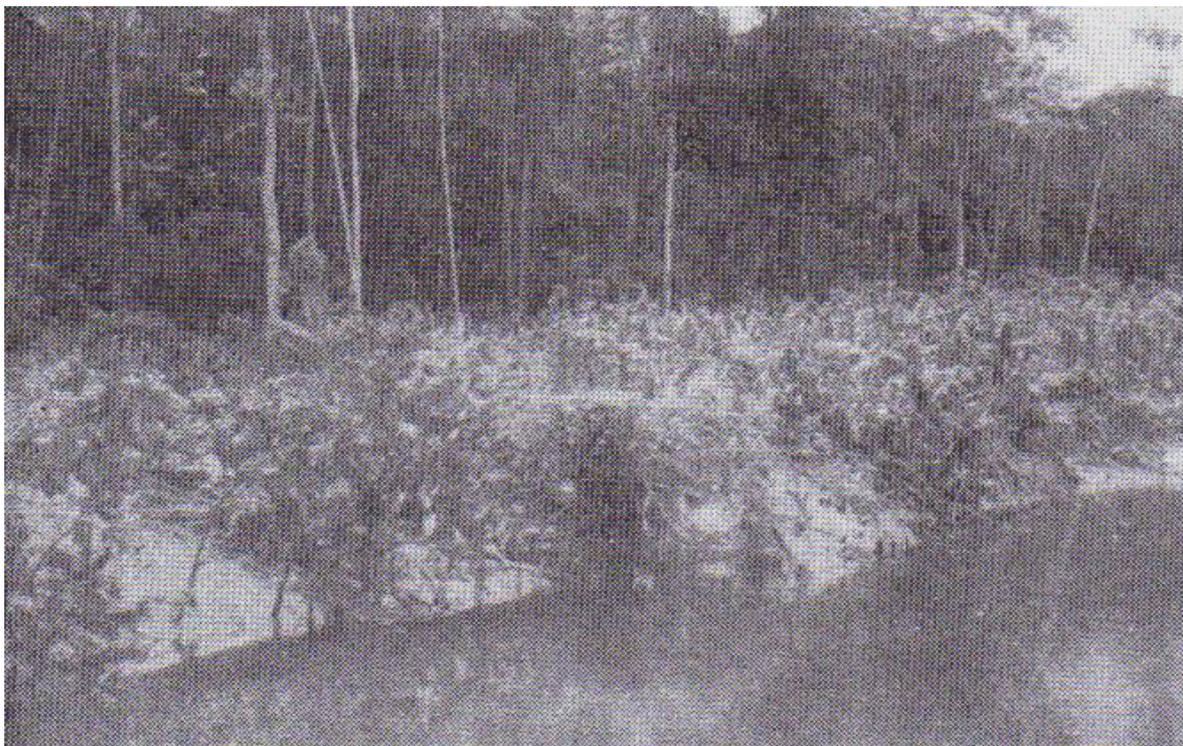
Ilustração 18



Plantação de bananas às margens do rio Jari.

Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949

Ilustração 19



Plantação de milho às margens do rio Jari.

Fonte: Antônio Teixeira Guerra, 1949

Elias recorda que os cachos de banana tinham muita *saída* nos comércios do *Ver-o-peso*, e chegavam mesmo a entregar até 200 cachos por viagem. Abaixo, ele explica o processo:

[...] nós demos várias viagens no Marajó, trabalhava também do mesmo jeito [sistema de troca] a gente já levava a banana pra vender em Belém, e aí comprava as mercadorias [*estivas*]. Vendia no *Ver-o-peso*, levava banana, mamão, laranja, limão, látex, o que aparecesse. E com esse dinheiro a gente comprava a mercadoria e fazia a rota.¹⁸⁶

O regateio se fazia em torno de rotas, pontos, entornos, produtos e relações específicas, enraizando-se e caracterizando a região, não sem dificuldades e contradições, mas também aproveitando as ocasiões propícias.

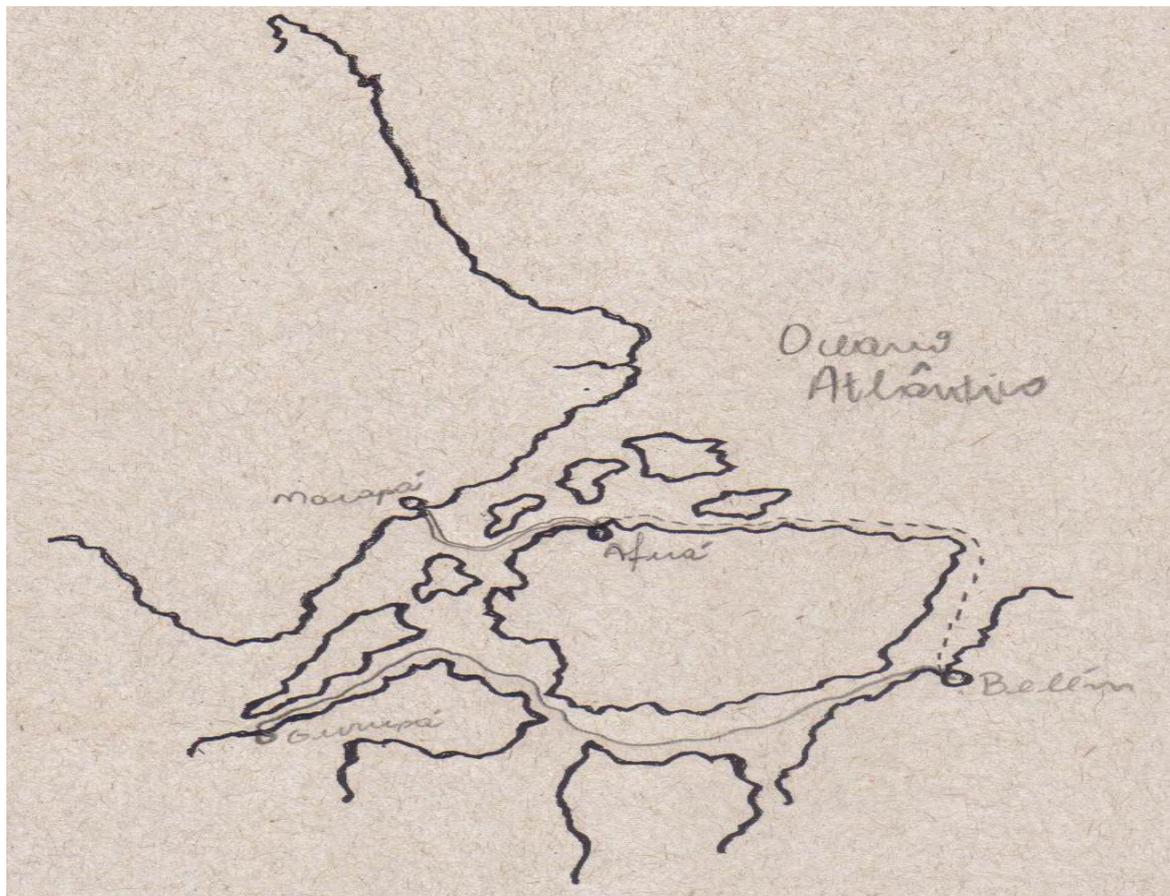
O regatão se transformou, assim, no grande negócio da família de Elias, pois depois da aquisição da primeira canoa – a *Rainha de Nazaré* –, que o irmão mais velho, Benedito, comprou o barco do pai depois de ter se casado. Para dar

¹⁸⁶ Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

continuidade aos giros comerciais foi adquirida a embarcação motorizada, batizada de *Ana Maria*, com capacidade de carga de 25 toneladas, ficando sob os cuidados de outro irmão, Raimundo. No início dos anos 60, Elias, então com 18 anos, recebeu do pai a responsabilidade de ser o encarregado da nova embarcação adquirida. O reboque movido à vela – *São José* –, com capacidade de carga de 10 toneladas passou a ocupar a antiga rota comercial (Afuá, Furo da Cidade, Furo Grande e Macapá) da outra embarcação, a *Rainha de Nazaré*.

No esboço abaixo, pode-se observar as rotas comerciais da Família Batista que ficavam distribuídas nos seguintes trechos: a embarcação motorizada do irmão Benedito cobria a rota entre os municípios de Belém, Gurupá (linha contínua); a lancha, também motorizada, do irmão Raimundo – *Ana Maria* – cobria as cidades de Afuá e Belém (linha pontilhada); e Elias, com o seu reboque a vela – *São José*, ficou responsável pela rota entre Afuá e Macapá (linha dupla).

Ilustração 20



Rota da Família Batista: Belém/Gurupá, Belém/Afuá, Afuá/Macapá.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

A novidade a partir desse momento foi que o regatão Elias passou a negociar direto com o irmão, Raimundo, quando àquele entregava os produtos agro-florestais e, em troca, recebia as *estivas* que o irmão trazia de Belém, a bordo da embarcação *Ana Maria*.

Em 1970, Elias se casou e fixou moradia na localidade de Cupi, município de Afuá, onde montou um pequeno comércio especializado na venda de *estivas* em geral, para que sua esposa, Maria, tomasse conta do negócio.

Elias Batista trabalhou por todo o ano de 1971 a bordo do reboque *São José*, regateando e abastecendo a própria venda, mas, devido a alguns problemas no casco do reboque, ele foi obrigado a encostar ¹⁸⁷ a embarcação, que só não foi vendida porque o *São José* tinha sido o seu início no regateio, fazendo com que nutrisse um carinho especial pela canoa.

Desta forma, Elias passou alguns meses se dedicando com a esposa às vendas do comércio em Cupi e, em 1972, após juntar algumas economias, comprou uma lancha em Afuá – com capacidade para 12 mil quilos de carga, batizando-a de *Socorro de Maria*. Aproveitando o crédito que o pai já possuía na loja Souza Nunes, em Belém, valeu-se disso e do prestígio do pai para comprar um motor *Yama de 3^{1/2}*, dando 25% do valor na entrada e parcelando o restante em várias prestações. Elias conseguiu que o cunhado trabalhasse como ajudante na lancha e, na camaradagem, iniciaram o regatão na rota entre Afuá, Jari e Macapá.

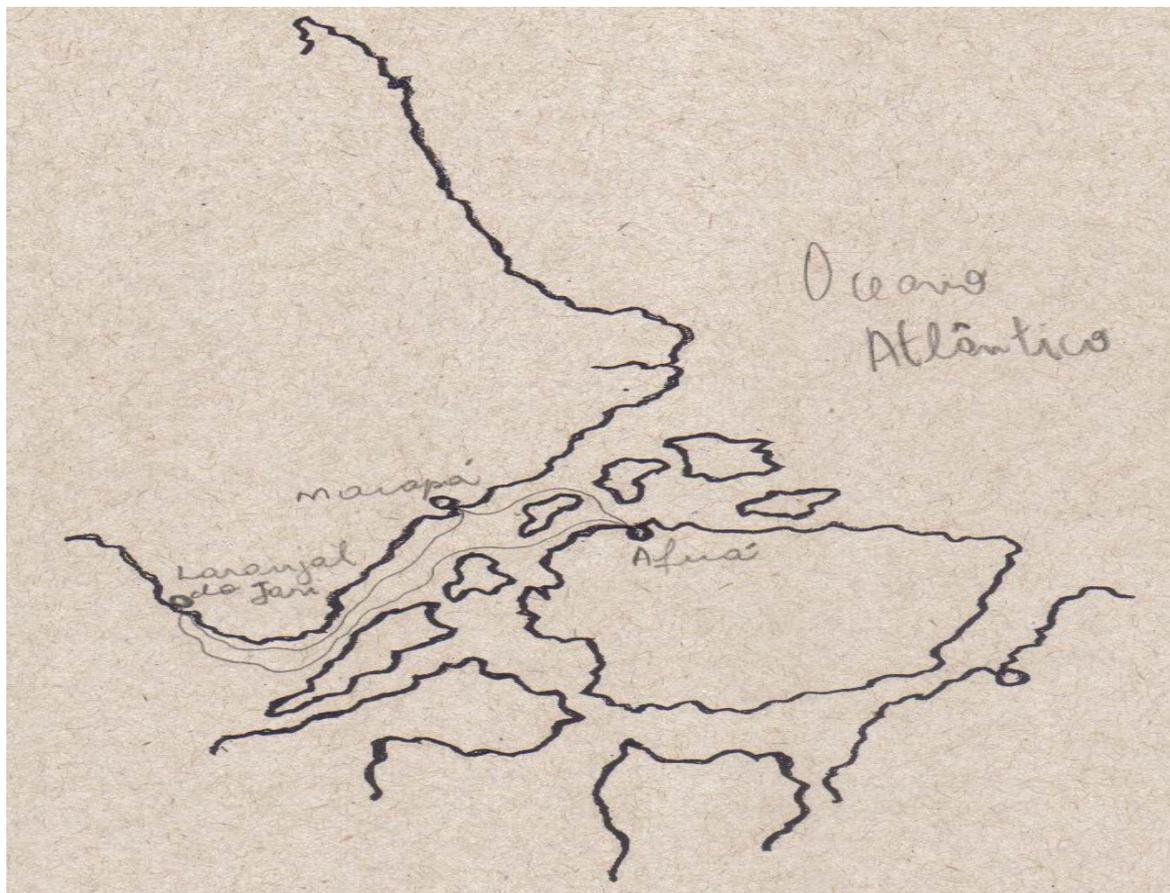
O fato de Elias Batista ter adquirido um motor para sua embarcação a partir do crédito – e em nome do pai –, acentua ainda mais a importância dos laços familiares no regatão, relações ignoradas nos trabalhos da historiografia tradicional a esse respeito. Tal importância não era significativa apenas por facilitar a aquisição de um bem material, mas, principalmente, por propiciar ao regatão um apoio que garantia um conhecimento de vida somente adquirido através de uma relação bastante íntima e respeitosa com a própria família.

Elias recorda que seu pai não era um homem rico, de grandes posses, mas sim um homem batalhador. A criação e os ensinamentos recebidos a respeito do regatão foram fundamentais para que ele pudesse trabalhar desde cedo, com amplo conhecimento do que estava fazendo no negócio do regateio.

¹⁸⁷ Expressão utilizada para designar a retirada da embarcação das águas.

No esboço a seguir, pode-se visualizar a rota de Elias Batista [a partir de 1970], abarcando os municípios de Afuá, Laranjal do Jari e Macapá.

Ilustração 21



Rota entra as cidades de Afuá, Macapá e Laranjal do Jari.

Fonte: Arquivo pessoal do autor

Elias recorda o dia-a-dia na canoa, em companhia do cunhado:

Era [sic] só nós dois, todo o tempo, porque a embarcação a motor ela é muito boa, [você] funciona o motor se tá bom, um pula pra pilotar o outro passa para a cozinha pra fazer o *boião*, não tem serviço, por exemplo, quando chegava no porto: embarcar, desembarca e vende o produto. [...] a gente já tinha o freguês da gente certo também [...] Já tinha a freguesia certa [...] Eu sempre tive o costume de entregar a minha mercadoria, às vezes entregava tudo só pra um [...] às vezes a gente vendia [a retalho] quando o camarada não agüentava toda a mercadoria, mas constante eu gostava de entregar [...] [Em Macapá] o *Sabá* era um que ficava com a minha mercadoria. Eu trazia mamão, chicória,

pimenta-do-reino, o que eu trouxesse: banana, laranja, criação, tudo ele arrematava, tudo, e aí ele vendia.¹⁸⁸

A preferência de Elias Batista por só entregar sua mercadoria no atacado, configura-se como uma das principais estratégias de defesa contra os *bicos ou furos* que os regatões utilizavam para diminuir a margem de prejuízos eminentes da atividade regateira. Entregando as mercadorias apenas para um, ou para poucos compradores que garantissem o pagamento da dívida, o mascate fluvial estabelecia uma freguesia constante e fiel que desenvolvia laços de amizade ou de camaradagem fazendo com que diminuíssem, consideravelmente, as possibilidades dos compradores contraírem as dívidas e não as pagarem.

Mesmo com todos esses cuidados, Elias recorda que tinha que ter um *“bicozinho, não tinha jeito, era lei, o negócio era rezar pra se livrar de um furo grande, porque o camarada quando quer comprar não tem como dizer não”*.¹⁸⁹ A lida com as incertezas do pagamento dos produtos era constante na vida dos regatões, como relatou Elias e todos os outros regatões entrevistados durante a realização da pesquisa desta Dissertação.

Esse é um aspecto muito significativo, pois vai totalmente de encontro àquela idéia construída a respeito dos sujeitos que viviam para lucrar e enganar a seus incautos compradores. Elias recorda que conheceu a muitos colegas de viagem que quebraram após sucessivos prejuízos com a inadimplência de seus fregueses. Aliás, afirma ele, *“era muito mais fácil quebrar do que ir pra frente no negócio”*. É significativo afirmar que os maiores prejuízos causados por compradores que adquiriam grandes quantidades de mercadorias – normalmente aquele *camarada* que comprava pouco, sem grandes exageros nas compras, dificilmente falhava na quitação das suas dívidas.

Quando os regatões não conseguiam receber as contas contraídas por seus fregueses, automaticamente não conseguiam honrar seus compromissos junto ao armazém que lhes fornecera as mercadorias para o regateio. A partir daí, os créditos escasseavam e as portas do armazém se fechavam até que a quitação da dívida anterior fosse saldada. Sem crédito para adquirir nova carga

¹⁸⁸ Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

¹⁸⁹ Ibidem.

de mercadorias, restava aos regatões recorrer à família para se desfazer de uma pequena criação de porcos ou de gado, com a finalidade de recomeçar uma nova jornada de regateio visando eliminar o prejuízo anterior.

Para José Valente, era muito comum que alguns regatões – na ânsia de tirar o prejuízo da viagem anterior – aumentassem em “*demasia o preço das mercadorias, às vezes até 50%, quando não, tinha uns afobado [sic] que queria tirar até 100% o valor que tinha a mercadoria saído do armazém*”,¹⁹⁰ quando o normal praticado para uma boa margem de lucro era de 20 a 25%, segundo Valente.

Essa situação provocava sérias conseqüências para o próprio regatão que, segundo Valente, nem sempre conseguia passar toda a carga da canoa, pois era muito cara, e quando conseguia vender toda a mercadoria, o regatão corria o risco de não receber todas as suas dívidas já que os preços foram cobrados de maneira exorbitante. Assim, muitos compradores não conseguiam pagar e, então, na intenção de sair do prejuízo o regatão se afundava mais, praticando *carestia*. Sem contar que o regatão passava a ter fama de *careiro*.¹⁹¹

Na visão dos regatões entrevistados, cobrar muito caro por suas mercadorias era a pior coisa que podia acontecer no negócio de regateio, sendo que a maioria quando praticava uma taxa de lucros muito alta, acabava por se dar mal. Os regatões admitem ter cobrado valores altos em algumas viagens, mas, quando isso acontecia, era comum ter prejuízo. Elias Batista recorda: “*Não adiantava tirar o couro dos camarada [sic], que quando ele não te pagava o furo era maior*”.¹⁹²

Nas reflexões realizadas pelos regatões a respeito dos preços praticados na venda de suas mercadorias, fica cristalino o que o historiador inglês E. P. Thompson quis dizer com a idéia de que os valores morais não são elaborados e nem chamados, eles são vividos de maneira integral no modo de vida e na cultura.¹⁹³ Assim como os valores morais são vivenciados, também entendo que a consciência social não se faz na apropriação e na elaboração de um grupo, de um partido político, ou de um sindicato. Como se acreditou durante um passado

¹⁹⁰ Depoimento de José Valente, regatão, 72 anos, natural do município de Gurupá.

¹⁹¹ Vendedor que pratica preços exorbitantes e que passa a ser preterido pelos clientes.

¹⁹² Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

¹⁹³ THOMPSON. E. P. *A Miséria da Teoria ou um panfletário de erros, uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981, p. 191.

não muito distante, em uma historiografia mais tradicional, e se constitui (a consciência) na vivência diária dos sujeitos que têm suas realidades vividas com toda a carga de contradições e possibilidades inerentes a ela. Nesse sentido é que através da experiência adquirida, os regatões forjavam sua consciência impregnada de contradições e fizeram suas escolhas de vida.

O escritor Rezende Rubim, em 1939, observou que a única garantia de pagamento que os regatões tinham era a *palavra dada* por parte do comprador de que a dívida seria saldada, ainda que na região amazônica, no geral, os ribeirinhos fossem pessoas confiáveis nas transações comerciais. Porém, o autor atribui sentimentos idílicos ao amazônida, pois estes possuíam uma inocência perdida pelos homens das grandes cidades. A esse respeito, Rubim observou:

Nem sempre o comprador cumpre o prometido; falências houve devido tão somente à quebra de palavra de proprietários de barracão [casa de comércio]. E já se aponta aquele que não deve merecer confiança. Geralmente o Comandante ou prático conhece, não só os meandros da navegação, como também o critério dos moradores do rio onde navegava. É ele que melhor informa ao incauto qual o barracão onde se deve atracar. O comum da gente simples e rude dos altos rios é levar a sério os compromissos assumidos, o cumprimento à palavra dada é sagrado. [...] Estamos convencidos que o nosso sertanejo é um homem visceralmente honesto.¹⁹⁴

Elias Batista recorda que vender, sem saber ao certo para quem se estava vendendo, era um risco iminente de prejuízo, principalmente nos rios das regiões interioranas da Amazônia:

Era na palavra mesmo. Só botava o teu nome, como é o teu nome? Se tu quisesse *dá* o teu nome certo tu dava, se não dava outro nome. O camarada [regatão] colocava na cabeça da nota [...] é no caderno, no borrão, aqui na cabeça da nota o que tu pegou, por exemplo, tantos cachos de banana, aí quando baixava [o rio] recebia [...] o látex, o breu o que fosse [...] O camarada [comprador] que é ruim de negócio ele te experimenta [...] Faz a primeira conta paga direitinho, faz a segunda *pufo* [paga] também, quando chega na terceira que ele não respeita o preço, pode dizer que ele vai *lugar*, de primeiro [antigamente] a gente se arriscava muito.¹⁹⁵

¹⁹⁴ Rezende Rubim. Op. cit., p. 297.

¹⁹⁵ Depoimento de Elias Vilhena Batista, regatão.

2.3 “Barco é homem, lancha é mulher”.¹⁹⁶

O título acima é um pequeno trecho do diálogo entre o Padre Giovanni Gallo¹⁹⁷ e o piloto de embarcação *marajoara*, Pelé. Como ilustração do que proponho discutir aqui, vale muito reproduzi-lo na íntegra:

Padre Gallo: – Se eu tivesse uma lancha, eu a chamaria... Sei lá...

Caboclo.

Piloto Pelé: – Padre, não pode: barco é homem, lancha é mulher!¹⁹⁸

O Padre Giovanni Gallo observou a partir deste diálogo que, na Amazônia, as denominações dadas às embarcações seguem a regras, sendo ao mesmo tempo rígidas e bem definidas, e que possibilitam ao *marajoara* estabelecer que *este nome dá e esse não*. A profusão de nomes e classificações começa pelo emaranhado de tipos de embarcações que surgem nos estaleiros improvisados na Amazônia. Aqui, apresento alguns tipos comuns em toda a região: *montaria, casco, casquinho, canoa, canoinha, bote, botinho, barco, barquinho, lancha, lanchinha, pescaria, geleira, boieiro, batelão, motor de centro, motor de popa, popa torada*. Todos estes tipos se diferenciam, de acordo com o tamanho de uma embarcação para outra, e também por pormenores bem definidos na construção que dependem do estilo das cavernas, braços, dormentes, carninga, beiléu, friso e pavês.¹⁹⁹

A partir do tipo de embarcação e do gênero – se masculino ou feminino –, proliferam nomes que podem ser classificados em alguns grupos e subgrupos de denominações que são assim divididos: nomes com alguma referência religiosa

¹⁹⁶ GALLO, Giovanni. *Marajó – A ditadura da água*. Belém/PA, Suyá Produções Gráficas Ltda., 1981, p. 49.

¹⁹⁷ Giovanni Gallo foi um padre jesuíta italiano, nascido em Turim, em 1927. Ordenado sacerdote aos 29 anos, após ter trabalhado em vários países da Europa [Espanha, Itália e Suíça], desenvolvendo suas atividades entre os pobres e os imigrantes necessitados. Em 1970, considerou sua missão cumprida na Europa e transferiu-se para o Brasil, chegando em Janeiro de 1970. Aqui trabalhou no serviço de auxílio aos pobres e aos necessitados no bairro da Floresta, em São Luís do Maranhão e, a partir de 1973, se transferiu para o Marajó. No município de Santa Cruz do Arari viveu por mais de sete anos, quando se transferiu para o município de Cachoeira do Arari, onde permaneceu até sua morte em 2003. Seu último desejo foi ser enterrado na sua amada Ilha de Marajó, desejo respeitado.

¹⁹⁸ Giovanni Gallo. Op. cit., p. 49.

¹⁹⁹ Todas essas denominações dizem respeito aos cortes e tamanhos das peças de madeira utilizadas na construção das embarcações.

(santos, santas, atributos ou invocações divinas e virtudes divinas); nomes de proprietários ou das famílias proprietárias da canoa; a geografia também se apresenta tanto com nomes locais quanto com referências nacionais e mundiais; nomes em homenagem a flora e a fauna; nomes *fantasia*, em que a criatividade voa alto; referências patrióticas; datas comemorativas; e, finalmente, os nomes das embarcações de instituições públicas e privadas.

No depoimento dos regatões, a grande maioria dos entrevistados lembrava dos nomes atribuídos às suas respectivas embarcações – pouco mais de 11, número relativamente pequeno em termos quantitativos, mas somados ao registro de embarcações fornecido pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana,²⁰⁰ pode-se perceber as preferências não só dos regatões, mas também dos amazônidas em geral [no período pesquisado] na hora de dar um nome a própria embarcação.

Na dianteira da preferência dos nomes, estão os *fantasia*. Neles temos a melhor tradução da alma *marajoara*. Neste grupo de nomes qualquer classificação seria impossível, pois existe uma variedade tão grande que torna inviável uma sistematização pertinente. Aqui vão alguns exemplos mais inspirados: *Menino da Gata, Dois Amigos, Três Amigos, Cuidado, Paletó, Daya III, Imperial Som, Albatroz, Chalana, Kennedy, 2 Irmãos, 3 Irmãos, 4 Irmãos, 7 Irmãos, Quatro Maninhos, Bem Amado II, Príncipe do Universo, Alfândega 901, Pajé, John Gordon Hill, Universo, Cecy, Yara, Bailarina, Dengosa, Dádiva, Novo Ideal, Mana, Brabinha, Tramela, Pacífico I, Universal, Bem Amado, Capotinha, Águia de Fogo I, Super Máquina, Amorzinho, Gênio do Mar II, Velho Dan, Miss Brasil, Sonata, Ditosa e Dengosa.*²⁰¹

Na segunda colocação na preferência dos nomes, estão os que homenageiam o nome da família proprietária ou, simplesmente, o primeiro nome do dono. Alguns exemplos: *Tavares Filho, Lemos Oliveira, Zé Monteiro Filho, Laércio I, Vladianor I, Iate Carlos Dias, Joel Junior, Souza Irmãos, Pires Seta Filho, Ferreira Filho, Miguel Amoras, Silva e Souza IV, Silva Barbosa, José Nilson,*

²⁰⁰ COMANDO do 4º Distrito Naval – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP. Relações das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Dados fornecidos em disquete [Agosto de 2005].

²⁰¹ Ibidem.

*Gama Filho II, Rodrigues Filho, COMTE Queiroz, Gómez Filho, Comandante Joãozinho, M. Cardoso, Irmãos Vasconcelos e Leidiane Dias.*²⁰²

Em terceiro lugar na preferência dos nomes das embarcações, mas muito próximos aos nomes de família, estão os nomes de orientação religiosa, com forte profusão de *Nossa Senhora, Santos e Deus*, geralmente representados por algum atributo, uma invocação de socorro ou como uma proteção.

Os dedicados a Nossa Senhora aparecem com mais freqüência, sob a denominação de: *Nossa Senhora Aparecida, da Conceição, de Fátima, das Graças, do Guadalupe, Imaculada, de Nazaré, das Neves, dos Milagres, da Paz, do Perpétuo Socorro, da Piedade, dos Remédios.*²⁰³ Os Santos se apresentam numa ladainha interminável: *Benedito, Bento, Francisco, Geraldo, Jerônimo, João, Jorge, José, Luís, Marcos, Miguel, Raimundo, Roque, Sebastião, Tiago.*²⁰⁴

Os atributos divinos, sob a forma de uma invocação de socorro ou como proteção, aparecem sempre nas formas: *Deus é quem sabe, Proteção de Deus, Confio em Deus, Proteção de Jesus, Milagre de Jesus, Proteção Divina, Fé em Deus, Só Deus, Deus e Nós, Deus Me Ajude, Deus é Bom Pai, Glória Nosso Deus, Sempre com Deus, Bom Jesus, Deus Proverá, Esperança em Deus, Deus Me Vale, Vim com Deus, Deus Redentor, Confiança na Ajuda de Deus, Fé e Esperança, Fé e Confiança e Boa Esperança.*²⁰⁵

Durante a verificação e a seleção dos mais freqüentes nomes religiosos, observei que proliferava uma quantidade de nomes que mesclava uma referência religiosa com uma referência geográfica, geralmente indicando o local de origem da embarcação e do proprietário dela. Assim foi inevitável criar um tipo próprio para esses nomes, já que eles ficaram na quarta colocação dos tipos de nomes mais utilizados para nomear embarcações no período pesquisado. Os exemplos que se seguem mostram bem isso: *São José de Macapá I, São José do Amapá II, São José de Gurupá II, Santa Maria de Macapá, Milagre de Jesus do Rio Maniva, São Raimundo de Chaves, São Raimundo de Anajás, Deusa da Viçosa I, Flor de Maria da Viçosa, Proteção Divina da Viçosa, São Benedito de Anajás, São*

²⁰² COMANDO do 4º Distrito Naval – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP. Relações das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Dados fornecidos em disquete [Agosto de 2005].

²⁰³ Ibidem.

²⁰⁴ Ibidem.

²⁰⁵ Ibidem.

Benedito de Gurupá, São Benedito de Breves, São Benedito de Macapá, São Benedito do Rio Espera, São Benedito do Cajari, Menino de Deus do Rio Jupati, Proteção de Deus de Chaves, Virgem de Nazaré de Breves, São João do Marajó I, São João do Gurupá, São João Batista da Cruz de Malta, Milagre de Santa Maria, Nossa Sra. Aparecida da Vila Mauata, Nossa Senhora da Batalha do Arapaxi, Jesus de Nazaré de Abaetetuba. ²⁰⁶ Os nomes dos Santos, Santas e atributos divinos pouco variam, mas os lugares que evocam a proteção deles são muitos.

Na hora de dar um nome a uma embarcação, os amazônidas recorrem freqüentemente à geografia, com isso garantindo a quinta colocação na preferência pelos tipos de nomes. Geralmente a geografia local aparece nos nomes dos rios ou de alguma localidade da região, lugares do Brasil e do Mundo: *Atalaia, Tucuruí, Rio Oiapoque I, Tucuxi II, Fazenda Bom Jesus, Matapi, Macapá, Amapari, Maracá, Marabá, Carapanantuba, Valparaíso, Santana, Jupati, Rio Araguari, Aliança do Rio Alegre, Rio Majo I, Rio Padeiro, Rio Tucunaré, Rio Tapajós, Rio Tapajós do Ajuruxi, Cidade de Óbidos, Natal, Fortaleza, São Luís, Havana, Israel, Palestina, Arábia, Monte Sinai, Monte Castelo, Jerusalém, Oriente, Maurítânia, Belém de Judá, Canaã, Galiléia.* ²⁰⁷

Finalmente, encontram-se os tipos de nomes menos recorrentes, mas merecedores de atenção. A flora e a fauna aparecem sob as seguintes denominações: *Pantanal, Albatroz, Floresta, Esplendor do Amazonas, Tartaruga do Amazonas, Flora e Fauna, Água Viva, Águia do Mar, Pingüim III, Uirapuru, Golfinho, Nova Floresta, Tucano, Poronga.* Já as referências patrióticas aparecem como: *Hino do Brasil, Bandeira do Brasil, Ordem e Progresso, Novo Brasil, Cruzeiro do Sul, Pra Frente Brasil.* ²⁰⁸

A respeito da imaginação do *marajoara* para dar nomes às embarcações, o Padre Giovanni Gallo encontrou em suas pesquisas *casos patológicos* de dupla personalidade, que vem à tona no momento de nomear a embarcação e, a esse respeito, Gallo relata um diálogo ocorrido com uma garota em um porto, na região

²⁰⁶ COMANDO do 4º Distrito Naval – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP. Relações das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Dados fornecidos em disquete [Agosto de 2005].

²⁰⁷ Ibidem.

²⁰⁸ Ibidem.

do município de Santa Cruz, que demonstra a criatividade aflorando. Por isso, vale aqui a reprodução de trecho do diálogo:

Padre Gallo: – *Qual é o nome desse casco?*

Garota: – *Tem dois: na proa é Waltinho; a popa é minha, é Ivanilda.*²⁰⁹

As observações feitas sobre os tipos de nomes mais usuais no momento de nomear os barcos que atracavam na Doca de Macapá, no recorte cronológico indicado, não tiveram intenção alguma de realizar um estudo mais pormenorizado a respeito dos nomes das embarcações, mesmo porque não era escopo desta pesquisa levantar qualquer discussão sobre este assunto. Ficam, aqui registradas apenas algumas impressões a respeito dos nomes que, em meu entender, são reflexos de uma realidade complexa, onde o *marajoara* consegue agregar fé e superstição em uma conformidade serena e fantástica.

Neste maravilhoso e criativo mundo dos nomes das embarcações que atracavam nos portos do Amapá ***Nossa Senhora de Nazaré, Santa Tereza, São José e São Sebastião*** não desprezam e nem destratam a companhia do ***Pajé*** e do ***Curupira***. Encostava também na Doca de Macapá o ***Mensageiro da Paz*** – bem-aventurado, ***Semeando a Paz*** entre ***Israel e Palestina***, juntos, num ***Paraíso*** que pertence a todos. O Presidente ***JK*** e o ***Menino da Gata*** não precisavam ter medo do ***Vendaval***, pois a ***Providência Divina*** sempre se fez presente, porque ambos têm ***Fé em Deus***. Na passarela dos rios, a ***Miss Brasil*** desfila ***Dengosa*** com todo o ***Esplendor do Amazonas*** pelo ***Rio Araguari***. Entre o ***Pantanal*** e a ***Amazônia*** não existe distância nenhuma, pois só uma corda de atracação separa os dois. E, finalmente o Presidente ***Kennedy*** não precisou invadir ***Havana***, pois a ela pediu licença e achou um ***Porto Seguro***.²¹⁰

²⁰⁹ GALLO, Giovanni. *Marajó – A ditadura da água*. Op. cit., p. 51.

²¹⁰ Todas as embarcações citadas no parágrafo foram registradas no Comando do 4º Distrito Naval – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP. Relações das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Dados fornecidos em disquete [Agosto de 2005].

CAPÍTULO III – E O CANAL LEVOU A DOCA: “O FIM DO COMÉRCIO DO REGATÃO” NA DOCA DE MACAPÁ



O tempo leva tudo. O tempo leva a vida. Lá fora as margaridas fazem cor. Eu lembro a alegria banhar naquelas águas. E ver as lavadeiras lavando a dor. E lavavam a minha esperança perdida. De crescer lá no Igarapé. E lavavam o medo que eu tinha da vida. E agora o meu medo o que é. A minha nave um tronco. Navegava as estrelas por entre as palafitas e as lavadeiras. Das minhas aventuras poraquê, pirarara, piranha, peixe-boi, boto, lara. E lavavam a minha paixão corrompida. As mulheres do Igarapé. As Joanas, Marias, Deusas, Margaridas. Lavarão o que ainda vier. A minha nave um tronco. Navegava as estrelas por entre as palafitas e as lavadeiras. Das minhas aventuras poraquê, pirarara, piranha, peixe-boi, boto, lara. E lavavam a minha esperança perdida. De crescer lá no Igarapé. E lavavam o medo que eu tinha da vida. E agora o meu medo o que é. E lavavam a minha paixão corrompida. As mulheres do Igarapé. As Joanas, Marias, Deusas, Margaridas. Lavarão o que ainda vier.

Osmar Júnior, *Igarapé das Mulheres*

A década de 1960 foi marcada por grandes transformações no caráter urbanístico da capital do Território do Amapá. As principais obras destas mudanças em Macapá tiveram suas primeiras atividades esboçadas no ano de 1962, com a visita inicial dos técnicos do DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra a Seca. A visita objetivava a realização de estudos e levantamentos para a execução de serviços básicos de saneamento no Território.

O jornal *Amapá*, nas edições dos dias 14 e 21 de Junho daquele ano (n. 1171 e 1172, respectivamente), noticiara que o grupo de técnicos era formado pelos Doutores Abelardi Bittencourt, Cármino Menezes e José Batista do Rego e, a partir dos estudos realizados por eles, definiu-se que o Território necessitava urgentemente das seguintes obras: ampliação do sistema de abastecimento de água de Macapá, para o atendimento de até 80 mil habitantes; expandir as redes de esgotos pluviais e de dejetos da capital; executar programa de saneamento no bairro *Igarapé das Mulheres*; desmatar os seringais próximos à cidade de Amapá, drenar o rio Flexal e, finalmente, realizar o anteprojeto do aproveitamento das águas pluviais de Macapá, cais de arrimo e saneamento do Igarapé da Fortaleza.

Após a realização da visita e dos estudos preliminares do grupo de técnicos do DNOCS, a tarefa de desenvolver e especializar os estudos a respeito da execução das obras passou para outro órgão federal. Foi então que entraram em cena os técnicos do Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS.²¹¹

Em Macapá, o DNOS se concentrou nas seguintes obras: melhoria e ampliação do sistema de abastecimento de água encanada na capital, e a implantação da rede de esgoto sanitário e construção na frente da cidade – ao lado da Fortaleza de São José – da rede de drenagem pluvial das águas do rio Amazonas. Tal construção suplantaria o canal natural já existente, dando lugar a uma galeria de concreto armado que seria o prosseguimento hidráulico do canal.

Por razões óbvias, a obra construída no período que mais interessa para a discussão desta pesquisa é a retificação e construção do canal de concreto armado no Igarapé da Fortaleza. Essa atenção se explica em razão de que tais fatos implicaram diretamente no fim das atividades de regateio da Doca de Macapá.

²¹¹ DEPARTAMENTO Nacional de Obras e Saneamento. O órgão existia desde 1940, no Estado Novo de Getúlio Vargas, como Departamento de Serviços da União. No ano de 1962, no Governo de João Goulart foi transformado em autarquia subordinada ao Ministério do Interior.

Nos levantamentos realizados pelo DNOS concluiu-se que a capital possuía uma *planialtimetria* bem caracterizada, com uma topografia predominantemente plana, com tendência a inundações em sua orla e com acidentes geográficos bem caracterizados como o Igarapé da Fortaleza, na frente da cidade. O Igarapé dividia parte da área comercial urbana e, ao mesmo tempo, servia como bacia de acumulação das águas superficiais e de precipitações atmosféricas.

Os estudos concluíram que todo esse caudal pluvial e fluvial tinha relação direta com o rio Amazonas, assim como o lançamento e a recepção do volume aquífero que margeava a edificação histórica da Fortaleza de São José e toda a área em seu entorno.²¹²

Segundo Edenilton Cativo, engenheiro na obra de retificação e construção do canal artificial, também se identificou nos estudos que o Igarapé servia como corredor de acesso e escoamento dos produtos transportados por regatões e ribeirinhos, habitantes dos povoados às margens do rio Amazonas. A maioria das embarcações se caracterizava pelo tamanho pequeno e por possuírem impulsão a velas.

A possibilidade da construção de uma nova Doca na área de lançamento do Igarapé – que compreendia o trecho a partir da Rua Cândido Mendes até a lateral da Fortaleza de São José –, com o objetivo de manter seus moradores: regatões, canoeiros, negociantes, enfim, todas as pessoas que circulavam no entorno do Igarapé, foi discutida à época. No entanto, essa possibilidade foi abandonada – lembra Edenilton Cativo –, em favor da construção de uma orla disciplinarmente urbanizada voltada à frente da cidade.

É provável que esta proposta nunca tenha sido cogitada, uma vez que a idéia predominante no período de construção do canal era sanear e mudar o aspecto desolador da frente da cidade, como foi noticiado pelo jornal *Amapá* do dia 24 de Abril de 1970.

De qualquer maneira, no final dos anos 60 e início dos 70, as atividades comerciais praticadas pelos regatões *marajoaras* na Doca da Fortaleza de

²¹² **N. do A.** Informações transmitidas por Edenilton Pantoja Cativo, engenheiro civil, que prestou serviços como funcionário celetista do DNOS, de 1965 a 1990. Participou integralmente dos trabalhos de levantamentos, estudos especializados, projetos e supervisão das obras executadas pelo DNOS na Amazônia Oriental.

Macapá foram marcadas pelo fim do atracamento e amarração de suas canoas na velha Doca, pois, no final do ano de 1965, o governo territorial começou a construção de um canal artificial que suplantaria com concreto armado o antigo. Assim, o novo canal não permitiu a navegação, tendo apenas um caráter urbanístico para o *melhoramento* do centro da cidade.

Na ilustração abaixo, pode-se observar o canal da Fortaleza antes da intervenção do DNOS.

Ilustração 1



Canal do Igarapé da Fortaleza, nas décadas de 1950 e 1960.

Fonte: Arquivo pessoal de Alcir Jackson

A urbanização ordeira – principalmente da frente da cidade de Macapá, e a construção da Estação de Tratamento de Água –, foram os símbolos escolhidos pelo governo territorial e pelo jornal *Amapá* para representar as expressivas mudanças urbanísticas e os serviços básicos de saneamento que se processavam na capital do Território naquele momento. Tais intenções são expressas na seguinte passagem do *Amapá*:

Outra obra de grande porte que está sendo realizada na atual administração amapaense é a retificação do Canal do Igarapé da Fortaleza que a foto mostra a sua parte inicial – quando ainda na fase primária dos trabalhos, agora já bastante avançada. Essa operação que se processava com recursos oriundos do DNOS [Departamento Nacional de Obras e Saneamento], visa dar melhores condições de saneamento a cidade e proporcionar vida mais saudável àqueles das proximidades do referido estreito, onde são abundantes os *igapós*. O canal a ser construído terá a extensão de 800 metros, aproximadamente, partindo da Doca da Fortaleza e terminando às imediações da Rua Leopoldo Machado. Apesar de ser obra excelentíssima, nunca foi levada a sério pelos administradores do passado.²¹³

Nas ilustrações a seguir, pode-se observar o canal do Igarapé da Fortaleza em dois momentos distintos: o primeiro marca a fase de revestimento do concreto armado, e o segundo mostra um trecho já concluído do canal artificial.

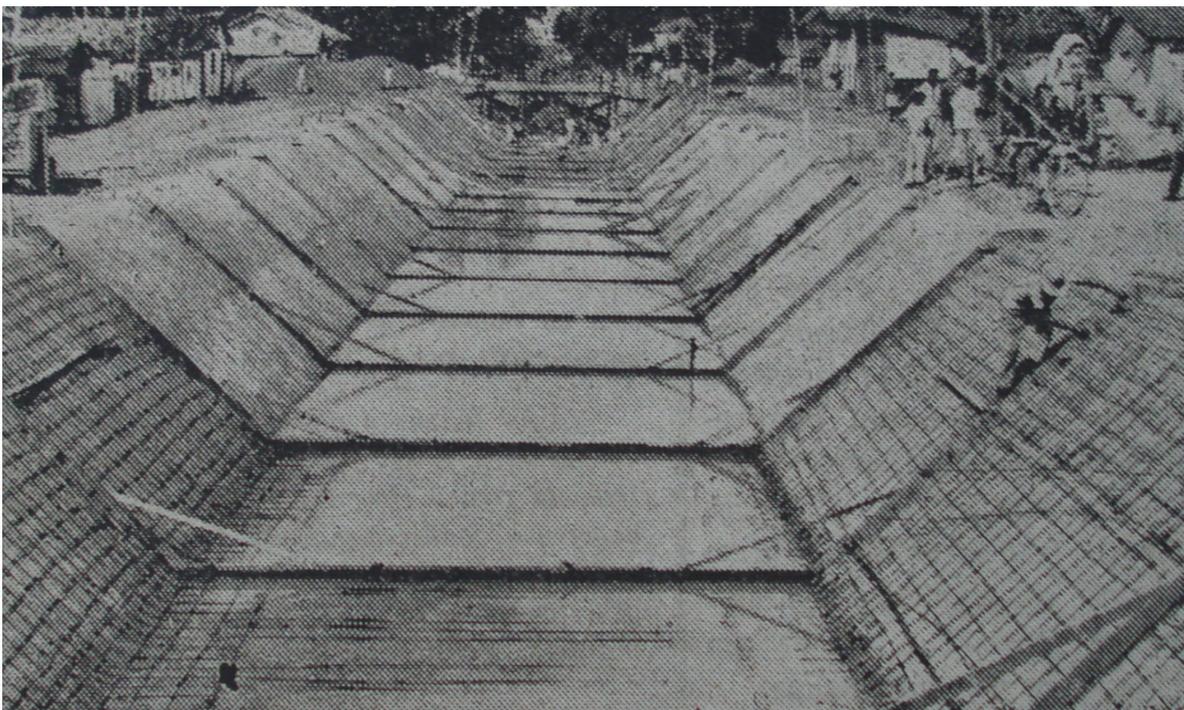
Ilustração 2



Realização do revestimento de concreto do canal do Igarapé da Fortaleza, em 1968.
Fonte: *Jornal Novo Amapá*

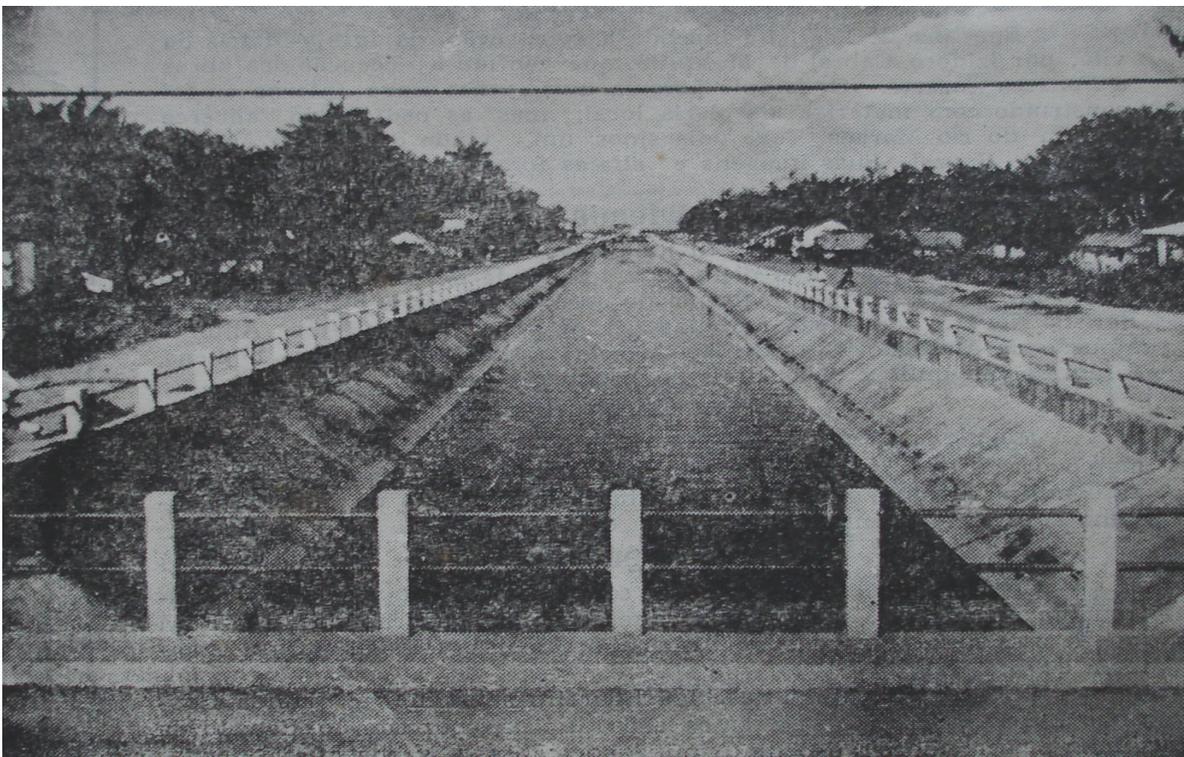
²¹³ *Jornal Amapá*. Ano 22 – Macapá, sábado, 25 de Fevereiro de 1967, T.F.A., n. 1417, p. 4.

Ilustração 3



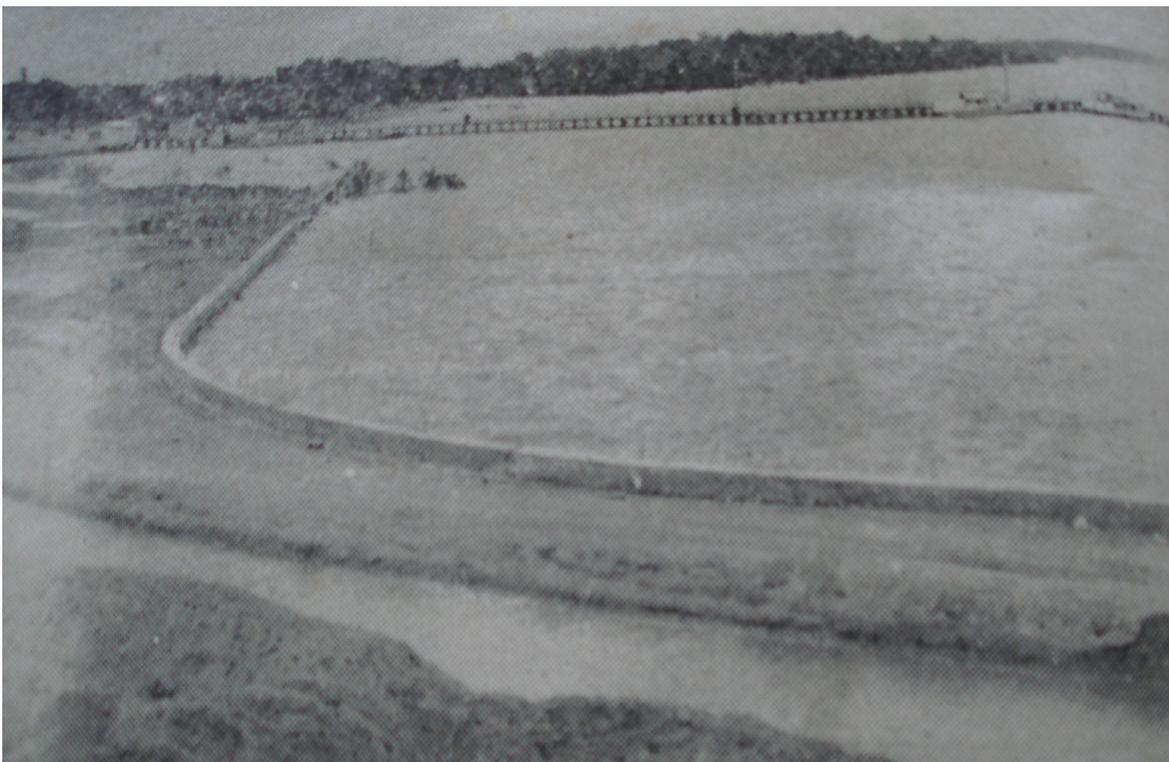
Revestimento final do canal do Igarapé da Fortaleza, em 1968.
Fonte: *Jornal Novo Amapá*

Ilustração 4



Canal artificial do Igarapé da Fortaleza, em 1970.
Fonte: *Jornal Novo Amapá*

Ilustração 5



Início das obras de construção do cais de arrimo nas imediações da orla do Canal da Fortaleza, em 1971.

Fonte: *Jornal Novo Amapá*

A reordenação espacial do centro da cidade de Macapá se daria, segundo as intenções do jornal *Amapá*, com a eliminação de tudo que remetesse ao atraso de antes da criação do Território. Essa realização era ponto fundamental dos governos territoriais na década de 1960. A perspectiva para a retificação do canal era periodicamente reafirmada pelo semanário, como pode ser observado nos trechos abaixo:

Retificação do Canal da Fortaleza de São José de Macapá, que vem sendo realizada pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS, uma das mais importantes obras iniciadas pelo Governo Revolucionário, a fim de mudar o aspecto desolador e contribuir com a saúde pública desta terra.²¹⁴ [...]

Com vistas ao Amapá do futuro

Iniciado no período revolucionário, sob a responsabilidade do DNOS, em convênio com o Governo do Território, a foto apresenta a obra de retificação do Canal da Fortaleza de São José de Macapá ainda em conclusão. É um empreendimento de grande importância que virá transformar o panorama urbanístico

²¹⁴ *Jornal Novo Amapá*. Ano 25 – Macapá, segunda-feira, 20 de Abril de 1970, T.F.A., n. 1568 (Edição Especial).

da cidade e colaborar com a saúde pública da população. O antigo canal, com casebres (palafitas), era um centro transmissor de enfermidades palustres, próprias da região.²¹⁵

Em um daqueles acasos da história o processo de reordenação do centro da cidade de Macapá foi, de certa forma, acelerado pelo violento incêndio ocorrido na noite de 28 de Novembro de 1967. Em decorrência do sinistro, os comerciantes e moradores diretamente envolvidos foram obrigados pelas circunstâncias a transferir-se para outros locais da cidade. Em volta do ocorrido criou-se uma lenda popular – creditada por alguns dos ex-regatões entrevistados, de que o incêndio teria sido *provocado* pelas pessoas interessadas em dar uma nova fachada para o centro da cidade. De qualquer maneira, o jornal *Novo Amapá* assim noticiou o fato:

Violento incêndio destrói toda uma quadra da zona comercial de Macapá

A cidade de Macapá foi surpreendida – cerca de 23 horas de terça-feira última –, com um incêndio que irrompeu em um estabelecimento da zona comercial, localizado na Doca da Fortaleza.

A zona comercial de Macapá, na sua grande maioria toda edificada com prédios de madeira, foi vítima fácil do fogo que irrompeu com violência, expandindo-se vertiginosamente, ajudado pela forte brisa que soprava.

Toda uma quadra foi destruída, calculando-se os prejuízos em quantia acima de 1 bilhão de cruzeiros antigos. Lojas de fazenda, bazares, sapatarias, armazéns de estivas, tudo, absolutamente tudo foi consumido pelo fogo.

Cerca de 40 barris de pólvora explodiram – juntamente com farta munição –, em uma casa que vendia armamento e material para caça e pesca.

Assim, toda a população foi despertada pelas explosões, que ocorreu em massa para o local do sinistro, em muito auxiliando aos comerciantes na tentativa de salvar alguma coisa. [...]

O sinistro há muito era esperado, há muito era previsto, pelas próprias condições dos prédios e pela falta de serviço de combate ao fogo [grifo meu] [...]

Da parte do Governo foram tomadas providências possíveis. É provável que a situação agora se modifique, diante do doloroso exemplo das cinzas, que apontam o caminho da providência, da proteção a uma população que há muito vive ameaçada, valendo dizer que a culpa não cabe a atual administração, realmente preocupada com o problema. [...]

²¹⁵ Jornal *Novo Amapá*. Ano 25 – Macapá, sábado, 1º de Maio de 1970, T.F.A., n. 1570 (Chamada de capa).

Constata-se assim mais uma vez o interesse que toma a administração amapaense pelos problemas que dizem respeito aos nossos anseios públicos, sem para isso atentar para tendências políticas, inclinações ideológicas, credos religiosos ou raciais, fazendo-se guardião de toda uma comunidade.²¹⁶

Algumas passagens da reportagem do jornal *Novo Amapá* são no mínimo irônicas e capciosas, em especial o trecho grifado, pois a frase inicia-se com a afirmação reveladora de que o desastre já era esperado, em função das construções há muito existentes e pela falta de um corpo de combate ao fogo. Ora, o semanário desloca o foco da questão, atribuindo o casuístico a dois elementos que eximem qualquer responsabilidade do governo, à primeira vista. Mas, a existência de um grupamento de combate a incêndio não seria uma responsabilidade do poder público?

Por outro lado, não se pode negar que um desastre desta magnitude, como o ocorrido na Doca de Macapá, em plena efervescência do processo de tensão causado pela iniciativa do governo territorial em (re)organizar o traçado urbanístico do centro da cidade – traz em seu bojo [intencionalmente, ou não] a carga de certo oportunismo político, como fica claro ao final da referida reportagem.

No início da década de 1970 – período da conclusão da obra, a Doca e a atracação de canoas ao lado da Fortaleza deixaram de existir e automaticamente todo o *lufa-lufa* que caracterizava aquele canto da cidade foi silenciado, fazendo com que os regatões que ali encostavam suas canoas procurassem outros locais para a realização de seus trabalhos. Em outras palavras, o governo conseguira riscar de vez os regatões da frente da cidade de Macapá.

Na ilustração a seguir, verifica-se o *croqui* do centro da cidade de Macapá, no qual as ruas e avenidas foram planejadas para atender o novo ordenamento urbanístico pretendido pelo Governo.

²¹⁶ Jornal *Novo Amapá*. Ano 25 – Macapá, sábado, 1º de Maio de 1970, T.F.A., n. 1570 (Chamada de capa e página 2).

Em 1944, quando foi entregue ao então Presidente da República, Getúlio Vargas, o *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá* pelo então Governador Janary Gentil Nunes, uma das preocupações primordiais do documento era o levantamento de dados e informações a respeito da situação de todos os setores da sociedade amapaense e o surgimento, a partir deste Relatório, de possíveis soluções para os problemas naquele momento. O *Relatório* tinha como premissa básica a seguinte formulação:

O ano de 1944 foi essencialmente de levantamento de dados, de estudo das possibilidades, de luta para obter leis básicas **adequadas as peculiaridades regionais** [grifo meu], de organização dos serviços administrativos, de fixação de diretrizes, de planejamento.

Firmamos, como premissa fundamental de nosso trabalho, a crença no futuro do Amapá, considerando transitória sua fama de insalubridade, realizável o soerguimento do nível de vida do seu povo e segura, em curto prazo, a sua transformação econômica, **tornando-o, de espaço morto e improdutivo, zona ativa de enriquecimento nacional.** [grifo meu]

[...] Tudo ainda está por fazer, apesar de haveremos empregado a totalidade de nossas forças para concretizar o ideal do Amapá vivo e feliz, **integrado na civilização brasileira.** [grifo meu]

Tenho absoluta convicção de que o porvir reserva ao Amapá um destino de opulência e brilho dentro de nossa Pátria e estou certo de que seu povo trabalhará sem cessar para alcançá-lo.²¹⁷

O que chama a atenção nesta premissa são duas passagens, que a tornam extremamente contraditória. Primeiro, o documento afirma que seriam levadas em consideração na administração territorial as *peculiaridades regionais*, ou o respeito ao modo de vida local, nas mudanças que seriam realizadas a partir daquele momento – o que na prática se mostrou apenas um subterfúgio retórico. Logo em seguida, o documento contradiz a afirmação anterior, já que desconsidera o que existia na região, pois, no *espaço morto e improdutivo* ainda restava muito a fazer para integrá-lo à *civilização brasileira*.

A passagem dessa peça retórica é reveladora, porque antes de se configurar apenas como um relatório imerso em aspectos econômicos e políticos,

²¹⁷ *RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, Apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território.* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 152 páginas, pp. 5-8.

ele traz em seu bojo uma concepção de história, ou, melhor dizendo, da *não existência* dela antes da criação do Território. A essência desta perspectiva histórica era a percepção de que o Amapá não possuía uma *História* – com “H” maiúsculo –, como se pensava à época, digna de figurar nos livros escolares antes de 1943, só a partir da criação do Território Federal do Amapá e da chegada das instituições políticas e de seus governantes, é que o povo amapaense passaria a ter uma história própria.

O principal aspecto presente no discurso oficial desta *onda civilizadora* na região era relativo à construção de estradas de rodagem, sendo esta a marca registrada do progresso a substituir os rios, considerados pelos governantes como símbolos do atraso no papel de principal via de transporte no Amapá. Era como – e sem exagero nenhum –, a história amapaense começasse a partir da construção das *estradas civilizadoras*.

A meu ver, as premissas do discurso do Governador Janary Gentil Nunes, contidas no *Relatório* de 1944, inauguram uma matriz de pensamento que posteriormente influenciou os discursos de todos os governantes que sucederam a Janary no poder. E como consequência natural da força argumentativa desses mesmos discursos, a própria produção do conhecimento histórico no Amapá foi influenciada pelo ideário de que a história só tem o seu início com a criação do Território.

Os trechos dos textos que se seguem, abaixo, exemplificam essa influência determinante no pensamento local:

Texto 01:

Durante estes dezoitos anos de administração federalizada o Amapá atingiu diversos estágios de desenvolvimento, deixando de ser apenas uma limitação geográfica, fronteira setentrional, para aparecer, destacadamente no panorama sócio-econômico do País.

Todas as frentes de atividades humanas foram afetadas com ênfase, criando as condições sociais que hoje são motivo de reflexão para os que nos visitam.

Nos campos da educação, da saúde, da produção, da colonização, enfim, **em todos os setores se faz sentir a ação do governo federalizado, escolas pontilham o interior, postos médicos atendem na medida do possível as populações**

interioranas, áreas incultas foram demarcadas e se tornaram produtivas... ²¹⁸ [grifo meu]

Texto 02:

Nessa data, portanto, em que o Amapá festeja os seus quatro lustros, é justo reviver os momentos difíceis dos seus primeiros anos, em que tudo estava por fazer e que diversos obstáculos deviam ser transpostos para que a terra amapaense pudesse se apresentar no cenário político cultural da Pátria, com uma afirmação irrefutável.

Parabéns, Amapá. Homenageando os bravos pioneiros que em 25 de Janeiro de 1944 deram início ao grandioso trabalho de integração desta terra à comunidade brasileira, congratulo-me com as atuais gerações pela maneira que podem olhar para o futuro. **O abandono, as doenças, a ignorância, a vida sem esperança alguma, tudo isto pertence ao passado. Os ruídos de uma nova era já podem ser ouvidos.** [grifo meu] Energia, estradas, transporte, educação, saúde e investimentos constituem realidade com que em 1964 podemos contar para felicidade de sua generosa gente. ²¹⁹

Texto 03:

Isto é Governo! – Por ocasião da passagem do 23º aniversário de instalação da administração federalizada do Amapá, o atual Governo do Território entregou a utilidade pública cerca de 1579 m² de novas áreas construídas, nas quais foram empregados recursos da ordem de 212 milhões 760 mil Cruzeiros. **O fato mostra, com clareza cristalina, o esforço do Executivo para modificar a situação sombria e anêmica que existia [...]** [grifo meu] ²²⁰

Nos trechos dos textos acima citados podem ser identificadas três diferenças visíveis que os distanciam: a primeira dessemelhança foi o período de elaboração deles, pois o primeiro texto foi escrito em Janeiro de 1962; o segundo, em Fevereiro de 1964 e, o terceiro, em Janeiro de 1967. A segunda desigualdade entre eles reside no fato dos mesmos terem sido redigidos por autores diferentes, pelo menos os que assinaram as respectivas autorias: o Governador Raul Monteiro Valdez, o Governador Terêncio de Mendonça Porto e o editor do *Jornal Amapá*, nessa ordem. E, finalmente a terceira disparidade, a utilização de tempos verbais diferentes na conjugação, principalmente dos verbos – *fazer, realizar, colonizar e modificar*.

²¹⁸ MENSAGEM do Governador Raul Monteiro Valdez, pela passagem do 18º aniversário do Governo do Território. Publicado pelo *Jornal Amapá*, no dia 20 de Janeiro de 1962.

²¹⁹ MENSAGEM do Governador Terêncio de Mendonça Porto pela passagem do 20º aniversário do Governo do Território. Publicado pelo *Jornal Amapá*, no dia 05 de Fevereiro de 1964.

²²⁰ EDITORIAL do *Jornal Amapá* em homenagem ao 23º aniversário do Governo do Território. Publicado em 28 de Janeiro de 1967, no Governo de Ivanhoé Martins.

Entretanto, se essas três informações forem subtraídas dos discursos em questão, provavelmente suas autorias seriam atribuídas às cópias dos discursos do Governador Janary Gentil Nunes, ou a confecção deles pelo próprio. O que não é o caso. De qualquer maneira, o que importa aqui é que a essência dos discursos é a mesma elaborada pelo Capitão-Governador, em 1944. A peça retórica não se modifica, o ideário de um *povo sem história* antes da chegada do governo federalizado está mais do que presente.

Tal concepção foi tão inebriante que influenciou até mesmo a produção do conhecimento histórico local, concentrado em grande medida apenas em pesquisar os feitos dos governantes que por aqui passaram a partir de 1943.

Assim, estudando o modo de vida dos regatões que navegaram entre os anos de 1945 e 1970, nos rios do Território do Amapá, procurei a todo o momento questionar a condição de *verdade* imprimida por aqueles discursos que tentaram insistentemente desqualificar a cultura e o modo de vida local. Discussão que passo a desenvolver a seguir.

3.1 O rio continua por aqui

No ano de 1962, o dia 08 de Junho – uma quinta-feira – acordou com uma linda manhã ensolarada, como quase todas as manhãs do ano no Amapá. Os relógios marcavam 10 horas e 30 minutos, e o Trapiche Eliezer Levy, localizado à frente da cidade, à margem esquerda do rio Amazonas, ficou pequeno para comportar tanta gente presente àquele dia. O local estava abarrotado com a presença das autoridades de todos os escalões do Governo do Território. A começar pela autoridade maior do mesmo, o então Governador Raul Monteiro Valdez,²²¹ acompanhado de sua esposa, Adelina Valdez. Junto a eles estava, também, a eminência religiosa da cidade, o Bispo Dom Aristides Piróvano. Ao lado destes acotovelavam-se Secretários de Estado, assessores e curiosos, em geral.

²²¹ Raul Monteiro Valdez assumiu o governo do Amapá em Outubro de 1961 e permaneceu até 10 Dezembro de 1962. Durante doze (12) anos, de 1944 a 1956, foi secretário-geral do Governo de Janary Gentil Nunes. No entanto, obteve sua indicação para governar o Amapá efetivada pelo Deputado Federal Amílcar Pereira – então inimigo político de Janary Nunes. A indicação de Raul Valdez ocorreu no mandato presidencial de João Goulart.

Naquela manhã, a banda musical da Guarda Territorial se fez presente entreterendo os convidados com a execução de peças militares como o *Cisne Branco*, tocada em homenagem especial aos marinheiros do Amapá. Concomitante a esse burburinho era servido um coquetel, oferecido pela direção do Serviço de Navegação do Amapá (SERTTA-Navegação) às figuras mais eminentes ali presentes. Enquanto isso, com ansiedade e muito calor, aguardava-se o ápice da cerimônia ali planejada.

Os pronunciamentos das autoridades eram comovidos e calorosos. O primeiro a se pronunciar foi o diretor do Serviço de Navegação do Amapá (SERTTA-Navegação), Israel Marques Sozinho, que agradeceu a presença de todos, em especial a do Governador Raul Valdez. Este retribuiu a gentileza dizendo ser uma honra presenciar tão ilustre acontecimento. Em seguida, após uma salva de fogos de artifício, o bispo Dom Aristides Piróvano abençoou o homenageado do dia, o barco (rebocador) *Araguari*, uma das primeiras embarcações adquirida – ainda na década de 1940 – pelo governo territorial.

O rebocador *Araguari* era o principal barco de carga do Território, com capacidade de peso de 350 toneladas, e voltava a navegar na linha entre Macapá-Belém, transportando cargas e passageiros, depois de um longo período [desde meados de 1950] de abandono no estaleiro oficial, sem as mínimas condições de navegabilidade.

A importância da ocasião era tanta que a estrela do dia, o barco *Araguari*, foi acompanhado na sua viagem reinaugural – que partiu de Macapá até o porto de Santana –, pelas principais embarcações da frota territorial, sendo a escolta formada pela lancha *Amapá*, a *Mário Cruz* e o barco *Rio Macacoari*. A recuperação da embarcação foi adotada pela direção do Serviço de Navegação do Amapá, como símbolo representativo do amplo programa de recuperação do patrimônio do SERTTA-Navegação, que naquele momento se encontrava à míngua. O jornal *Amapá* exultava o ocorrido declarando que o velho barco heroicamente “*chorou lágrimas de espumas diante das águas barrentas do grande rio*”.²²²

²²² *Jornal Amapá*. Ano 18 – Macapá, sábado, 09 de Junho de 1962, n. 1166 [Reportagem de capa, sob o título: *Flutua, novamente, o Araguari*].

Na imagem abaixo, pode-se visualizar o Trapiche da cidade de Macapá em um dia movimentado.

Ilustração 7



Trapiche Eliezer Levy, localizado na proximidade da Fortaleza de São José de Macapá.

Fonte: *Jornal Novo Amapá*

Alguns dias antes da celebração descrita acima, outra importante embarcação da frota territorial, a lancha *Amapá* – presente na escolta do *Araguari* –, que realizava linha transportando cargas e passageiros para a região do rio Jari, foi devolvida às águas dos rios, sem a pompa e a celebração dispensada ao rebocador. Entretanto, a lancha *Amapá* voltava a navegar depois de um longo período *encostada* ²²³ [desde o ano de 1959] no estaleiro oficial. A lancha se encontrava imprestável para a prática da navegação. Ao lado desta, duas outras importantes embarcações de grande porte da frota territorial se encontravam em lastimável estado de abandono e apodrecimento: os iates *Cruzeiro* e *Macapá*. O

²²³ Expressão muito utilizada na região para designar o abandono da embarcação.

jornal *Amapá* ironizava a situação dizendo que o estaleiro do governo parecia mais um cemitério de barcos.

Na ilustração abaixo, pode-se visualizar o estaleiro do SERTTA-Navegação.

Ilustração 8



Estaleiro governamental do SERTTA-Navegação, em 1960.

Fonte: Arquivo pessoal de Alcir Jackson

O jornal *Amapá*, no primeiro semestre de 1962, noticiava semanalmente que o governo territorial vinha demonstrando bastante interesse na recuperação da frota de embarcações do SERTTA-Navegação. Era intenção do Governador Raul Valdez, segundo o semanário oficial, devolver às populações das regiões interioranas do Território – localizadas nos mais distantes rios –, os *recursos da civilização* e a possibilidade de transporte para os centros consumidores da produção do homem do interior.²²⁴

²²⁴ **Jornal Amapá.** Ano 18 – Macapá, sábado, 26 de Maio de 1962, n. 1164 [Reportagem situada na 3ª página, sob o título: *Voltou a navegar a lancha Amapá*].

Em algumas edições do jornal *Amapá*, do primeiro semestre do ano de 1962, era apontada com certa regularidade a situação de crise pela qual passava o Serviço de Navegação do Amapá (SERTTA-Navegação). Segundo o semanário, o problema residia justamente no fato que a maioria das embarcações pertencentes à frota daquele órgão se encontrava *encostada* no estaleiro oficial, sem as mínimas condições de navegabilidade. Essa situação já perduraria desde meados dos anos 50, fazendo com que os problemas referentes ao abastecimento de víveres e o transporte de cargas e passageiros no Território – especialmente na sua capital – se agravassem.

Os problemas eram ainda mais agravados quando se verifica a situação do abastecimento de víveres no Território, que dependia unicamente das vias marítimo-fluviais, uma vez que o próprio Governo reconhecia ser “[...] *o problema do abastecimento, sem dúvida alguma um dos mais graves que afetam a vida das populações que habitam esta área na Amazônia*”.²²⁵

Porém, esse reconhecimento não é o mais significativo da situação. O que mais impressiona é o posicionamento da própria administração territorial, que além de admitir sua incapacidade de solucionar um problema que ela dizia existir, a solução encontrada era, acima de tudo, paliativa e excludente. O Governo se comprometia a criar um sistema de abastecimento que tão somente suprisse às necessidades dos funcionários públicos. Tal afirmação se verifica na transcrição do trecho, que segue abaixo:

Será uma cantina, um supermercado capaz de atender o funcionalismo.

A administração sente que é sua obrigação defender pelo menos os seus funcionários, uma vez que não dispõe de meios para evitar que toda população seja, de imediato, beneficiada por medidas que estabeleçam novos e mais baixos índices de custo de vida.

[...] Vai ajudar uma coletividade, uma classe laboriosa que auxilia o governo a executar os seus problemas de trabalho em benefício do desenvolvimento econômico da terra e do bem-estar do seu povo.²²⁶

²²⁵ *Jornal Amapá*. Ano 19 – Macapá, sábado, 18 de Julho de 1964, T. F. A., n. 1281 [Reportagem de capa].

²²⁶ *Ibidem*.

No trecho a seguir, a finalidade do órgão era ratificada:

O trabalho mais importante ao funcionalismo amapaense desenvolve a Superintendência do Abastecimento do Território Federal do Amapá – SATAF, órgão que vem amenizando grandemente as naturais dificuldades que atravessam os *barnabés* da área, facilitando-lhes a aquisição de alimentação, para desconto posterior nos seus vencimentos.²²⁷

As circunstâncias eram, no mínimo, *esdrúxulas*, senão vejamos. O governo se comprometia em garantir minimamente os provimentos do seu quadro de funcionários, que sequer correspondia a não mais que um terço do número total da população, à época já estimada em mais de setenta mil habitantes. O restante da população ficava ao bel prazer da sorte, pois seus governantes não conseguiam solucionar um problema super dimensionado pelo jornal *Amapá*, ou então o Governo considerava pura e simplesmente como “povo do Amapá”, apenas aos seus funcionários públicos.

A partir deste quadro, duas indagações se mostram inevitáveis: em primeiro, se a administração territorial reconhecia que era incapaz de garantir, através do serviço público o abastecimento de víveres da população do Território – por diversas razões já comentadas acima –, e que só afiançava cobrir uma parcela ínfima da população – os funcionários públicos, de que maneira o restante da população vivia? A segunda questão, que deriva fatalmente da primeira, é a seguinte: é óbvio que o restante da população vivia e sobrevivia sem a ingerência das ações oficiais, reconhecidamente incapazes de avalizar o setor dos transportes fluviais e o provimento de víveres na região. Então, se essa população continuava a viajar pelos rios e a consumir víveres regularmente, quem eram as pessoas que realizavam essas atividades, independentemente da incompetência demonstrada pelo governo?

Essas perguntas aparentemente ficariam sem resposta, devido ao silêncio das fontes impressas pesquisadas, que em nenhum momento mencionam as alternativas de transporte e de abastecimento aos serviços que o governo territorial deveria prestar – e que assumidamente não realizava, apesar do discurso oficial em contrário.

²²⁷ *Jornal Amapá*. Ano 22 – Macapá, sábado, 07 de Setembro de 1967, T. f. A., n. 1449, p. 2.

Embora não aparecessem citados nos documentos oficiais e no jornal impresso, os regatões foram essenciais para o abastecimento de víveres, transporte de cargas e de passageiros, e principalmente porque seus barcos subiam e desciam os rios e os deixavam cheios de *comércios* ao longo de suas margens. Sem dúvida, rios e regatões garantiam a cobertura de linhas de comunicação que aproximavam as pessoas da região, sem que precisassem deslocar-se até a capital.

Nas tabelas a seguir, pode-se observar a importação de produtos no Amapá, no ano de 1962, a partir do lugar de procedência e da via de transporte utilizada e segundo a classe das mercadorias.

Tabela 1

	Segundo a via de transporte		
	Marítima ou fluvial	Aérea	Total
	QUANTIDADE – (kg.)		
TOTAL	27.382,259	387.057	27.769.316
Do País	26.023,509	387.057	26.410,566
Amazonas	4.816,709	-	4.816,709
Pará	12.144,556	180.661	12.325,217
Ceará	25.470	22.413	47.883
Pernambuco	2.322,721	22.271	2.344,992
Guanabara	3.633,313	117.293	3.750,606
São Paulo	3.075,270	41.217	3.116,487
Outros Estados	5.470	3.102	8.572
Do Exterior	1.358,750	-	1.358,750
Estados Unidos	1.358,750	-	1.358,750
da América do Norte			

Fonte: Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá

Tabela 2

CLASSES DE MERCADORIAS	IMPORTAÇÃO
	1962
	QUANTIDADE (Tonelada)
Animais vivos	1.976
Matérias-primas	17.515
Gêneros alimentícios	2.922
Manufaturas	5.356
Total	27.769

Fonte: Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá

As tabelas acima confirmam algumas idéias que vêm sendo discutidas até aqui, e em primeiro evidenciam que a navegação – principalmente a fluvial – era a via de transporte de cargas preponderante no Amapá entre os anos de 1945 e 1970. Em segundo, revelam e confirmam que o Pará – em especial a Praça da cidade de Belém –, era o lugar que mais vendia mercadorias para as localidades do Território, com quase 50% de participação no total das importações. Assim, por conta da proximidade da Ilha de Marajó com a cidade de Belém, a procedência dos produtos explica a participação significativa de regatões *marajoaras* no comércio de mercadorias, principalmente com a cidade de Macapá.

As tabelas não deixam claro a procedência e a situação das embarcações, se governamentais ou particulares, mas, como o ano de 1962 foi de crise no órgão responsável pela navegação oficial – a frota do SERTTA-Navegação que operou não tinha mais do que cinco (5) embarcações funcionando em plenas condições de navegabilidade. Assim, não é exagero afirmar que a preponderância de embarcações que navegaram e atracaram na Doca de Macapá naquele ano era prioritariamente composta por barcos particulares. E, entre estes, os regatões navegando de norte a sul do Território.

Seja como for, a situação dos serviços públicos referentes ao transporte fluvial, na década de 1960, era mesmo crítica, e segundo o *Amapá*, as embarcações do SERTTA-Navegação se encontravam no mais calamitoso

abandono e desrespeito ao patrimônio público, sendo a razão desse estado periclitante a má administração que se perpetuava já há alguns anos naquele órgão. Tal situação gerava extremas dificuldades para a população do Território, em razão de que o abastecimento e o escoamento de víveres ficavam comprometidos. Ainda segundo aponta o mesmo jornal, essa situação era ainda mais delicada para as populações interioranas do Amapá, pois dificultava sobremaneira a vida do homem do interior que não possuía meios para escoar sua produção, ficando isolado dos centros consumidores.

O jornal *Amapá*, um veículo de comunicação oficial do governo, exagera ao afirmar que sem as embarcações oficiais a população do Território ficava no mais completo abandono, como se todo o deslocamento pelos rios da região dependesse exclusivamente dos barcos do SERTTA-Navegação.

O que acontecia é que sem as embarcações da frota territorial o abastecimento de víveres e o transporte de pessoas pela via fluvial não escasseavam e muito menos cessavam, como sugeriram algumas reportagens do jornal *Amapá*. Pelo contrário, quando as informações publicadas pelo jornal oficial a respeito da crise na navegação amapaense são confrontadas com a documentação pertencente à Inspetoria da Polícia Marítima,²²⁸ aquelas reportagens não se sustentam na tentativa de dar uma importância maior às embarcações oficiais.

Os anos de 1961, 1962 e 1963 – período da crise na navegação, segundo o jornal *Amapá* – indicam que o registro da quantidade de embarcações e passageiros nesses anos ficou entre os melhores índices contabilizados no período de 25 anos pesquisado por este trabalho. Assim, a despeito do que fora publicado, a navegação fluvial continuava em grande medida movimentando a vida no Amapá como sempre aconteceu, independente da inoperância das embarcações do governo territorial.

O ano de 1961 apontou, inclusive, uma das maiores médias registradas na movimentação de cargas e de passageiros no porto de Macapá, considerando os anos que compreendem o recorte cronológico utilizado na pesquisa (1945-1970). Os números referentes ao ano de 1961, em relação à movimentação na Doca, só

²²⁸ Órgão que inspecionava e registrava o tráfego (entrada e saída) de embarcações e passageiros no Porto de Macapá, entre os anos de 1951 e 1968.

ficaram atrás dos índices excepcionais atingidos nos anos de 1951 e 1952.²²⁹ Os índices dos anos de 1961, 1962 e 1963 seguem nas tabelas, abaixo:

TABELA 3

Movimento de embarcações no porto de Macapá		
Discriminação (Ano)	Embarcações²³⁰	
	Total	Média Semanal
1961	3.554	68,3
1962	2.675	51,4
1963	2,873	55,2

Fonte: Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras

TABELA 4

Movimento de passageiros		
Discriminação (Ano)	Embarcados/Desembarcados	
	Total	Média Semanal
1961	4.412	84,8
1962	3.103	59,3
1963	3.073	64,8

Fonte: Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras

A partir da confrontação entre as notícias vinculadas pelo jornal *Amapá*, e pelos números registrados pela Inspetoria da Polícia Marítima, duas considerações podem ser apontadas a respeito da navegação fluvial e à participação dos regatões na mesma.

Em primeiro lugar, fica explicitada a total inépcia do poder público em atender às necessidades da população, principalmente no que se refere ao apoio para o transporte pelas vias fluviais de víveres, assim como o deslocamento de

²²⁹ Os anos de 1951 e 1952 apontaram números na movimentação de cargas e passageiros no porto de Macapá, que estavam bem acima da média geral alcançada nos outros anos. A movimentação de embarcações em 1951 chegou a um total de 4.074, com uma média semanal de 78,3; em 1952 foram registradas 4.127 embarcações totalizando uma média semanal de 79,3. Na entrada de passageiros (embarcados/desembarcados), no ano de 1951 foram registrados 5.229 e, a média semanal apontou 100,5; no ano de 1952, 4.104 passageiros, perfazendo uma média semanal de 79,8.

²³⁰ Esses números totalizam a navegação fluvial e marítima.

passageiros e o escoamento da produção – quer seja agrícola ou originada na extração vegetal – dos moradores das regiões interioranas. Ainda que inexista o apoio necessário para a realização dessas atividades, essas populações não se faziam de *pobres coitadas*, à espera de um serviço público que existia tão somente na retórica refinada dos meios de comunicação do governo territorial.

Assim, o modo de vida dessas pessoas, entre elas o regatão, antes de se conformar com o abandono – como sugeria o jornal *Amapá* – se constituía e reconstituía, isso sim, na espera da maré, no levantamento das velas, na amarração da canoa, no barulho ensurdecido do motor de popa, na troca de mercadorias e de experiências de vida, independente da participação de algum governo *salvador*, interessado tão somente em se auto-promover.

Em segundo lugar, ainda que o jornal *Amapá* emudeça e não mencione em nenhuma de suas edições a existência de regatões provendo com gêneros alimentícios e outras mercadorias a cidade de Macapá, entre os anos de 1945 e 1970, esse silêncio se mostra revelador. Aliás, é bom que se diga que das fontes consultadas referentes ao período pesquisado neste trabalho – não levando em consideração, é claro, as entrevistas realizadas com os próprios regatões –, a única fonte que faz menção direta aos mercadores fluviais é o *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá de 1944*.

No *Relatório de Atividades*, o então Governador Janary Gentil Nunes, ao comentar a respeito das condições de abastecimento do Amapá naquele momento, principalmente nas regiões interioranas – nos municípios de Oiapoque e Amapá –, foi taxativo: “O preço ficava a critério dos poucos ‘regatões’ que ali aportavam”.²³¹ Esta passagem do *Relatório* também é reveladora, pois permite perceber a força dos regatões nas regiões mais distantes do território e, como aquela imagem dos regatões desonestos e praticantes de preços abusivos²³² estava fortemente presente no discurso do governador – que mesmo constatando a presença daqueles em várias regiões do Amapá – considerava-os como insignificantes.

²³¹ *RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, Apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 152 páginas, p. 129.

²³² Discussão desenvolvida no Primeiro Capítulo.

É importante salientar novamente que numa pesquisa histórica o silêncio de uma determinada documentação é, em geral, revelador, pois quando o historiador consegue lidar com outras fontes ou fragmentos que possam fornecer alguns indícios que permitam a indução de questionamentos – não especificamente a respeito do por que a documentação não menciona determinada situação, mas, sim, o que levou àquela documentação a ser silenciada de tal forma.

Entendo que é nesse enredamento entre os vários discursos do passado e o discurso do historiador que se situa a possibilidade de construção do conhecimento histórico. A esse respeito, podemos ouvir Silvia Hunold Lara:

Cada instância do social apreende um aspecto particular das mudanças e permanências históricas e o expressa de uma determinada maneira. É através da complexidade da relação entre os vários discursos do passado e o do historiador que se situa a possibilidade de fazer história, de construir o saber histórico. Não se trata, portanto, de restituir simplesmente o que foi *dito* no passado privilegiando um discurso, seja ele qual for, contra outro. Mas, sim, de verificar a sua condição de verdade – específica – enquanto um discurso oriundo de uma parte do social, que não é único ou harmônico e que nos oferece *uma* [não a única] visão do seu próprio mundo.²³³

Portanto, compreendo que o silêncio do jornal *Amapá* a respeito da presença dos regatões nos rios e portos da região precisa ser questionado – não no sentido de saber *por que* se processou tal silêncio – mas, sim, a condição de *verdade* das notícias publicadas a respeito da situação em que se encontrava a navegação fluvial do Território.

A realização desse questionamento só foi possível com a confrontação das notícias veiculadas pelo jornal *Amapá* – notícias estas referentes às condições e à crise da navegação na região – com as fontes da Inspetoria da Polícia Marítima, ainda que esses documentos sejam apenas números, pois os mesmos não deixam dúvida – embora não classifiquem quanto aos tipos de embarcação [públicas ou particulares] –, de que um grande número de barcos que se

²³³ LARA, Silvia Hunold. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988, p. 22.

encostava à Doca de Macapá era de *regatão* [ou que estavam realizando trabalhos de regateio].

Assim, como os números da Inspetoria da Polícia Marítima apontaram nos anos de 1961, 1962 e 1963 para um movimento normal e regular, sem queda brusca em nenhum momento na entrada e saída de embarcações nas Docas e estando as principais embarcações do governo fora de qualquer atividade, segundo noticiou o jornal *Amapá*, só restava à população contar com os barcos particulares. E entre esses, com toda a certeza, os regatões.

Nas notícias vinculadas pelo jornal *Amapá* na década de 1960, a respeito da situação em que se encontravam as embarcações do SERTTA-Navegação, outro aspecto que sobressai para a discussão a que se propõe o presente capítulo é que fica patente nos eventos comentados pelo semanário, em especial a celebração em homenagem à volta às águas do rebocador *Araguari*, a importância da navegação fluvial para o Amapá, que naquele momento continuava sendo essencial para o abastecimento de víveres e o transporte de passageiros no Território.

E apesar de todo o discurso do próprio governo em privilegiar a construção de estradas rodoviárias – que na prática não eram construídas e mesmo as estradas já existentes se encontravam em total abandono, sendo ocupadas pelo mato que crescia, voltando a ser simples caminhos de serviço com condições mínimas de tráfego –, ²³⁴ preferir o desenvolvimento da navegação fluvial, o Amapá e a sua gente, no período pesquisado, vivia e sobrevivia *no e pelos rios*, sendo eles que insistentemente *continuavam por aqui*.

Se os dois primeiros anos da década de 1960 não foram nada promissores para a navegação fluvial realizada pelas embarcações do governo territorial, o que aconteceu nesse período se mostrou apenas o prelúdio do pior que estava por vir. A edição do dia 19 de Dezembro de 1964 do jornal *Amapá* trouxe uma reportagem extensa e *bombástica* ²³⁵ denunciando novamente a situação

²³⁴ **Jornal Amapá**. Ano 19 – Macapá, sábado, 15 de Agosto de 1964, n. 1285 [Reportagem em tom de alerta situada na 4ª página, sob o título: *Em estado precário a rodovia AP BR-15 – Inspeção do titular da D.O. constata abandono: relatório enviado ao Governador – providências*. Esta reportagem se mostrou um prelúdio do caos total na construção das rodovias, que viria a ser denunciado pelo jornal **Amapá**, em Novembro do mesmo ano].

²³⁵ **N. do A.** A reportagem ocupou três (3) páginas das oito (8) que compunham o jornal **Amapá** naquela edição.

flagelante em que se encontrava o Serviço de Navegação do Amapá (SERTTA-Navegação). Segundo o semanário – com a devida não citação de nomes –, os descabros administrativos teriam ocorrido no período da administração do Governador Terêncio Furtado de Mendonça Porto.²³⁶

A esse respeito vale reproduzir a chamada de capa e um trecho da reportagem do *Amapá*:

Inoperância e descaso afundam a frota do SERTTA. Favores absurdos anulavam a ação do órgão – 1.000 cruzeiros em dinheiro, 600.000 em dívida e milhões em ruínas, eis a herança encontrada – barcos recebidos como sucata voltam a navegar, servindo ao interior – toda a frota será recuperada até meados de 65. Panorama agora é mais animador (Serviço de Informações).

No SERTTA-Navegação, o panorama encontrado pela administração amapaense dos nossos dias era também triste, desolador e sombrio, a omissão, ou talvez a incompetência, o descaso dos que o diriam, fizeram com que as raízes do descabro e do desleixo penetrassem profundamente e se [sic] esparecem por todo aquele setor do Governo. A irregularidade campeava solta. Os favores politiqueros eram concedidos em escalão tão criminoso e vil que nem ao menos eram levados em conta os grandes prejuízos que estas concessões provocavam ao Executivo e ao desenvolvimento dos trabalhos da própria repartição. Que ficassem satisfeitos os correligionários e cabos eleitorais eram suficientes. Pelo menos, é a idéia que se pode [sic] fazer.²³⁷

A nova crise na navegação amapaense apontada pelas edições do jornal *Amapá* acontecia menos de dois anos após a celebração que marcou a volta às águas do rebocador *Araguari*, considerado na época – 1962 – símbolo da recuperação do SERTTA-Navegação. O *Amapá* elegeu o caso do canoeiro *Rui de tal* como emblema da situação em que se encontrava o órgão da navegação do Amapá. Para ilustrar essa situação, eis a história de *Rui de tal*, aqui reproduzida a partir de reportagem do semanário.

A pessoa identificada pelo *Amapá* como *Rui de tal*, era um canoeiro que trabalhava na Doca de Macapá e que por alguma razão – provavelmente um favor

²³⁶ Terêncio Furtado de Mendonça Porto assumiu o governo após nomeação em 26 de Novembro de 1962 e permaneceu no cargo até Abril de 1964. Foi nomeado no Governo do Presidente João Goulart, por indicação do Deputado Federal eleito pelo Amapá, Janary Gentil Nunes.

²³⁷ *Jornal Amapá*. Ano 19 – Macapá, sábado, 19 de Dezembro de 1964, T. F. A., n. 1303 [Matéria de capa].

político de algum diretor do SERTTA-Navegação –, conseguiu um contrato de arrendamento da canoa *Lealdade*, que possuía uma capacidade de carga de 18 toneladas. Um negócio totalmente dentro da legalidade, se não fossem as condições que se processaram no acordo.

A peça contratual estabelecida entre o SERTTA-Navegação e o canoeiro *Rui de tal*, que foi denominada pelo *Amapá* como *gaiata*, concedia o arrendamento da canoa *Lealdade* por tempo indeterminado, sendo também entregues ao arrendatário o material necessário para a manutenção e a conservação da embarcação, perfazendo uma importância de cinco (5) milhões de cruzeiros [em valores da época]. Uma das poucas exigências do contrato estabelecia que a *Lealdade* deveria ser devolvida ao órgão em perfeitas condições de navegabilidade, tão logo findasse a vigência do contrato, ainda que o mesmo não estabelecesse uma data para tal situação.

Diante de tantas circunstâncias favoráveis, *Rui de tal* velejou na canoa *Lealdade*, despreocupado com a devolução e o estado de conservação da mesma. Por um bom tempo o canoeiro realizou viagens de regatão, executando suas atividades na Doca de Macapá. Quando a embarcação foi finalmente recuperada pelos funcionários do SERTTA-Navegação, sob a administração da nova direção, feito só conseguido com a interferência das autoridades policiais – é bom que se diga –, pois o canoeiro *Rui de tal* conseguiu driblar por várias vezes as *incertas* que os funcionários do órgão aplicavam na tentativa de recuperar a embarcação, sendo o estado geral da mesma deplorável.

A quantia de cinco (5) milhões de cruzeiros que seria destinada à manutenção da canoa *Lealdade* foi dada como desaparecida pelas autoridades, que também afirmaram não se encontrarem em condições de recuperá-la. A embarcação voltou para o domínio do SERTTA-Navegação apenas com a forma em condições de ser aproveitada, estando todo o resto depredado, saqueado e fadado ao apodrecimento.

A história de *Rui de tal* e o arrendamento da canoa *Lealdade* é no mínimo, irônica, em vista da situação de inoperância em que se encontrava a navegação realizada pelas embarcações do SERTTA-Navegação. O dito *empréstimo* mostra a utilização de uma embarcação governamental realizando rotineiramente

atividades de regatão que o poder público sequer reconhecia e, aliás, desprezava sistematicamente.

O *Amapá* denunciou que outros empréstimos, também feitos nas mesmas condições ao *famoso Rui de tal* foram realizados “*naturalmente em paga de compromissos de ordem política*”.²³⁸ Outro exemplo de *empréstimo* escabroso denunciado pelo mesmo jornal foi o ocorrido com o *pau de carga*²³⁹ do Trapiche de Macapá. Assim como todos os outros acessórios necessários ao funcionamento da referida máquina, entre eles os cabos de arame de sustentação do mastro e os moitões²⁴⁰ de ferro – surrupiados ao patrimônio público.

Estes equipamentos foram emprestados a um homem identificado pelo nome de *João Barbosa* que, a despeito da cautela assinada em um *papelucho*, sumiu e nunca mais devolveu os referidos acessórios. O jornal *Amapá* coloca em dúvida, inclusive, a existência de um tal homem chamado *João Barbosa*, e sugere que o mesmo fora inventado por quem assinou a cautela – “*Quem é, que não é o homem do empréstimo, ninguém sabe...*”.²⁴¹

Os motores de popa pertencentes ao SERTTA-Navegação passavam por situações semelhantes às descritas acima. Um levantamento feito pela superintendência do órgão constatou que existiam vinte e quatro (24) motores de popa no seu patrimônio. Desses, apenas dois (2) se encontravam a serviço da repartição. Dos vinte e dois (22) restantes, quatorze (14) estavam alienados a terceiros, talvez, segundo o jornal *Amapá* – “*afilhados criados pela política, então operante*”.²⁴² E oito (8) motores restantes foram transformados *precocemente* em sucata. Assim, o patrimônio de motores de popa do órgão estava completamente comprometido pela má administração, concluía o semanário.

²³⁸ **Jornal Amapá**. Ano 19 – Macapá, sábado, 19 de Dezembro de 1964, T. F. A., n. 1303 [Matéria de capa].

²³⁹ Forte vergôntea de madeira, ou tubo de aço, com uma das extremidades apoiada ao pé de um mastro ou de uma coluna, e a outra agüentada por *amantilhos* (cabo ou corrente) construindo, assim, um aparelho de força para suspender grandes pesos.

Cf. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio – Século XXI*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1999, p. 1516. [vide verbete *paus-de-carga*]

²⁴⁰ Peça de madeira, ou metálica, constituída de uma ou duas faces ovais ou elípticas, atravessadas por um eixo e, às vezes, provida de roldana e de uma alça de ferro, servindo para levantar peso.

Cf. Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. *Novo Aurélio – Século XXI*. Op. cit., p. 1354. [vide verbete *moutão*]

²⁴¹ **Jornal Amapá**. Ibidem, n. 1303.

²⁴² Ibidem.

Quanto à frota de embarcações, o jornal *Amapá* sentenciava:

[...] todos sabem, muito deixa a desejar. Contudo, toda ela posta em tráfego presta relevantes serviços aos programas de transporte do Governo, notadamente ao referente às populações interioranas.

16 embarcações compõem o efetivo da frota do SERTTA. O legado desanimador deixado ao atual Governo foi sumamente constrangedor – duas embarcações [o rebocador *Araguary* e o iate *São Francisco*] trafegando precariamente, e as 14 outras jogadas ao abandono, apodrecendo e ao sabor de mãos criminosas que nelas praticam as mais sórdidas piratarías.

Enquanto isso, era total a desassistência ao interior. Era alegado que não havia recursos. Mas, por outro lado, pessoas alheias à administração amapaense, percebiam vencimentos pela verba da Marinha Mercante, na prestação de serviços estranhos ao SERTTA. Por isso, se esvaíam os recursos. E o homem do interior morrendo à míngua, esquecido e sem um meio de transporte que o vinculasse a sua capital.²⁴³

Os eventos e opiniões a respeito da crise na navegação amapaense, veiculados e comentados pelo jornal *Amapá*, interessam-me não para constatar se tais eventos ocorreram, mas para conseguir identificar nas entrelinhas do discurso governamental – defendido pelo jornal *Amapá* – as tensões vividas e próprias dessa conjuntura.

Este veículo oficial do Governo do Amapá tem como idéia referencial a argumentação de que as embarcações oficiais – ainda que a frota fosse considerada insuficiente pelo próprio jornal *Amapá* –, eram fundamentais para a vida dos habitantes da região, em especial os moradores dos lugares mais distante da capital que, sem a presença dos barcos do governo ficavam completamente abandonados e jogados à própria sorte. No fundo, passava-se a idéia de que a vida parava.

Mas não parava, pelo contrário. O ano de 1964 foi considerado pelo jornal *Amapá* o auge da crise na navegação amapaense, onde apenas duas embarcações oficiais navegaram precariamente – o rebocador *Araguari* e o iate *São Francisco*. No entanto, a movimentação de embarcações e passageiros no porto da capital foi tão intensa quanto nos três anos anteriores.

²⁴³ *Jornal Amapá*. Op. cit., n. 1303.

Abaixo, seguem as tabelas com a movimentação de embarcações e passageiros no ano de 1964.

TABELA 5

Movimento de embarcações no porto de Macapá		
Discriminação (Ano)	Embarcações ²⁴⁴	
	Total	Média Semanal
1964	3.072	59,0

Fonte: Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras

TABELA 6

Movimento de passageiros		
Discriminação (Ano)	Embarcados/Desembarcados	
	Total	Média Semanal
1964	3.043	64,3

Fonte: Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras

Portanto, a idéia de que a vida do amapaense, em especial a do homem do interior que só tinha acesso à capital por intermédio dos rios ficava parada à espera das embarcações governamentais que nunca chegavam, ou chegavam de maneira precária e irregular, não se sustenta em virtude da atuação dos regatões e das outras embarcações que mantinham a vida dos amapaenses transcorrendo normalmente, sem qualquer interferência da navegação oficial.

3.2 – Nem o rio e nem a estrada

O ano de 1964 foi realmente crítico no setor dos transportes do Território, além dos problemas já apontados na navegação realizada pelo órgão oficial SERTTA-Navegação. Outro setor que também passava por momentos de penúria e abandono era o da construção de estradas de rodagem.

A rodovia AP-BR-15, principal estrada de rodagem do Território que ligaria a capital amapaense ao município de Oiapoque, no extremo norte, e que desde a

²⁴⁴ Esses números totalizam a navegação fluvial e marítima.

primeira metade da década de 1940 vinha sendo construída e considerada a “*espinha dorsal das comunicações terrestres*”.²⁴⁵ No entanto, segundo os estudiosos do setor à época, que a consideravam o símbolo maior dos discursos de progresso para a região, encontrava-se totalmente abandonada nos trechos já construídos e segundo o jornal *Amapá* “*sem o mínimo vestígio de uma operação conservadora, havendo mesmo trechos em que ela se assemelha a uma estrada de penetração*”.²⁴⁶ O semanário baseava suas reportagens sobre a rodovia nos relatórios de inspeção do diretor do Departamento da Divisão de Obras (D.O.) do Território, Moacir Borda Von Baungarten. Tais relatórios tinham o objetivo de informar a situação da rodovia ao então Governador Luís Mendes da Silva.²⁴⁷

Como já apontei anteriormente, a construção de estradas sempre foi o *carro-chefe* nas prioridades de execução dos governos implantados a partir de 1943. Aliás, as rodovias eram consideradas o grande contraponto no setor dos transportes. O presidente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE [à época], Florêncio de Abreu, ratifica a idéia do primeiro governador, Janary Gentil Nunes:

Um dos característicos da região é precisamente esse de grande dispersão linear dos grupos humanos ao longo dos rios, predominantes nos seus pontos de confluência ou na boca dos igarapés. Estabelecem-se à beira das estradas naturais, que são as vias fluviais, com transportes sobremodo morosos.²⁴⁸

Nessas opiniões, os rios representavam o contrário de tudo àquilo que os discursos governamentais atribuíam às rodovias: progresso, rapidez e integração à civilização brasileira.

Não me posiciono, em nenhum momento, contra a construção de rodovias durante aquele período, pois seria até um exemplo de saudosismo ingênuo de minha parte afirmar que as estradas foram um grande mal para o Amapá e que os governos não deveriam ter investido no desenvolvimento da malha rodoviária. A questão principal não é essa. O âmago das minhas críticas aos discursos e às

²⁴⁵ Guerra. *Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Op. cit., p. 334.

²⁴⁶ *Jornal Amapá*. Ano 19 – Macapá, sábado, 15 de Agosto de 1964, T. F. A., n. 1285.

²⁴⁷ Luís Mendes da Silva governou o Território de 12 de Abril de 1964 a 10 de Abril de 1967. Foi o primeiro governador empossado no período da ditadura militar pelo presidente golpista Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco.

²⁴⁸ ABREU, Florêncio de. In Antônio Teixeira Guerra, p. XII.

ações ocorridas, a esse respeito, não vai para o desenvolvimento do sistema rodoviário em si – ampliado a partir de 1943 –, mas pela maneira como foi conduzido esse processo de aberturas de rodovias no Amapá.

O que questiono é a postura dos governantes de preterir a malha hidroviária do Amapá em favor da construção de estradas de rodagem. Em outras palavras, ter tentado substituir de maneira definitiva os rios – via de transporte mais importante da região na época –, pelas ambicionadas rodovias. Em função desta tentativa, encontrada nos discursos oficiais do período, as rodovias apareciam como substitutas redentoras para o abastecimento e deslocamento dos amapaenses quando, na verdade, em meu entender elas deveriam ser encaradas como mais uma importante alternativa das vias de transporte na região, ao lado dos transportes fluviais e marítimos que contavam com o amplo conhecimento do homem local.

A percepção dos burocratas de que a rodovia deveria substituir inteiramente às hidrovias, fica patente no discurso do diretor da Divisão de Obras do Território em 1950, abaixo reproduzido:

A ligação rodoviária dos núcleos de habitantes isolados no interior do território virá fomentar nova vida e intenso surto de progresso, e delas surgirão, conseqüentemente, outras fontes de riquezas. A estrada Macapá-Clevelândia representa a espinha dorsal do progresso do território o que graças a ela a zona do interior deixará de vegetar como sempre, por causa da dependência em que vivia dos transportes deficientes como os barcos de motor, de vela e navios que não vão a maioria aos seus núcleos de povoação.²⁴⁹

Com essa concepção de construção de rodovias atrelada ao ideário de progresso, os governantes não conseguiram ou não quiseram perceber que a rede fluvial não era um empecilho para o desenvolvimento local, pelo contrário. Era, e é acima de tudo uma marca da região que precisava ter recebido a mesma atenção delegada por parte da administração territorial da construção de estradas de rodagem e que, juntas – hidrovias e rodovias – tornar-se-iam importantes alternativas de vias de transporte no Amapá.

²⁴⁹ FILHO, Hermógenes de Lima. Defesa do Plano Rodoviário do Território Federal do Amapá. *In Plano Rodoviário do Território Federal do Amapá* Secretaria Geral, Serviço de Informações. Apud Antônio Teixeira Guerra.

No entanto, há de se ressaltar que alguns estudiosos da época, como o próprio Antônio Teixeira Guerra, já percebiam que o ideal teria sido que as rodovias se somassem às hidrovias como vias de transporte importantes na região, e não em sua substituição, como foi intencionada pelos governantes. Essa posição fica explícita no trecho a seguir:

A grande importância econômica dos rios na região e que representavam até bem pouco tempo os únicos meios de transporte no Território. Com a construção da rodovia Macapá-Clevelândia e dos campos de aviação, estes novos meios de transporte **vieram colaborar** [*grifo meu*] com as *aquavias*, cuja função, no entanto, ainda é primordial no transporte de cargas e passageiros no território.²⁵⁰

De qualquer maneira, a posição e a ação dos governadores do Amapá, entre os anos de 1945 e 1970, geraram uma complexa situação na qual o governo não conseguia resolver nem os problemas do órgão oficial atrelado à navegação – SERTTA-Navegação, sempre imerso em administrações corruptas e atuando com uma frota de embarcações insuficientes e em estado de precariedade permanente –, e muito menos conseguia pôr em prática, e a contento, a construção das tão festejadas rodovias.

O ápice da crise no setor de transportes rodoviários, assim como o da crise na navegação governamental, foi o ano de 1964. Nas edições dos dias 15 de Agosto e 28 de Novembro, o jornal *Amapá* noticiava em tom de denúncia que o maior símbolo do progresso da região – segundo o semanário – se encontrava em um estado deplorável de abandono e destruição. O fato mais grave noticiado pelo jornal *Amapá* era que alguns trechos da rodovia já eram dados como concluídos pelo Executivo Territorial, quando não se configuravam nem mesmo como *caminhos de serviço*, quiçá como estradas em boas condições de rodagem. Abaixo, segue a chamada de capa e alguns trechos da reportagem do jornal *Amapá*:

Antes abandonada e quase intransitável, a BR-15 (agora) é uma das grandes preocupações do governo amapaense. Mais de 50 milhões desperdiçados de janeiro a maio – protecionismo nas empreitadas – o trecho

²⁵⁰ Guerra. *Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Op. cit., p. 130.

Calçoene/Lourenço dado como concluído, era simples caminho de serviço – intensa atividade da Secretária de Obras na estrada – adiantados os trabalhos de Calçoene/Lourenço/ Oiapoque.

A rodovia, em si, estava também em quase completo abandono, em triste decadência. Em alguns trechos o eixo da estrada foi desviado para os campos em grandes percursos, porque a pista de rolamento não oferecia qualquer praticabilidade para tráfego.

[...]

[...] ter a Divisão de Obras construído e reconstruído um considerável número de pontes e pontilhões, independente de outros serviços rodoviários [...]

Dado como concluído por um dos governos anteriores, o trecho BR-15, que vai do Rio Amapá Grande a Calçoene, somente agora está sendo construído. Realmente o que havia antes era simplesmente um caminho de serviço, mal conservado, aberto sem estudos e sem técnica, cruzando consideráveis regiões arenosas e completamente impraticáveis para tráfego de veículos que, por sua vez, buscavam, através dos campos marginais, local mais sólido para poderem transitar com mais segurança. [...]

O trecho Macapá/Porto Grande, que é o começo da BR-15, numa faixa que abrange 118 km, aproximadamente, está em lastimável estado de decomposição. Há muitos anos que os poderes territoriais o relegaram ao descaso total e o abandono puro e simples. Assim, está hoje completamente imprestável. O revestimento já não existe e nem mesmo o aterro primário. O que há é simplesmente o solo natural, em péssimas condições de tráfego. [...] Nesse trecho, abandonado desde 1954 e totalmente tomado pela mata espessa.²⁵¹

Os trechos da reportagem do jornal *Amapá* são reveladores para o entendimento do processo de construção das rodovias no Território e, ao mesmo tempo, evidenciam a importância – mesmo que não mencionada – das hidrovias na região. Assim, quando o assunto exposto pelo semanário oficial sobre as dificuldades do governo em realizar a construção das estradas fica implícito nas notícias que se o tão propalado sistema rodoviário não se concretizava e ao mesmo tempo se o serviço de navegação governamental era profundamente deficitário, com toda a certeza outros agentes do transporte fluvial realizavam o provimento de víveres e atendiam a outras necessidades dos moradores das cidades amapaenses.

²⁵¹ **Jornal Amapá**. Ano 19 – Macapá, sábado, 28 de Novembro de 1964, T.F.A., n. 1300 [Matéria de capa].

De qualquer maneira, se não tivesse assim ocorrido, então quais teriam sido as pessoas que transportaram e importaram as mercadorias que constam nas tabelas abaixo?

Tabela 7

Importação do T.F.A. – 1968 (Quantidade em kg)			
PROCEDÊNCIA	Segundo a via de transporte		
	Marítima	Aérea	Total
Total	29.540.718	400.315	29.941.033
Do País	25.065.152	400.315	25.465.467
Amazonas	6.180.838	172	6.181.010
Pará	12.3337.902	268.711	12.606.613
Maranhão	-	73	73
Piauí	-	677	677
Ceará	375.769	4.487	380.256
Rio Grande do Norte	2.259	495	2.754
Paraíba	446.770	-	446.770
Pernambuco	52.296	8.092	60.388
Minas Gerais	-	2.170	2.170
Guanabara	5.554.649	26.084	5.580.733
São Paulo	71.366	82.498	153.864
Rio Grande do Sul	42.954	6.570	49.524
Sergipe	-	286	286
Paraná	349	-	349
Do Exterior	4.475.566	-	4.475.566
EUA	1.058.873	-	1.058.873
Venezuela	2.500.000	-	2.500.000
Suriname	1.832	-	1.832
Suíça	15.664	-	15.664
Países Baixos	899.197	-	899.197

Importação do Território Federal do Amapá, segundo a procedência e a via de transporte.
Fonte: Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá

Tabela 8

CLASSES	A N O S			
	1965	1966	1967	1968
	Quantidade - tonelada			
Classe 1 – Animais vivos	175	79	116	21
Classe 2 – Matérias-primas, em bruto e preparadas	15.011	19.656	18.798	11.566
Classe 4 – Gêneros alimentícios e bebidas	5.293	7.833	7.813	8.610
Classe 5 – Produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes	1.642	1.322	1.025	1.383
Classe 6 – Máquinas e veículos, seus pertences e acessórios	506	1.070	988	1.730
Classe 7 – Manufaturas classificadas principalmente segundo a matéria-prima	3.257	13.068	5.291	5.885
Classe 8 – Artigos manufaturados diversos	367	494	5.896	682
Classe 9 – Ouro, moedas e transações especiais	20	12	29	64
TOTAL	26.271	43.534	39.956	29.941

Importação do T.F.A., segundo a classe de mercadorias.

Total de mercadorias importadas entre os anos de 1965 e 1968, em toneladas: 139.702.

Média anual de importação no período: 34.952 toneladas.

Fonte: Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá

A **tabela 7** confirma algumas questões que já foram apontadas anteriormente neste mesmo capítulo. Em primeiro, fica patente a total vinculação da navegação fluvial no transporte de cargas para o Amapá, durante o período pesquisado, sendo importante perceber ainda que, em 1968, as rodovias sequer são citadas como vias de transporte na região.

A segunda questão confirmada pela **tabela 7** foi que, como em 1962, o Pará continuava sendo o Estado que mais fornecia mercadorias para o Território. Sua participação na balança de importações do Amapá apontou que do total de importações de todos os Estados brasileiros, o Pará correspondeu a quase 50% desse total.

E em terceiro, a navegação marítima passou a ter importante participação no transporte das mercadorias importadas do exterior. Tal participação deveu-se, principalmente, a um maior número de países envolvidos – além dos Estados Unidos –, como ocorrera em 1962. Assim como ocorreu, também uma maior participação de vários Estados das regiões Nordeste e Sul do País.

As denúncias feitas pelo jornal *Amapá*, em 1964, a respeito do estado de abandono em que se encontravam a rodovia BR-15 e as obras de conclusão de todo o seu percurso, são pintadas com contornos de um grande espetáculo teatral, impávido e soberano, com todos os ingredientes de uma *ópera na selva*, em que se misturam sentimentos de coragem, traição, derrota, decepção e finalmente redenção na empreitada desencadeada pelo governo territorial. O semanário denominava de *teatro* os locais de construção da estrada.

A ilustração abaixo inspirou as denominações acima descritas pelo jornal *Amapá*, a respeito da construção da rodovia.

Ilustração 9



Trecho piçarrado da rodovia BR-156, em 1968, ligando os municípios de Amapá e Oiapoque.

Fonte: *Jornal Novo Amapá*

De qualquer maneira, tais notícias são muito importantes para dimensionar alguns aspectos significativos das discussões que marcaram o contexto de introdução das rodovias no Amapá.

Entre esses aspectos, um dos mais importantes foram as dificuldades técnicas de execução do Plano Rodoviário Geral do Território, elaborado em 1945. Tal documento previa a construção de quatro rodovias que interligariam as regiões norte e sul do Amapá. Os trechos eram os seguintes: 1 – *Rodovia Macapá-Clevelândia*; 2 – *Macapá-Nascente do Rio Jari*; 3 – *Rodovia Macapá-Boca do Jari*; 4 – *Ligação Amapá-Calçoene-Cunani-Cassiporé*.²⁵² Na década de 1950, Antônio Teixeira Guerra observou esperançosamente que: “*Destas quatro, apenas a primeira está sendo construída, ficando as outras como planos elaborados para o futuro*”.²⁵³

Em 1970, a expectativa demonstrada na afirmação acima, continuava sendo nada mais do que esperança, pois a única rodovia existente naquele momento e em construção permanente era a BR-15, ou melhor, a BR-156, já que ao menos a denominação havia mudado.²⁵⁴

Segundo os estudos técnicos realizados para a construção de rodovias no Território do Amapá no final da década de 1940, as principais dificuldades de realização das obras na região eram: a existência de um número considerável de grandes rios e a presença de áreas alagadas (pântanos), que na época do verão secavam por completo, mas que no período invernosso ficavam totalmente submersas. Tal situação só seria resolvida, segundo estes estudos, com a construção de “*estradas o mais retilíneas possíveis, evitando no entanto [sic] a travessia de grandes rios, ou pântanos, pois estes obstáculos naturais exigem grandes investimentos de capital na construção de pontes ou aterros*”.²⁵⁵ A solução para evitar que o percurso da estrada cruzasse por regiões com a presença maciça de grandes rios e de terras alagadas, seria óbvia e até mesmo simplória, não fosse impossível a sua realização, em razão das características em

²⁵² *Plano Rodoviário do Território Federal do Amapá*. Secretaria Geral, Serviço de Informações, 1945.

²⁵³ Guerra. *Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Op. cit., p. 130.

²⁵⁴ A partir de 1965, a rodovia passou a se chamar BR/AP-156.

²⁵⁵ Guerra. *Ibidem*, pp. 34/35.

questão configuram-se justamente como marcas *geográficas registradas* da região.²⁵⁶

Aliás, a construção de pontes para a travessia dos muitos rios da região, além de se configurar como um grande desafio técnico – pois a extensão de algumas pontes requeria bitolas grandes e com constante manutenção para suportar a alta tonelagem do tráfego diário – era, segundo as denúncias do jornal *Amapá*, o serviço que mais trazia indícios de supostos desvios de verbas no plano de construção das estradas no Território. A passagem, abaixo, mostra tal situação:

[...] a ausência de um sistema assíduo de manutenção permitiu que a vegetação tomasse conta do leito da estrada, causando séria ameaça ao trânsito, principalmente na saída da ponte de Tracajatuba, que se encontra quase totalmente tomada pelo mato, constando ainda que há (*sic*) locais onde existe apenas uma trilha socada pelos veículos que por lá trafegam e outros que são verdadeiros atoleiros, como pode notar no ramal de acesso a cidade de Amapá, além de grandes trechos que estão cobertos pelas águas.

[...] algumas pontes da BR/AP-156 tiveram sua bitola reduzida, o que naturalmente causou prejuízo à sua capacidade de tonelagem, verificando ainda que nos trabalhos de recuperação feitos em várias pontes e pontilhões da rodovia, existem disparidades entre o valor da verba empregado e os serviços ali executados.

Em face do abandono a que foi submetida a BR/AP-156 [...] que se medidas urgentes não forem tomadas, brevemente a cidade de Calçoene poderá ficar sem comunicação terrestre, o que se constituirá em um rude golpe para a vida daquele município.²⁵⁷

Independentemente do desvio de verbas, a construção de pontes ao longo da rodovia se mostrou realmente um desafio para sua concretização, pois a demanda por verbas empregadas na conservação das pontes já construídas era superior aos valores integrais destinados à construção de novas. Em outras palavras, tão importante quanto construir novas pontes, conservar as já existentes era fundamental. O que segundo as denúncias feitas pelo jornal *Amapá* não acontecia de maneira efetiva, sendo que me permiti afirmar que a cada ponte construída, outra se deteriorava por falta de conservação, simultaneamente.

²⁵⁶ Ver mapa à página 49.

²⁵⁷ *Jornal Amapá*. Ano 19 – Macapá, sábado, 1º de Agosto de 1964, T.F.A., n. 1283, p. 3.

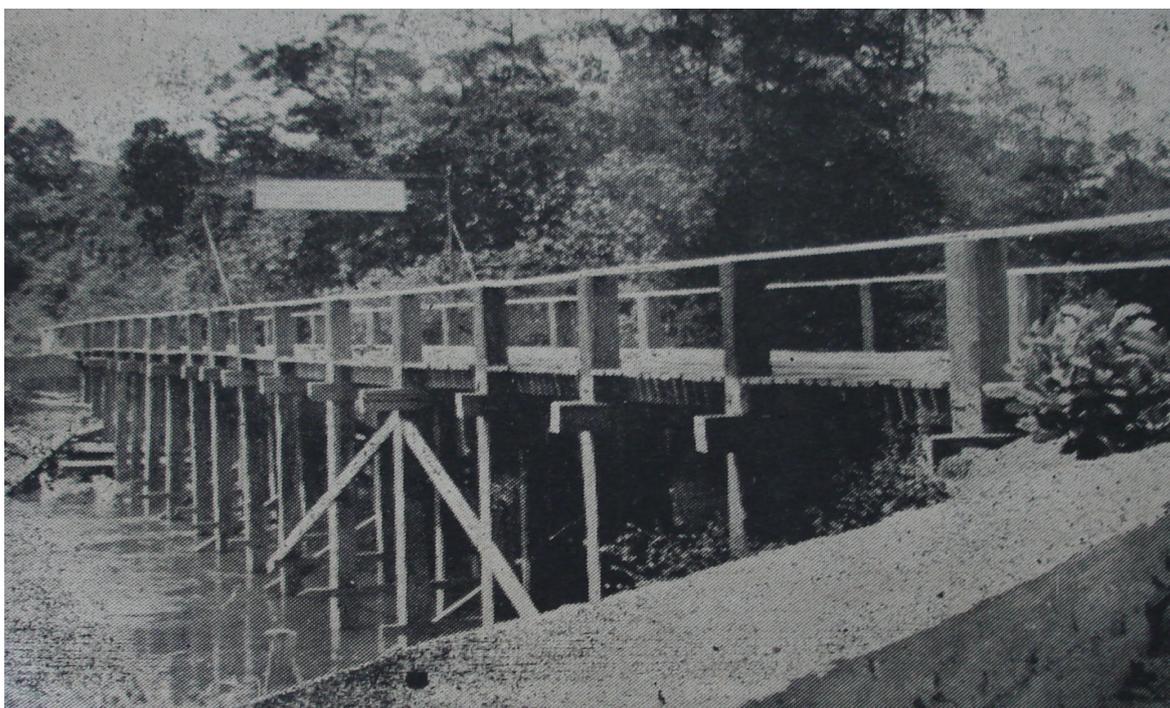
Abaixo, as imagens mostram a construção de pontes nos rios da BR-156.

Ilustração 10



Ponte na BR-156, em 1972, no trecho entre os municípios de Amapá e Calçoene.
Fonte: *Jornal Novo Amapá*

Ilustração 11



Ponte na BR-156, em 1972, no trecho entre os municípios de Calçoene e Oiapoque.
Fonte: *Jornal Novo Amapá*

As construções eram feitas em madeira, qualquer que seja, principalmente as que ficam em contato permanente com a água, precisando constantemente de reparos e da troca de peças. A esse respeito, o carpinteiro naval *Mestre* Tenório, esclarece:

[...] o tempo daqui (Amapá) ele não alisa madeira, se o camarada não tiver de olho, ele *apudrece* mesmo o *madirame* dos barco. Outra, se usar prego ruim, daquele que não é galvanizado, em *dois tempo* ele enferruja e começa a comer a madeira, por mais boa que seja a madeira (*sic*). O camarada tem que ficar de olho, porque se não quando ele se der a canoa *tá* toda podre, ou *tá* no fundo, ou *encustada* na terra perdida. Por isso, é que maior o barco, maior é o prejuízo.²⁵⁸

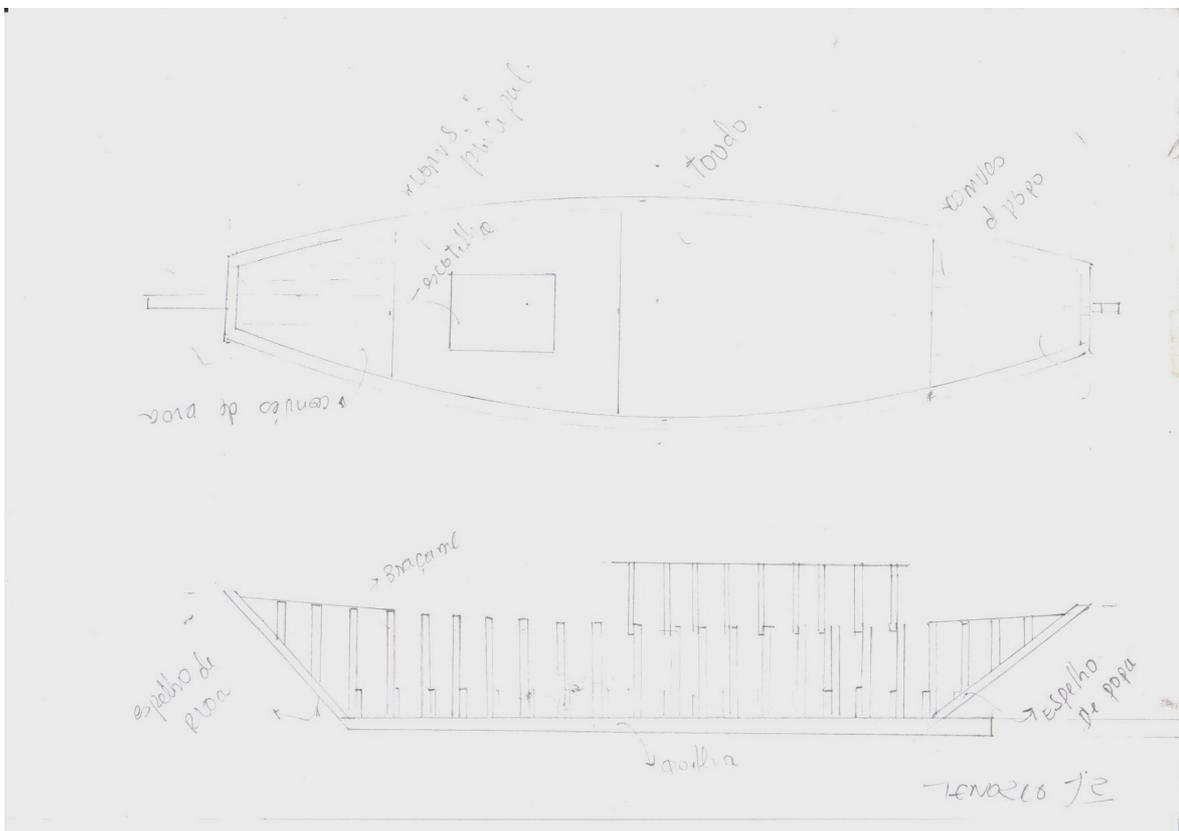
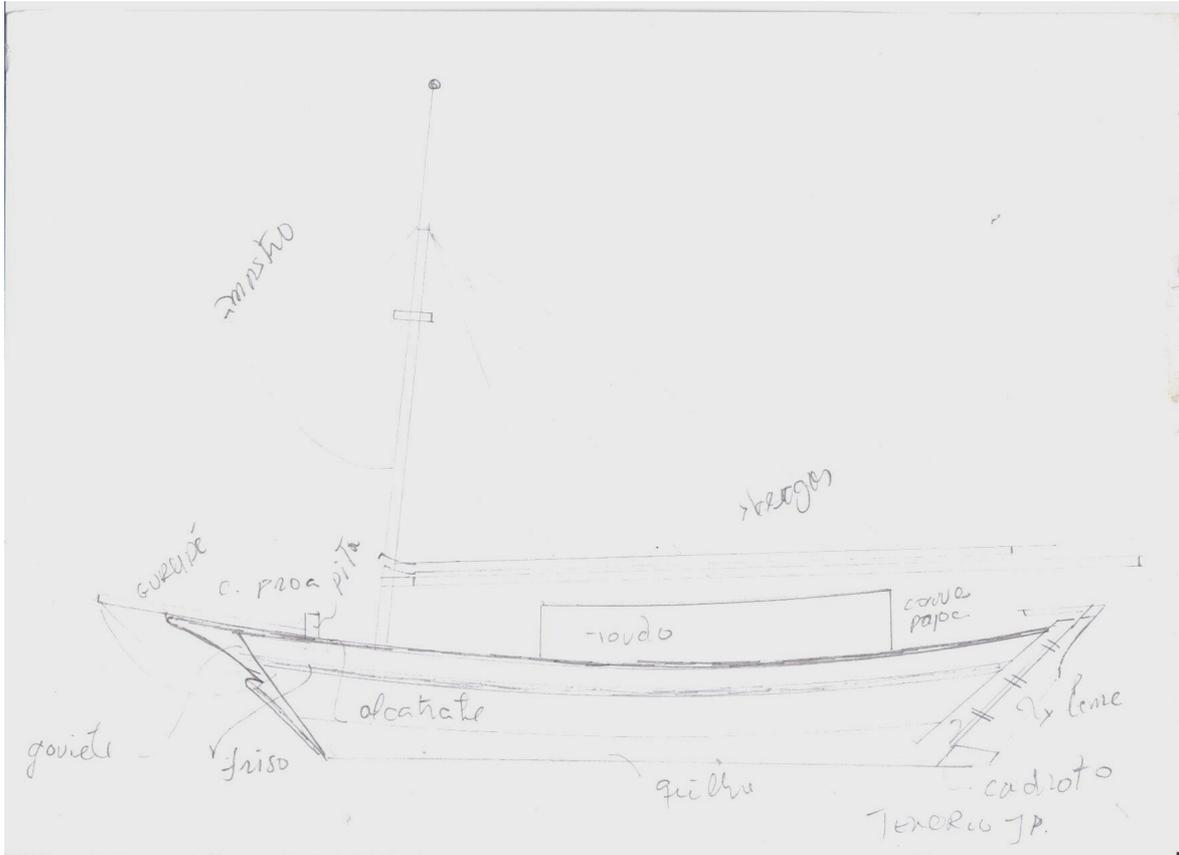
A explicação do carpinteiro naval Tenório para a construção dos barcos, evidentemente serve também para a construção e a manutenção de pontes. Aliás, com a ajuda de seu filho – também carpinteiro naval –, desenhou um *croqui* das etapas de construção de uma canoa regateira típica das décadas de 1950 e 1960, como pode ser observado na página seguinte.

Em todo o caso, a construção de rodovias entre os anos de 1945 e 1970 se mostrou um empreendimento complicado e demorado, a despeito dos discursos otimistas dos governantes. Concomitante aos desafios técnicos que se apresentavam para a realização das estradas, já discutidos acima, o desvio de verbas destinadas às obras também foi determinante para a demora na sua execução.

Em 1954, vários trechos da rodovia Macapá-Clevelândia foram dados como concluídos pelo então Governador Janary Gentil Nunes, assim como várias pontes. A declaração de conclusão de tais obras se mostrou apenas um trâmite burocrático para justificar os investimentos previstos no *Plano Rodoviário do Território*. O jornal *Amapá* denominava ironicamente, em 1964, os trechos que já haviam sido dados como concluídos dez anos antes como *caminhos de onça*.

²⁵⁸ Depoimento de *Mestre* Tenório, carpinteiro naval.

Ilustração 12



A tabela abaixo mostra o ritmo da construção de estradas entre os anos de 1955 e 1969.

TABELA 9

EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA DO T.F.A.				
EXTENSÃO DAS RODOVIAS – km				
ANO	Federais	Municipais	Particulares	Total
1955	490	226	-	716
1957	531	236	60	827
1962	848	-	67	915
1969	556	638	98	1.292

Total de estradas construídas, em km, entre os anos de 1955 e 1969: 576 km

Média anual dos km construídos durante os 14 anos: 41 km

Fonte: Divisão de Obras do Território Federal do Amapá

A tabela acima revela, entre outras coisas, que a média de 41 quilômetros construídos anualmente nos 14 anos do período em questão demonstram a existência de um total acanhado perante a grandeza dos discursos governamentais que viam nas estradas de rodagem o caminho mais rápido para o grande porvir do Território. O que torna esses números mais ínfimos, ainda, foram denúncias reiteradas realizadas pelo jornal *Amapá* de que os vários trechos da estrada dados como concluídos pela administração governamental sequer tinham sido iniciados. Assim, constata-se que tais denúncias procediam, visto que eram feitas por um órgão de imprensa oficial e com suas principais reportagens sendo realizadas a partir dos relatórios dos diretores do Departamento de Obras do Território.

Mesmo diante das dificuldades encontradas pelo Governo na realização da construção das estradas – assim como das denúncias de corrupção e desvio de verbas que assolavam as obras rodoviárias –, o jornal *Novo Amapá* seguia semanalmente sua *cruzada* de reportagens e artigos que ratificavam o ideário de progresso associado à abertura de estradas de rodagem. Essas reportagens vinham acompanhadas, quase sempre, de fotos que na maioria das vezes mostravam homens e máquinas trabalhando em ritmo acelerado. Para o leitor atento, o recado do semanário era direto: enquanto este lia àquela reportagem, a

epopéia da construção das rodovias era escrita. Abaixo, segue um exemplo de uma dessas reportagens:

BR-156:

Sonho que se materializa...

[...] nas oportunidades que abrirá, o quadro que determina o lento crescimento de zonas de elevado potencial de produtividade. A fraqueza econômica de algumas áreas, o vazio (*sic*) demográfico de outras, o marasmo de certos núcleos que possuem interditados seus anseios de progresso, serão afetados pela rodovia, que eliminará as razões de debilidade de alguns focos de povoamento, e criará pólos ativos de civilização.

Diante da finalidade da BR-156, que ampliará e consolidará os propósitos da criação do Território do Amapá e contribuirá para a concretização do programa de integração da Amazônia [...] ²⁵⁹

Ilustração 13



Trecho em obras de compactação da BR-156, em 1970.

Fonte: *Jornal Novo Amapá*

Deste modo, minha insistência segue em pontuar as discussões que envolviam a construção e a execução das rodovias no Amapá, assim como também a crise da navegação no órgão oficial do Território, sendo o estrategema

²⁵⁹ **Jornal Novo Amapá.** Ano 25 – Macapá, segunda-feira, 20 de Abril de 1970, T. F. A., n. 1568 [Edição Especial].

que encontrei para mostrar a força da navegação fluvial na região e, conseqüentemente, da importância dos regatões para o Amapá no período pesquisado. Apesar de os regatões não terem sido citados na documentação oficial pesquisada, a demonstração da incapacidade do poder público em efetivar a construção das rodovias e de desenvolver um sistema de navegação razoavelmente funcional – e que, a despeito disso não acontecer, a população continuava a viver cotidianamente ancorada nas redes fluviais da região.

3.2 – Novo nome, velhos problemas

Em meados de 1965, o Governador Luís Mendes da Silva determinou que o órgão responsável pela organização das atividades referentes à navegação fluvial e marítima no Território deixasse de se chamar SERTTA-Navegação e passasse a ser denominado Superintendência do Serviço de Navegação do Amapá – SUSNAVA. A mudança de nomenclatura era uma clara tentativa do governo de se livrar do nome que até então estava vinculado a administrações nas quais imperava o descaso com a coisa pública e o favorecimento de terceiros que utilizavam as verbas destinadas ao desenvolvimento da navegação regional em benefício próprio.

A troca do nome foi efetivada, mas os problemas que acometiam a SERTTA-Navegação continuaram rondando a nova SUSNAVA, bem como o discurso defendido pelo jornal *Amapá* que, reiteradas vezes, ratificava a dependência da população que utilizava os rios da região em embarcações de propriedade da SUSNAVA. Tais considerações realizadas pelo semanário podem ser observadas no trecho a seguir:

A Superintendência do Serviço de Navegação do Amapá – SUSNAVA, não tem poupado esforços, empregando-se dia e noite com os poucos recursos que dispõe, no sentido de recuperar suas embarcações, muitas das quais foram encontradas atiradas à lama, fazendo-as voltar a navegar, prestando, assim, **inestimáveis serviços às populações do interior amapaense.**
[grifo meu]

[...] alguns [barcos] tidos como imprestáveis, estão novamente singrando as águas, levando assistência do Governo aos moradores que demandam o *hinterlândia* amapaense.

[...] Essa é, sem dúvida alguma, mais uma demonstração do esforço, da capacidade e do trabalho daqueles que empregam suas atividades na SUSNAVA e, por isso, merecem o reconhecimento do povo pelo esforço que vem realizando.²⁶⁰

Em 1967, já sob o comando do Governador Ivanhoé Gonçalves Martins,²⁶¹ a situação da navegação realizada pelas embarcações da SUSNAVA continuava sendo precária e ineficaz. O jornal *Amapá* do dia 10 de Junho daquele mesmo ano noticiou que o governador em visita ao estaleiro do órgão constatou, alarmado, que a situação da frota era *precaríssima* e, em função disso, o semanário sentenciava: “a conclusão é que este é o fator principal que provoca o **quase isolamento** [grifo meu] das populações do interior, no que diz respeito às ligações entre ele e esta capital”.²⁶²

A passagem grifada no trecho acima é reveladora por demonstrar a importância dos regatões no Amapá – entre os anos de 1945 e 1970 –, visto que a situação de inoperância em que se encontravam as embarcações oficiais é fundamental para a compreensão dessa perspectiva.

No trecho da reportagem do jornal *Amapá*, quando da utilização da expressão *quase isolamento* para se referir à possível situação de penúria em que se encontrava a população das localidades interioranas do Território, sem acesso ao transporte das embarcações governamentais para viajar à capital, entendo que a expressão utilizada tem a intenção de ocultar a presença das embarcações particulares – entre elas, os regatões –, que realizavam o transporte de cargas e de passageiros sem a menor dependência das ações governamentais.

Se não, vejamos. Na mesma reportagem a respeito da visita do governador a SUSNAVA, o jornal *Amapá* apontou as chagas que acometiam e impossibilitavam às embarcações oficiais de prestar serviços à população. A situação dos barcos era a seguinte: os dois maiores e mais potentes barcos da frota da SUSNAVA – o *Araguari* e o *São Francisco* –, estavam navegando com suas casas de máquinas em péssimas condições e sem equipamentos básicos

²⁶⁰ *Jornal Amapá*. Ano 20 – Macapá, sábado, 28 de Agosto de 1965, T.F.A., n. 1339.

²⁶¹ Foi nomeado Governador do Território Federal do Amapá para o período de 1967 a 1972, pelo então Presidente da República, Marechal Arthur da Costa e Silva. Ivanhoé Martins foi o último governador nomeado originário do Exército.

²⁶² *Jornal Amapá*. Ano 22 – Macapá, sábado, 10 de Junho de 1967, T.F.A., n. 1432.

para uma boa navegação; outras quatro importantes embarcações de grande porte, o iate *São Raimundo*, o *São José*, o *Cruzeiro* e o *São Sebastião do Arari* estavam sem motores; os iates *Santos Braga* e *Macapá*, a lancha *Amapá* e as traineiras *Mário Cruz* e *Macacoari* estavam paradas, aguardando por revisão geral.

A situação das embarcações de pequeno porte também não era diferente das anteriores, as *ubás Santa Margarida, Lealdade, Prainha, Oiapoque, Calçoene, Amapari, Cajari, Rio Preto* e *Guarda Davi*, estavam com seus madeirames completamente apodrecidos e necessitando *urgentemente*, segundo o *Amapá*, de serviços gerais.²⁶³

Perante a situação de paralisação dos serviços prestados pelas embarcações do governo, o jornal *Amapá* sentenciou:

Diante do quadro desolador e de **quase geral insuficiência** [*grifo meu*] da frota de embarcações da SUSNAVA, reconhece o chefe do executivo a necessidade de ser tomada [*sic*] medidas de caráter urgente para que os núcleos populacionais do interior se libertem do isolamento, provocados pelas distâncias que os separam da sede governamental.

[...] Julga, no entanto, o chefe do executivo poder contornar, no próximo ano, todas essas dificuldades, tendo em vista entre outras coisas o atendimento das necessidades do interior dotado de litoral assegurando-lhe, assim, viagens regulares, quer no sentido de transporte de passageiros quer no sentido do abastecimento e, ainda mais, no que diz respeito ao intercâmbio comercial da produção dos municípios.²⁶⁴

Na passagem acima, observa-se a utilização novamente da expressão *quase*, dessa vez para anunciar que mesmo de maneira precária a SUSNAVA conseguia realizar os serviços de transporte de cargas e de passageiros, em razão do quadro *geral de insuficiência*. De qualquer maneira, o vocábulo aqui é utilizado com a mesma intenção de ocultar, só que agora não o *quase isolamento*, mas a total inoperância das embarcações do governo no transporte de cargas e de passageiros no Território.

Assim, a expressão *quase* – aqui significando *por um triz* –, utilizada nas duas idéias em questão tem o mesmo propósito de dissimular ora a existência de

²⁶³ *Jornal Amapá*. Ano 22 – Macapá, sábado, 10 de Junho de 1967, T.F.A., n. 1432.

²⁶⁴ *Ibidem*.

um serviço de navegação prestado à população, que independia das embarcações da SUSNAVA, ora a incapacidade do governo territorial em realizar de maneira razoável um serviço fundamental na região, a navegação fluvial. No fundo, as duas idéias do *Amapá* acabam se complementando na intenção do semanário de justificar uma situação que já perdurava por mais de 30 anos.

Outro aspecto importante na passagem da reportagem do dia 10 de Junho é a promessa do governador em começar a solucionar os problemas na navegação da SUSNAVA só a partir de 1968. Ora, a reportagem foi publicada na metade do ano de 1967, e o governo ainda iria esperar por mais seis meses para começar a agir no intuito de contornar os problemas de suas embarcações. Assim, presumo que durante esse período a população do Território iria *quase* sucumbir, abandonada e sem assistência.

É importante perceber que o assunto a respeito da navegação no Território era recorrente nas edições do semanário *Amapá*, principalmente nos momentos em que o órgão responsável pela administração dos barcos oficiais encontrava-se em crise. A partir da leitura de boa parte das edições semanais da década de 1960, pude constatar que o assunto em questão nunca ficava mais do que uma edição do jornal sem receber destaque, na maioria das vezes constando a matéria da primeira página.

Os argumentos e a organização textual das reportagens do *Amapá* eram sempre os mesmos: primeiro destacava-se a constatação de que a navegação no Amapá era realizada *quase* na sua totalidade pelas embarcações da SUSNAVA; em seguida, surgiam os argumentos que comprovavam a *quase* geral insuficiência da frota de barcos do órgão em atender à população; e, a partir dessa idéia, surgia o terceiro argumento que confirmava que, em função das duas razões anteriores, o amapaense – principalmente do interior –, vivia em um *quase* isolamento em relação à capital. E, finalmente, as reportagens eram concluídas com um pedido – por parte do jornal ou do governador –, por um voto de confiança do povo amapaense com promessas de soluções vindouras para os problemas referentes ao transporte fluvial. Um exemplo das observações constatadas nas reportagens em questão segue abaixo:

A navegação, na rede *potomográfica* na região e ao longo da costa atlântica no Amapá é feita, em sua **quase** [*grifo* meu] totalidade pelas embarcações da Superintendência dos Serviços de Navegação do Amapá, SUSNAVA, organismo da administração amapaense.

Leva as comunidades localizadas às margens dos rios navegáveis a presença da administração, assistência ao homem do interior, que demarca com o seu trabalho e a sua existência em pólos de colonização a posse da terra brasileira.

Entretanto, a SUSNAVA luta com dificuldades de uma frota obsoleta, cuja precariedade não atende mais as necessidades interioranas. Mesmo assim, o trabalho que realizou merece destaque, pela ajuda que proporcionou aos núcleos populacionais da área, utilizando ao máximo a capacidade operacional das embarcações. [...]

O comandante João de Oliveira Cortes, superintendente da SUSNAVA, cumprindo determinação do Governo, elaborou um plano de trabalho para o exercício vindouro, visando modificar o quadro atual com a finalidade de dar maior ação ao órgão que dirige, inclusive buscando recursos para o cumprimento do programa. [...]

Embora lutando contra fatores adversos, a SUSNAVA, na medida do que pode dispor, vai cumprindo a sua missão, prestando relevantes serviços dentro do programa do Governo de oferecer assistência ao homem do interior.²⁶⁵

Apesar das expectativas criadas pelo *Amapá*, a respeito da melhoria nos serviços da navegação governamental, a situação só se agravava. O final do ano de 1967 foi emblemático para o agravamento desta situação, pois quatro importantes embarcações do transporte de cargas e passageiros pertencentes à frota da SUSNAVA – os iates *Santos Braga*, *Cruzeiro*, *São Francisco de Assis* e *São Sebastião do Arari* – foram colocados fora de circulação por não apresentarem mais condições mínimas de navegabilidade, sendo qualquer tipo de reforma tão onerosa quanto construir novas embarcações.²⁶⁶

A partir do quadro acima descrito, a influência dos serviços de navegação prestados pela SUSNAVA não era essencial no contexto da região, onde, as práticas náuticas eram um imperativo nas possibilidades das vias de transporte do Território. O exemplo maior da ausência das embarcações governamentais dos rios foi o que aconteceu com a linha que ligava a cidade de Macapá às localidades do rio Jari que, no ano de 1967, teve apenas duas viagens realizadas pelos barcos oficiais. A razão da ausência – segundo o *Amapá* – foi devida às

²⁶⁵ *Jornal Amapá*. Ano 22 – Macapá, domingo, 31 de Dezembro de 1967, T.F.A., n. 1461.

²⁶⁶ *Ibidem*.

condições precárias das embarcações naquele ano, em que só transportaram 87 passageiros e 22 mil quilos de carga.

A outra linha fluvial atendida pela SUSNAVA que teve um número reduzido de viagens [em 1967] foi a rota que ligava a cidade de Macapá ao município de Oiapoque. Durante este ano, foram realizadas nove viagens que transportaram 62 passageiros e carregaram 139.038 quilos de carga no total. Esses números apontam a média de uma viagem a cada 40 dias. Ao verificar-se isoladamente essa informação, tratar-se-ia até de um número razoável de viagens não fosse a grande quantidade de localidades que compunham as escalas dessa linha. No total, eram dez localidades que faziam parte da rota: Bailique, Ferreira Gomes, Médio Araguari, Amapá, Calçoene, Cunani, Cassiporé, Uaçá, Macacoari e Oiapoque. Como se vê, se estas localidades dependessem exclusivamente das viagens das embarcações do governo, de fato estariam no *quase* total isolamento, como afirmava insistentemente o *Amapá*.

Em 1968, as atividades da SUSNAVA foram concentradas na recuperação da frota de barcos daquele órgão. O *Amapá* semanalmente publicava pequenas notas que informavam sobre o andamento da recuperação das embarcações que estavam sem condições de navegabilidade. As notícias tinham um tom de esperança na recuperação total da frota, como se observa no trecho abaixo:

SUSNAVA continua empenhada na recomposição da frota do Governo do Território Federal do Amapá.

Os estaleiros da Superintendência de Navegação do Amapá vêm atualmente desenvolvendo intensa atividade naquilo que se refere à recuperação das embarcações pertencentes a frota marítimo-fluvial do Governo.

Tanto assim que alguns barcos considerados como irrecuperáveis foram postos a navegar por aquele serviço, que assim vem correspondendo às determinações emanadas do Governo do Território. [...]

Embora os serviços que estão sendo realizados na embarcação sejam difíceis e trabalhosos, espera a SUSNAVA concluí-los até o fim do próximo mês.²⁶⁷

O empenho do governo territorial em recuperar a frota de barcos oficiais era tamanho que a restauração e o retorno do iate *São Raimundo* às águas foi propositalmente marcado para celebrar o encerramento da visita do Presidente

²⁶⁷ *Jornal Amapá*. Ano 23 – Macapá, sábado, 30 de Março de 1968, T.F.A., n. 1474.

Costa e Silva ao Amapá, em 1968. Novamente, como já ocorrera em 1962, houve uma celebração para marcar os novos rumos da navegação realizada pelo governo do Território. A ocasião em questão foi noticiada pelo jornal *Novo Amapá*:

Em homenagem ao Presidente Costa e Silva, o Governo do Território determinou o lançamento às águas do rio Amazonas, do iate *São Raimundo*, de propriedade da administração territorial, que há muito se encontrava sem condições de navegabilidade, que foi totalmente recuperado nos estaleiros da SUSNAVA. [...]

O ato foi calorosamente aplaudido, tendo voltado a flutuar o iate *São Raimundo*, que dentro de breves dias estará integrando, novamente, a frota da SUSNAVA, levando ao interior a presença governamental e assistência dos que vivem à margem dos rios do Território. [...]

No estaleiro, os operários colocaram uma faixa alusiva a visita presidencial e de saudação ao Marechal Costa e Silva. Também uma placa contendo as características do iate *São Raimundo*, cuja recuperação é mais uma obra realizada na administração Ivanhoé Martins, para dotar a SUSNAVA de material flutuante capaz de atender às necessidades de intercâmbio entre as populações ribeirinhas e de levar com mais constância ao interior a política do Governo de assistência ao homem que marca com a sua presença e seu trabalho a posse da terra.²⁶⁸

E seguindo a cartilha de seus antecessores, o Governador Ivanhoé Martins, a cada nova embarcação adquirida pelo governo – celebrava com salva de tiros e sirenes que acompanhavam, aos discursos do Governo do Território, empenhado em levar ao homem interiorano melhores condições de vida. Essas ações podem ser observadas no trecho do jornal *Novo Amapá*, abaixo:

Já se encontra integrado no Serviço de Navegação do Amapá – SUSNAVA, o barco *Marcílio Dias*, mandado construir pelo Governo do Território no Estaleiro Naval Mestre Afonso, no Estado do Pará, ampliando, assim, o sistema de transporte marítimo-fluvial desta região.

A nova embarcação aportou no Trapiche Municipal Eliezer Levy, na tarde de quinta-feira última, tendo sido escoltado nessa viagem inaugural, de Belém a Macapá, pelos iates *Estélio Maroja* e *São Raimundo*. Na entrada da baía, o *Marcílio Dias* foi recebido por uma escolta de embarcações da SUSNAVA, entre as quais o rebocador *Araguari*, a lancha *Amapá* e as catraias *Humaitá*, *Curuzu* e *Angustura*, estas também construída no Estaleiro Mestre Afonso, e mais a *Oiapoque*.

O *Marcílio Dias* foi salado com salva de foguetes e as sirenes dos barcos que o escoltavam, ocasião em que o Governador

²⁶⁸ *Jornal Novo Amapá*. Ano 23 – Macapá, sábado, 17 de Agosto de 1968, T. F. A., n. 1489, p. 4.

Ivanhoé Martins e o Secretário-Geral, Adálvaro Calvalcante, sobrevoaram a nova unidade marítima amapaense. [...]

O Chefe do Executivo amapaense congratulou-se por mais essa vitória alcançada pela atual administração, principalmente no que tange ao melhoramento no intercâmbio marítimo-fluvial entre a sede do governo e as localidades do *hinterlan* amapaense, tendo Sua Excelência recebido os cumprimentos das autoridades presentes, figuras representativas das nossas classes sociais e de populares, pelo esforço inaudito que vem realizando para dar melhores condições de vida ao povo amapaense, notadamente àqueles que habitam às mais longínquas regiões do nosso Território.²⁶⁹

Na imagem abaixo, o momento da chegada do iate *Marcílio Dias* ao Trapiche de Macapá.

Ilustração 14



Chegada da viagem inaugural do iate Marcílio Dias no Trapiche Eliezer Levy, em 05 de Setembro de 1968.

Fonte: *Jornal Novo Amapá*

²⁶⁹ **Jornal Novo Amapá.** Ano 23 – Macapá, sábado, 07 de Dezembro de 1968, T. F. A., n. 1489 [Matéria de capa].

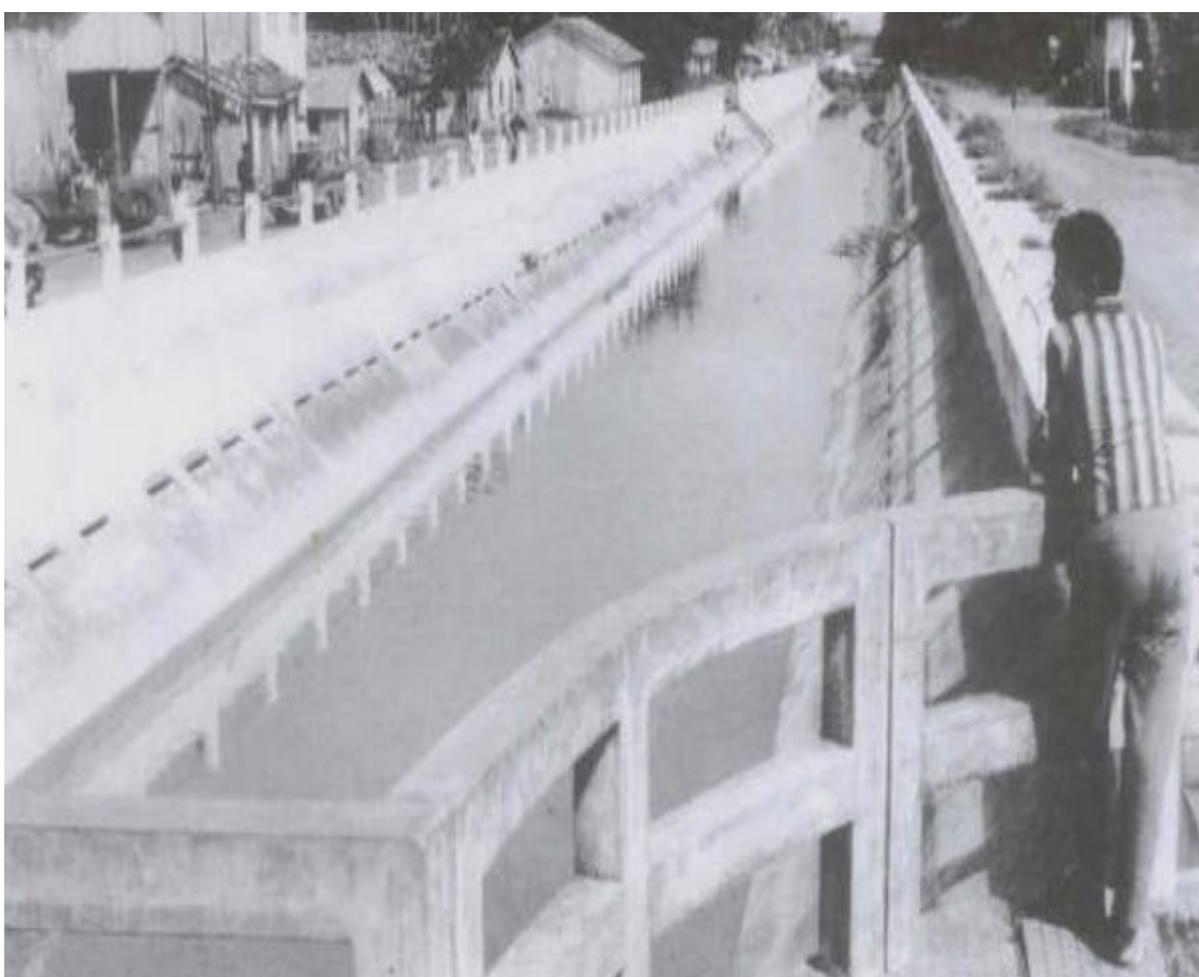
As contradições das ações governamentais que se estabeleceram em relação à importância da navegação fluvial no Território são contundentes, pois mesmo desprezando os modos de vida que mantinham com os rios – entre eles o dos regatões –, os governantes do Amapá naquele período não se furtaram o direito de usar as atividades de navegação fluvial como forma de auto-promoção política. Por diversas vezes, eventos de celebração foram organizados na tentativa de engrandecer uma via de transporte que, no fundo, era sistematicamente preterida pelo governo.

A prova maior desse desinteresse foi o descaso político-administrativo pelo qual o órgão responsável pelos transportes fluviais no Amapá passou, entre os anos de 1945 a 1970. Nesse período, então, não houve um momento sequer em que as embarcações da SUSNAVA – outrora denominada SERTTA-Navegação – funcionassem em sua plena totalidade, havendo mesmo momentos em que as embarcações governamentais ficaram totalmente fora de circulação sem condições de navegabilidade, principalmente nas crises de 1962 e 1964 da navegação oficial, já apontadas neste capítulo.

A ausência de um serviço público de navegação fluvial e marítima funcionando regularmente no Território do Amapá, entre os anos de 1945 e 1970, reconhecidamente pelo próprio governo, foi um dos maiores problemas do sistema de transportes foi exaustivamente discutido neste capítulo com a intenção de acentuar a importância dos regatões na vida do Amapá que durante as décadas pesquisadas, encostavam suas canoas na Doca do Canal do Igarapé da Fortaleza de São José de Macapá.

Considerações Finais

Desce a vela que o vento escasseou



No interior da clareira que as concepções ou as convenções de cada época recortam no campo da historicidade, não existe hierarquia constante entre as províncias; nenhuma zona domina outra e, em todo o caso, não a absorve. Quando muito, pode-se pensar que certos fatos são mais importantes que outros, mas mesmo essa importância depende, totalmente, dos critérios escolhidos por cada historiador e não tem uma grandeza absoluta.

Paul Veyne

*[...] mas vou tomar aquele velho barco...
um barco sem porto
sem remo sem vela
cavalo sem sela*

Zeca Baleiro, *Flor da Pele*

A imagem que ilustra a página que abre estas considerações finais foi registrada em meados da década de 1970, e mostra um trecho do Canal do Igarapé da Fortaleza já com as obras concluídas – retificação e construção de estrutura de concreto armado. A figura do homem parado, recostado na mureta contemplando o Canal e seu entorno é significativa para simbolizar o momento das aceleradas transformações sociais, econômicas e políticas que marcaram a vida dos amapaenses [entre os anos de 1945 e 1970], em especial os que habitavam a cidade de Macapá, capital do então Território Federal do Amapá.

Não se pode negar que tais mudanças foram aceleradas quando da criação do Território, em 1943 – recusar isso seria ingenuidade. No entanto, a importância que esses eventos foram adquirindo na produção do conhecimento histórico local – incluindo-se aí as produções acadêmicas e de outras origens – é angustiante, pois ao ler esses trabalhos a sensação é de que a história dos homens do Amapá só foi iniciada a partir desta época. Fica a impressão de que as pessoas comuns estiveram passivamente ao largo ou então aplaudindo essas transformações promovidas pelos Governadores do Amapá.

Confesso que, ao iniciar o estudo do modo de vida dos regatões que amarravam suas canoas na Doca do Igarapé da Fortaleza de Macapá, entre os anos de 1945 e 1970, não conseguia estabelecer uma ligação que pudesse inserir esses sujeitos dentro do tenso processo das transformações sociais em que o Amapá passava no referido período. Estava claro àquele momento que, em volta do sujeito que praticava o comércio de víveres e mercadorias pelos rios da Amazônia – o *regatão* –, havia sido criado um personagem que tinha como principais características a ganância, a mesquinharia e a desonestidade, que marcavam as relações de vida por esse mascate fluvial.

As noções de experiências vividas e cultura como todo um modo de vida, caras a E. P. Thompson e Raymond Williams, foram fundamentais no processo de amadurecimento deste trabalho. Não apenas para questionar a imagem do regatão trapaceiro e desenraizado, construída pela historiografia amazônica nas décadas de 1950 e 1960 – os regatões aqui ouvidos mostraram que a essência de sua labuta estava assentada nos laços familiares e na camaradagem que se estabelecia ao longo das margens dos muitos rios do Amapá – mas que suas

vidas estavam imersas em contradições e possibilidades, assim como suas canoas ficavam na dependência dos fluxos e refluxos das marés.

Ao desvendar o modo de vida dos regatões *marajoaras* para além daqueles estereótipos estabelecidos na historiografia tradicional, pude também problematizar sobre as mudanças que se processaram no Território do Amapá a partir de 1943, visto que os governos aqui instalados traziam, como emblema maior para o desenvolvimento da região, a construção de estradas de rodagem que deveriam substituir as hidrovias – predominantes na região –, entendidas por aqueles governantes como sinônimo de atraso e arcaísmo.

Os rumos da condução do processo de construção de rodovias no Amapá se mostraram equivocados desde o início, pois o Governo pretendeu substituir os rios pelas estradas, quando na verdade deveria fomentar de maneira mais eficaz as duas vias de transporte. O que se viu foi que os governantes não conseguiram realizar a contento nem a construção de rodovias e muito menos garantir minimamente um serviço público de navegação que funcionasse – apesar do discurso governamental, amparado na linha editorial do jornal oficial *Amapá/Novo Amapá* – ao se mostrar otimista em relação a construção das estradas e, simultaneamente, preocupado com o abandono do homem das regiões interioranas do Território, sem meios próprios para se deslocar até a capital.

O estudo do modo de vida dos regatões que regateavam pelos rios do Amapá – concomitante ao período de instalação do Território – foi a direção encontrada aqui para problematizar a tensão naquele momento. Desta forma, as discussões que envolviam a construção e a execução das rodovias no Amapá – assim como a existência da crise na navegação oficial do Território foi o fio condutor que encontrei para mostrar a força da navegação fluvial na região e, conseqüentemente, a importância dos regatões para o Amapá entre os anos de 1945 e 1970.

Lidar com os depoimentos dos regatões *marajoaras* a respeito de suas experiências com o regateio foi sem dúvida o grande mote desta Dissertação. Convencê-los a falar sobre suas experiências vividas foi um desafio que se mostrou revelador. Pois, quando eles ficavam sabendo que iríamos conversar sobre as suas vidas, a reação imediata era questionar-me se a vida de um ex-regatão tinha alguma *importância* para a história. Isso me mostrou o quanto

àquela história assentada no feito dos grandes governantes ou nas estruturas do Estado está presente no cotidiano das pessoas comuns.

Finalmente, espero que este estudo a respeito dos regatões que amarravam sua canoas na Doca de Macapá e no *Baixo da Mucura – na ilharga da Fortaleza, logo ali na Beira* – além de contribuir com a historiografia sobre o Amapá Territorial, seja uma pequena centelha que estimule novas e necessárias pesquisas sobre o período, possibilitando estimular discussões e problematizações – além das já tradicionais –, sobre aquele momento de inegáveis transformações no Amapá.

Pequeno e útil glossário para conhecedores iniciantes do mundo amazônico das águas [♦]

Arrombados – Ligação entre duas águas, geralmente ocasionados pelas cheias.

Banzeiros – Nos navios de mais de 5 nós de velocidade, deve-se tomar cuidado ao cruzar com pequenas embarcações, principalmente se trouxerem outras a reboque ou a contra-bordo – o que é muito comum, e ao passar por povoações que tenham flutuantes de atracação ou embarcações atracadas nos barrancos, em virtude do *banzeiro* provocado pela marola desses navios ao se chocarem contra as margens.

Os *banzeiros* causam grandes danos, fazendo soçobrar embarcações e destruindo construções à margem do rio. É necessário sempre reduzir a velocidade com alguma antecedência.

Barranco – Extensão do leito do rio, na margem externa das curvas de grande declividade e onde o fundo cai a pique. Sobre a margem do barranco encontram-se sempre árvores de grande porte, tais como Pau Mulato, Cumarú, Ferro e Samaúma. Esta última de grande idade informa ao navegante a margem mais próxima na qual são maiores às profundidades. Pode-se navegar bem próximo à margem, embora seja aconselhável guardar sempre uma distância mínima de 10 a 30 metros, a fim de evitar árvores caídas e submersas, com raízes ainda presas às margens.

Boca – Foz de pequenos rios, igarapés, *paraná*s e cursos d'água que comunicam lagos. Durante o período da enchente do rio, os cursos d'água vazam para as bocas, fazendo com que a água corra nelas em direção contrária do esperado. Em virtude disso, elas não dizem [em direção] para jusante do rio principal – como ocorre com afluentes caudalosos e são, na maior parte das vezes, normais ao curso principal, podendo mesmo em algumas ocasiões dizer para montante.

Cambão – Trecho de rio compreendido entre duas pontas de uma mesma praia. A maior profundidade é encontrada quase a meio do rio, do lado oposto à praia.

Canal Chefe – Canal de navegação mais profundo, ou mais utilizado.

[♦] CARRETEIRO. Ronald P. *A Navegação na Amazônia*. Manaus/AM, Editora Calderaro Ltda., 1987, pp. 109-114.

Canarana – Capim que cresce nas praias durante o período de seca anual e que é arrancado pelas águas durante a enchente dos rios. Esta última afirmação só é válida para os afluentes da margem direita do Amazonas.

Cheirar – Ação de, antes de investir num local perigoso ou desconhecido, aproar a embarcação lentamente, em várias proas, até encontrar o caminho seguro.

Estirão – Trecho do rio relativamente retilíneo, situado entre duas praias, onde habitualmente deve-se navegar a meio do rio.

Flecha – Arbusto que cresce acima das *canaranas* nas praias e cujo caule é empregado na construção de flechas pelos índios. Quando o rio está cheio, a água chega até às flechas, cobrindo parte de seus caules. Quando o rio baixa, o caule conserva a marca das águas. Esta marcação permite avaliar a vazão do rio. Durante a cheia é preciso ter atenção à existência de flechas nas margens, pois elas serão talvez a única indicação segura das praias submersas.

Furo – Junção de duas margens não contíguas do rio, formando um pequeno canal. O furo normalmente ocorre em rios de planície e conforme o desenvolvimento dos fatores de sua formação podem se tornar caudalosos, modificando inclusive o traçado original do rio. Une rios e lagos entre si.

Gaiolas – Embarcações a motor com pelo menos mais um convés corrido, além do convés principal.

Igapó – Terra baixa que durante a cheia é alagada. Deve-se dar atenção quando da navegação, pois as profundidades variam muito e as margens geralmente têm um contorno mais baixo.

Igarapé – Canal natural estreito entre duas ilhas ou entre uma ilha e a terra firme.

Ilharga – Perto ou em volta de alguma coisa.

Jusante – Qualquer acidente geográfico, posição, localidade etc., situados rio *abaixo* de determinada referência fluvial (cidade ribeirinha, *paraná, furo*).

Lixo – Diz-se de *canarana, murerú*, troncos e galhos que descem à deriva, no rio.

Mata de terra firme – Dificilmente alagável, com chão coberto de folhas caídas das árvores.

Mata de várzea – Normalmente alagada; lugar onde se pratica a agricultura de várzea logo após a cheia, aproveitando a terra enriquecida de húmus.

Montante – Qualquer acidente geográfico, posição, localidade etc., situados rio *acima* de determinada referência fluvial (cidade ribeirinha, *paraná, furo*).

Montaria – Canoa pequena e extremamente alongada, geralmente movida à propulsão mecânica.

Maresia – Palavra como são conhecidas comumente, pelo ribeirinho, às ondas ou seu movimento e ação.

Mururé ou Murerú – Pequena vegetação de lago, semelhante a pequenas flores verdes de pétalas com cerca de 3 a 5 centímetros de diâmetro. Sua presença, flutuando no rio, denota *vazante*. Durante a enchente, a água do rio corre para os rios adjacentes, enchendo-os. Na vazante a água retorna do lago trazendo o *mururé*.

Paraná – liga trechos de um mesmo rio, geralmente envolvendo ilhas com leito ortodoxo em relação às leis naturais. São usados para encurtar caminhos, pois devido a sua profundidade ser menor que na calha principal, carrega menos lixo e troncos, com menor correnteza.

Pororoca – É um fenômeno de maré que às vezes ocorre no estuário do rio Amazonas, antes das marés de *sizíguas* [influência das marés devido às lunações] e que se faz sentir mais particularmente nos canais e barras dos rios. É constituída por uma onda de 1,5 a 2,5 metros de altura, cuja crista arrebenta e se estende sobre águas pouco profundas.

Praia – Extensão do leito do rio geralmente do lado da margem de dentro das curvas, que descobrem durante o período de seca. Possui pequena declividade. A parte baixa das praias não é coberta por vegetação alguma, mas pouco acima costuma ser encontrada a *canarana*, depois as *flechas* e, mais além, as *imbaúbas*.

Rebojos – No início das curvas mais fechadas – nos locais de maior profundidade [citados anteriormente], formam-se rebojos e redemoinhos de águas, bem visíveis ao navegante e que poderão desviar a proa das pequenas embarcações. As embarcações de grande porte, embora sintam os efeitos deste fenômeno, não correm riscos.

Regatão – Qualquer tipo de embarcação de pequeno porte cujo *patrão* ou proprietário comercializa com as populações ribeirinhas dos rios da bacia amazônica, carregando mercadorias estrangeiras ou nacionais e trocando-as por produtos locais.

Rápidos – Locais ou passagem onde o rio/canal é estreito, fundo de pedras com correntezas fortíssimas e onde as águas são revoltas.

Remanso – Inexistência de correnteza ou, o que é comum nas voltas rápidas, correnteza contrária à do rio. Ocorre na margem de fora da volta rápida, chegando a formar uma enseada. Em área de remanso o fundo é menor e sujo, sendo o controle de embarcações de grande porte difícil, com chances de encalhamento.

Repiquetes – Chama-se repique a rápida subida das águas do rio, após o início da vazante e durante esta, causada por degelos retardatários nas nascentes das bacias dos Andes, ou por aguaceiros intensos que são comuns na região.

Sacados – Chama-se sacados os trechos “mortos” dos rios que constituíam antigas curvas fechadas que tinham margens iniciais quase se tangenciando. Com o tempo, devido a força das águas, ocorre o rompimento da pequena faixa de terras que separava os dois trechos, abrindo uma passagem que foi se aprofundando até passar a ser o leito normal.

Salões – Plataforma de barro duro, com pouca água sobre eles nas cheias e descobertas nas vazantes. São comuns nas zonas de remansos das enseadas de curvas fechadas. São perigosos para encalhes, pois o desencalhe é muito difícil.

Trapiche – Lugar onde aportam embarcações de qualquer porte, exceto as de grande calado. É construção do tipo palafita e, geralmente, feito de madeira.

Ubá – Embarcação feita de uma só peça de madeira que, quando muito pequena, chama-se Caxiri.

Uranas – Ilhas baixas e estreitas, situadas próximas e paralelas às margens do rio nos estirões, cobertas por vegetação rasteira.

Volta rápida – Curva do rio decorrente da formação de sacados, em que a curva inverte a meio da “volta”. As “voltas rápidas” são sempre muito fechadas, a correnteza muito forte, o que as torna difíceis de serem ultrapassadas.

Volta redonda – Aquela que mantém a mesma curvatura durante toda a curva. Na volta redonda a embarcação deve se manter sempre na mesma margem de fora da curva, não atravessando o rio.

Tabelas e Ilustrações

Capítulo I – Rio: o fiador dos destinos humanos na Amapá

Tabela:

1 – QUADRO Populacional do Território Federal do Amapá e de seus municípios: Macapá, Amapá, Calçoene, Mazagão e Oiapoque nos anos de 1950, 1960 e 1970. Dados fornecidos pelo Instituto de Geografia e Estatística do Amapá (p. 68).

Ilustrações:

1 – MAPA das Bacias Hidrográficas do Estado do Amapá. *Mapoteca Digital, Coleção Mapas – 2004*. Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Estado do Amapá (p. 49).

2 – MAPA das Bacias e Canais navegáveis do Município de Macapá. *Mapoteca Digital, Coleção Mapas – 2004*. Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Estado do Amapá (p. 50).

3 – ESBOÇO da rota de comércio do regatão Raimundo Bittencourt, ligando as cidades de Belém e Abaetetuba – no Estado do Pará à Macapá, localizada no Território do Amapá. Arquivo pessoal do autor (p. 54).

4 – ESBOÇO da rota que o regatão Elias Batista utilizou por mais de quinze (15) anos, entre as cidades de Afuá – no Estado do Pará, e Macapá, no Território do Amapá (p. 55).

5 – CANOA do tipo escaler, movida a remo de ginga, geralmente coberta com um toldo feito de palha ou de plástico. Reproduzida a partir da obra de Mário Ypiranga Monteiro. *O regatão – notícia histórica*. Manaus/AM: Sérgio Cardoso & Cia. Ltda. Editores, 1958 (p. 58).

6 – VISTA aérea da Cidade de Macapá, em meados da década de 1950. Foto pertencente ao arquivo pessoal do Professor Alcir Jackson (p. 68).

7 – VISTA da Baía de Macapá em momento de maré cheia. Imagem realizada pela Foto Cruz, de Amapá/AP. Arquivo pessoal de Alcir Jackson (p. 70).

8 – QUADRO esquemático dos Transportes no Território Federal do Amapá, em 1954. Reproduzido por Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do*

Território do Amapá. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 345 (p. 71).

9 – TÁBUAS itinerárias dos meios de transporte, distância e horas dispensadas nas viagens, em 1969. Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá (p. 72).

10 – ESBOÇO das viagens realizadas pelo carpinteiro-naval Tenório Costa quando criança, entre as cidades de Breves, Antônio Lemos e São Miguel dos Macacos (todas localizadas no Estado do Pará). Arquivo pessoal do autor (p. 75).

11 – DOCA do Canal da Fortaleza de Macapá, em 1955. Fotografia do Acervo da Secretaria Municipal de Educação do Município de Macapá (p. 77).

12 – DISTRIBUIÇÃO de núcleos populacionais ao longo das margens dos Rios do Território Federal do Amapá. Reproduzido por Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 186 (p. 80).

13 – EMBARCAÇÕES pertencentes ao Governo do Território Federal do Amapá, na década de 1950. Contribuição ao Estudo do Território Federal do Amapá, de Alceo Magnani. Reproduzido por Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 341 (p. 81).

14 – NAVEGAÇÃO fluvial e marítima, e tráfego das embarcações e suas respectivas linhas de viagem do Território Federal do Amapá, entre os anos de 1967 e 1969. Superintendência do Serviço de Navegação do Amapá (p. 82).

15 – ESBOÇO da linha Macapá/Belém/Macapá, realizada pelas embarcações governamentais na década de 1960. Arquivo pessoal do autor (p. 83).

16 – LINHA oficial do Governo do Território denominada de Bailique, com o seguinte itinerário: Foz do Rio Macacoari, Ponta do Curuá, Foz do Rio Gurijuba, Ilha do Brigue, Ilha do Bailique, Sucuriju, Redenção, São Miguel e Ferreira Gomes. Arquivo pessoal do autor (p. 84).

17 – LINHA oficial do Governo do Território denominada de Bailique, com o seguinte itinerário: Ilha do Bailique, município de Amapá, município de Calçoene, Cunani, Vila Velha, Ponta dos Índios, Oiapoque e Clevelândia do Norte. *Mapoteca Digital, Coleção Mapas – 2004*. Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá (p. 85).

18 – LINHA oficial do Governo do Território denominada de Bailique, com o seguinte itinerário: Mazagão, Camaipi, Boca do Maracá, Central do Maracá, Ajuruxi, Foz do Cajari, Vila do Jari, Marapi, Cachoeira do Jari, Aramanduba, Almerim, Prainha, Monte Alegre e Santarém. Arquivo pessoal do autor (p. 86).

19 – IATE motor *Itaguary* – com capacidade de carga de 60 toneladas – servia a linha Macapá/Oiapoque. *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, 1944*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946. Esta imagem foi gentilmente cedida pelo historiador Fernando Rodrigues (p. 87).

20 – LANCHIA motor *Amapá* – com capacidade de carga de 20 toneladas – servia a linha Macapá/Belém/Jari. *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, 1944*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946. Esta imagem foi gentilmente cedida pelo historiador Fernando Rodrigues (p. 87).

21 – IATE motor *São Raimundo* – com capacidade de carga de 50 toneladas – servia a linha Macapá/Belém/Jari. *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, 1944*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946. Esta imagem foi gentilmente cedida pelo historiador Fernando Rodrigues (p. 90).

Capítulo II – Aqui eu pingo, ali vendo/troco e acolá penduro

Ilustrações:

1 – ESBOÇO da rota da primeira viagem de regatão de Raimundo Bittencourt. O trecho ligava as cidades de Abaetetuba e Cametá, localizadas no Estado do Pará. Arquivo pessoal do autor (p. 98).

2 – IMAGEM da réplica da primeira canoa de regatão de Raimundo Bittencourt. Arquivo pessoal do autor (p. 101).

3 – CASAS de comércio localizadas na margem do rio Maracá, ao sul do Território Federal do Amapá. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 294 (p.103).

4 – MAPA das zonas econômicas do Território Federal do Amapá, na década de 1950. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 294 (p. 105).

- 5 – ESBOÇO da rota utilizada pelo regatão Raimundo Viana, ligando as cidades de Macapá, Santana, Laranjal do Jarí (localizadas no Território do Amapá) e a cidade de Gurupá, no Estado do Pará. Arquivo pessoal do autor (p. 108).
- 6 – CASA de comércio pertencente à *Empresa de Comércio e Navegação Jari Ltda.*, localizada na margem do rio Jari (ao sul do Território Federal do Amapá). Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 292 (p. 110).
- 7 – CASA de seringueiro no baixo curso do rio Jari. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 228 (p. 110).
- 8 – PEQUENO povoado situado na boca do rio Jari. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 37 (p. 111).
- 9 - CANOA do tipo escaler, coberta com ramas de alguma palmeira típica da região. Ilustração de Moacir Andrade, reproduzida por Samuel Benchimol. *In Amazônia: um pouco – antes e além – depois*. Manaus: Editora Umberto Calderaro, 1977, p. 447 (p. 115).
- 10 – ESBOÇO da rota referente à compra e posterior revenda de peixe e gelo pelo regatão Edmundo Teixeira, nas cidades de Belém, Abaetetuba, Portel e Afuá (localizadas no Estado do Pará). Arquivo pessoal do autor (p. 116).
- 11 - CASA de farinha, local típico de produção do produto na Ilha de Marajó. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 328 (p. 117).
- 12 – ESBOÇO da rota (compra e revenda de *estivas* e madeira) de comércio do regatão Edmundo Teixeira, entre as cidades de Afuá, Anajás, Breves e Portel (localizadas no Estado do Pará) e Macapá, no Território do Amapá. Arquivo pessoal do autor (p. 118).
- 13 – VISTA aérea da Fortaleza de São José de Macapá, que separava a Doca do Igarapé da Fortaleza do *Baixo da Mucura*. Foto pertencente ao *Relatório de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, 1944*. Rio de Janeiro,

Imprensa Nacional, 1946. Esta imagem foi gentilmente cedida pelo historiador Fernando Rodrigues (p. 119).

14 – ESBOÇO da rota do regateio (compra e revenda de *estivas*, em geral) de Elias Batista, nas cidades de Afuá e Gurupá (localizadas no Estado do Pará) e Macapá, no Território do Amapá. Arquivo pessoal do autor (p. 125).

15 – CANAL da Fortaleza que dava acesso a Doca de Macapá durante a maré seca, 1950. Acervo da Secretaria Municipal de Educação de Macapá. Foto de Paulo Uchoa (p. 126).

16 – CANAL da Fortaleza que dava acesso a Doca de Macapá durante a maré cheia, 1950. Arquivo pessoal do historiador Fernando Rodrigues (p. 127).

17 – CANAL que dava acesso a Doca de Macapá durante a maré cheia, 1950. Foto gentilmente cedida pelo historiador Fernando Rodrigues (p. 128).

18 – PLANTAÇÃO de banana na margem do rio Jari. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 253 (p. 129).

19 – PLANTAÇÃO de milho na margem do rio Jari. Antônio Teixeira Guerra. *In Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954, p. 253 (p. 130).

20 – ESBOÇO da rota de regateio dos Irmãos Batista, ligando as cidades de Belém/Gurupá (Estado do Pará), Belém/Afuá (Estado do Pará) e Afuá-PA/Macapá, no Território do Amapá. Arquivo pessoal do autor (p. 131).

21 – ESBOÇO da rota de regateio de Elias Batista, entre as cidades de Afuá (localizada no Estado do Pará), com Macapá e Laranjal do Jari (Território do Amapá). Arquivo pessoal do autor (p. 133).

Capítulo III – E o canal levou a Doca: “o fim do comércio do regatão” na Doca de Macapá

Tabelas:

1 – NÚMEROS referentes à importação de produtos para o Amapá (ano-base 1962), constando o lugar de procedência das mercadorias. Dados pertencentes ao Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá (p. 162).

2 – TABELA especificando as classes de mercadorias importadas e suas referentes toneladas (ano-base 1962). Dados pertencentes ao Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá (p. 163).

3 – NÚMEROS referentes ao movimento de embarcações no Porto de Macapá, durante os anos de 1961, 1962 e 1963. Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras (p. 165).

4 – NÚMEROS referentes ao movimento de passageiros embarcados e desembarcados no porto da cidade de Macapá, durante os anos de 1961, 1962 e 1963. Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras (p. 165).

5 – NÚMEROS referentes ao movimento de embarcações no Porto de Macapá, durante o ano de 1964. Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras (p. 173).

6 – NÚMEROS referentes ao movimento de passageiros embarcados e desembarcados, durante o ano de 1964. Inspetoria da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras (p. 173).

7 – NÚMEROS referentes à importação de produtos para o Amapá, durante o ano de 1968, constando o lugar de procedência das mercadorias. Dados pertencentes ao Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá (p. 178).

8 - TABELA especificando as classes das mercadorias importadas e suas referentes toneladas, anos-base de 1965, 1966, 1967 e 1968. Dados pertencentes ao Serviço de Geografia e Estatística do Território Federal do Amapá (p. 179).

9 – NÚMEROS referentes à extensão da rede rodoviária do Território Federal do Amapá, anos-base de 1955, 1957, 1962 e 1969. Divisão de Obras do Território Federal do Amapá (p. 186).

Ilustrações:

1 – HABITAÇÕES que existiam nas margens do Canal do Igarapé da Fortaleza, nos anos de 1950 e 1960. Arquivo pessoal do Professor Alcir Jackson (p. 146).

2 – ETAPA de escavação e revestimento primário do canal artificial da Fortaleza. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 03 de Março de 1971 (p. 147).

3 – REVESTIMENTO final do concreto armado do Canal do Igarapé da Fortaleza. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 12 de Agosto de 1968 (p. 148).

- 4 – CANAL da Mendonça Júnior. Canal artificial do Igarapé da Fortaleza (recebeu o mesmo nome da rua que corria paralela a ele). *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 1º de Maio de 1970 (p. 148).
- 5 – CONSTRUÇÃO da orla fluvial, no entorno da Fortaleza de São José de Macapá. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 03 de Março de 1971 (p. 149).
- 6 – CROQUI com as direções do trânsito das ruas e avenidas de Macapá/AP. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 13 de Março de 1971 (p. 152).
- 7 – TRAPICHE Municipal Eliezer Levy, localizado na orla da frente da cidade de Macapá e palco das principais celebrações do Governo Territorial. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 20 de Abril de 1970 (p. 158).
- 8 – ESTALEIRO pertencente ao Governo do Território do Amapá, localizado nas proximidades do Canal do Igarapé da Fortaleza, na década de 1960. Arquivo pessoal do Professor Alcir Jackson (p. 159).
- 9 – TRECHO piçarrado da BR-156 ligando os municípios de Amapá e Oiapoque. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 12 de Agosto de 1968 (p.180).
- 10 – PONTE construída no trecho da BR-156 que ligava os municípios de Amapá e Calçoene. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 20 de Janeiro de 1972 (p. 183).
- 11 – PONTE construída sob o rio Pontamarry, no trecho da BR-156 que ligava os municípios de Calçoene e Oiapoque. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 24 de Dezembro de 1970 (p. 183).
- 12 – CROQUI das etapas de construção de uma canoa regateira, típica das décadas de 1950 e 1960. Esboço feito por Tenório Júnior, carpinteiro naval (p. 185).
- 13 – TRECHO em obra de compactação e piçarramento da BR-156. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 20 de Abril de 1970 (p. 187).
- 14 – VIAGEM inaugural do late *Marcílio Dias*. *In* Jornal **Novo Amapá** – Macapá, 05 de Setembro de 1968 (p. 195).

Ilustrações:

Introdução e Considerações Finais. Arquivo pessoal de Alcir Jackson.

Fontes e Referências Bibliográficas

Fontes

1 – Impressas:

ANUÁRIOS do Serviço de Geografia e Estatística do Governo do Território

Federal do Amapá. Informações referentes aos seguintes órgãos: Divisão de Obras do T. F. A.; Divisão de Segurança e Guarda do T. F. A.; Inspetoria da Polícia, Marítima, Aérea e de Fronteiras; Serviço Nacional de Recenseamento; Inspetoria de Trânsito do T. F. A.; Superintendência do Serviço de Navegação do Amapá, referente aos anos de: 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1960, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969.

RELATÓRIO de Atividades do Governo do Território Federal do Amapá, em 1944, Apresentado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, Governador do Território. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946, 152 páginas.

ESTUDO Geográfico do Território do Amapá. Antônio Teixeira Guerra. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954.

CENSO Populacional do Território Federal do Amapá – 1950, 1960, 1970. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE/AP.

JORNAL Amapá. Macapá/AP. Referente aos anos de 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968.

JORNAL Novo Amapá. Macapá/AP. Referente aos anos de 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972.

JORNAL Amapá. Ano 18 – Macapá, sábado, 09 de Junho de 1962, T. F. A., n. 1166 (Matéria de capa).

- JORNAL Amapá.** Ano 19 – Macapá, sábado, 18 de Julho de 1964, T. F. A., n. 1281 (Matéria de capa).
- JORNAL Amapá.** Ano 19 – Macapá, sábado, 1º de Agosto de 1964, T. F. A., n. 1283.
- JORNAL Amapá.** Ano 19 – Macapá, sábado, 15 de Agosto de 1964, T. F. A., n. 1285, p. 04.
- JORNAL Amapá.** Ano 19 – Macapá, sábado, 28 de Novembro de 1964, T. F. A., n. 1300 (Matéria de capa).
- JORNAL Amapá.** Ano 19 – Macapá, sábado, 19 de Dezembro de 1964, T. F. A., n. 1303 (Matéria de capa).
- JORNAL Amapá.** Ano 20 – Macapá, sábado, 28 de Agosto de 1965, T. F. A., n. 1339.
- JORNAL Amapá** – Ano 22. Macapá, sábado, 25 de Fevereiro de 1967, T.F.A., n. 1417, p. 04.
- JORNAL Amapá.** Ano 22 – Macapá, sábado, 10 de Junho de 1967, T. F. A., n. 1432.
- JORNAL Amapá.** Ano 22 – Macapá, sábado, 07 de Setembro de 1967, T. F. A., n. 1449, p. 02.
- JORNAL Amapá.** Ano 22 – Macapá, domingo, 31 de Dezembro de 1967, T. F. A., n. 1461.
- JORNAL Amapá.** Ano 23 – Macapá, sábado, 30 de Março de 1968, T. F. A., n. 1474.
- JORNAL Novo Amapá** – Ano 25. Macapá, sábado 1º de Maio de 1970, T.F.A., n. 1570 (Matéria de capa – p. 02).
- JORNAL Novo Amapá** – Ano 25. Macapá, segunda-feira, 20 de Abril de 1970, T.F.A., n. 1568 (Edição Especial).
- JORNAL DO BRASIL** – Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1963.
- MENSAGEM.** Raul Monteiro Valdez, Governador do Território do Amapá, em 20 de Janeiro de 1963.
- MENSAGEM.** Terêncio de Mendonça Porto, Governador do Território do Amapá, em 05 de Fevereiro de 1964.

MENSAGEM. Ivanhoé Martins, Governador do Território do Amapá, em 28 de Janeiro de 1968.

RELAÇÃO das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Comando do 4º Distrito Naval – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP.

2 – CD-ROM:

MAPOTECA Digital, Coleção de Mapas – 2004. Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Estado do Amapá. Mapa das Bacias Hidrográficas do Estado do Amapá.

3 – Entrevistados:

DUCA Lobato (68 anos); Rosemiro Nunes (74 anos); Edmundo Teixeira (58 anos), e os irmãos Benedito (70 anos), Raimundo (66 anos) e Elias Batista (63 anos), naturais do município de Afuá, localizado no Estado do Pará.

JOSÉ Valente (72 anos) e Raimundo Viana (70 anos), naturais do município de Gurupá, localizado no Estado do Pará.

TENÓRIO Santos (74 anos), natural do município de Breves, localizado no Estado do Pará.

MARINERI do Nascimento (69 anos), natural do município de Chaves, localizado no Estado do Pará.

RAIMUNDO Bittencourt (75 anos), natural do município de Abaetetuba, localizado no Estado do Pará.

JOSÉ Ribeiro (65 anos), natural do município de Igarapé-Mirim, localizado no Estado do Pará.

DEIGUIMAR Costa (68 anos), natural da localidade de Aporema, localizada no Estado do Amapá.

EDENILTON Pantoja Cativo, engenheiro civil, funcionário *celetista* do DNOS entre os anos de 1965 e 1990. Participou integralmente dos trabalhos de levantamentos, estudos especializados, projetos e supervisão das obras executadas pelo DNOS na Amazônia Oriental.

Referências Bibliográficas:

- ARANTES, Antônio Augusto. *Paisagens paulistanas: transformação do espaço público*. Campinas, Editora da UNICAMP, 2000.
- BARRERO, José Carlos. *Tradição, cultura e protesto popular no Brasil 1780/1880*. In *Revista Projeto História*. São Paulo, 1998, pp. 09-38.
- BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia: um pouco – antes e além – depois*. Manaus/AM, Editora Umberto Calderaro, 1977.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. São Paulo, Companhia das Letras, 1986.
- BITTENCOURT, Agnelo. *Bacia Amazônica – vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Pesquisa – INPA, 1957.
- BOSI, Ecléia. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo, Companhia das Letras, 3ª ed., 1994.
- _____. Problemas ligados à cultura das classes populares. In VALLE, Edênio & QUEIROZ, José J. (org.). *A cultura do povo*. São Paulo, Cortez, 1998.
- BURKE, Peter (org.). *A escrita da História – novas perspectivas*. São Paulo, Editora da UNESP, 1992.
- _____. *A Escola dos Annales, 1929-1989: a Revolução Francesa da Historiografia*. São Paulo, Editora da UNESP, 1997.
- _____. *História e teoria social*. São Paulo, Editora da UNESP, 2002.
- CANDIDO, Antonio (org.). *Sérgio Buarque de Holanda e o Brasil*. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo, 1998.
- CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (org.). *Domínios da História – ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro, Campus, 1997.
- CARRETEIRO, Ronald P. *A Navegação na Amazônia*. Manaus/AM, Editora Calderaro Ltda., 1987.

- CEVASCO, Maria Elisa. *Dez lições sobre estudos culturais*. São Paulo, Boitempo Editorial, 2003.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.
- _____. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas/SP, Editora da UNICAMP, 2ª ed., 2001.
- CHAUVEAU, Agnes & TÈTART, Philippe. *Questões para uma história do presente*. Bauru/SP, EDUSC, 1999.
- COSTA, Pedro & SARNEY, José. *Amapá: a terra onde o Brasil começa*. Brasília/DF, Senado Federal – Conselho Editorial, 1999.
- CUNHA, Euclides da. *Um paraíso perdido: reunião dos ensaios amazônicos*. Brasília/DF, Senado Federal – Conselho Editorial, 2000 (Coleção Brasil 500 Anos).
- CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890-1915*. São Paulo, EDUC/FAPESP/Imprensa oficial, 2000.
- _____. (org.). *São Paulo em revista. Catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedades paulistana*. São Paulo, Arquivo do Estado, 1997.
- _____. *Trabalhadores em serviços: dominação e resistência. São Paulo: 1900/1920*. São Paulo, CNPQ/Marco Zero, 1991.
- DAVIS, Natalie Zemon. *Culturas do povo: sociedade e cultura e cultura no início da França Moderna*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990.
- DOSSE, Françoise. *A história em migalhas: dos Annales à Nova História*. São Paulo/SP; Campinas/SP, Ensaio/Editora da UNICAMP, 1992.
- FENELON, Déa Ribeiro (org.); CRUZ, Heloisa Faria & PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo, Olho d'Água, 2004.
- FENELON, Déa Ribeiro (org.). *Cidade. Pesquisa em História*, v. 1. São Paulo, Olho D'água, 1999.
- _____. *Cultura e História Social: Historiografia e Pesquisa. Projeto História*, n. 10. São Paulo, EDUC, 1985, p. 21.
- FERREIRA, Marieta de Moraes & AMADO, Janaina. *Usos & abusos da história oral*. Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas - FGV, 2ª ed., 1998.

- FILOCREÃO, Antônio Sérgio Monteiro. *Extrativismo e capitalismo na Amazônia, o funcionamento e a reprodução da economia extrativista do sul do Pará*. Macapá/AP, Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 2002.
- FRAGOSO, João Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2ª ed., 1998.
- _____ & FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia. Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.
- GALLO, Giovanni. *Marajó – A ditadura da água*. Belém/PA, Suyá Gráfica, 1981.
- GINZBURG, Carlo, et alii. *A Micro-História e outros ensaios*. Rio de Janeiro, DIFEL/ Bertrand Russel, 1991.
- _____. *Mitos, emblemas e sinais: morfologia*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- _____. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- GOMES, Angela de Castro. *História e historiadores: a política cultural do Estado Novo*. Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas – FGV, 1996.
- GOULART, José Alípio. *O Regatão (mascate fluvial da Amazônia)*. Rio de Janeiro, Editora Conquista, 1968.
- GREENBLAT, Stephen. *Possessões maravilhosas*. São Paulo, EDUSP, 1996.
- GUERRA, Antônio Teixeira. *Estudo Geográfico do Território do Amapá*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, Publicações n. 10 da Série “Livros”, 1954.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo, Companhia das Letras, 3ª ed., 1994.
- _____. *Monções*. São Paulo, Editora Alfa-Ômega, 1976.
- HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. São Paulo, Paz e Terra, 7ª ed., 2004.
- LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis/RJ, Vozes, 1980.
- LARA, Silvia Hunold. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas/SP, Editora da UNICAMP, 4ª ed., 1996.
- _____ & NORA, Pierre (org.). *História: novos problemas*. Rio de Janeiro, Editora Francisco Alves, 1978.
- LENHARO, Alcir. *Crise e mudança na frente oeste da colonização: o comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração*. Cuiabá/MT, Imprensa Universitária /UFMG, 1982.
- _____. *As tropas da moderação – o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento-Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.
- LEONE, Mauro. *A morte social dos rios*. São Paulo, Perspectiva/FAPESP, 1998.
- LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.
- LIMA, Ricardo Ângelo Pereira de. Imigrantes e qualidade de vida na Amazônia setentrional brasileira. *In Revista Eletrônica de Geografia*. Universidade de Barcelona/Espanha, s.d.
- LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão. (1530-1918)*. Brasília/DF, Binagri, s.d.
- _____ (org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro, Campus, 1990.
- LINS, Cristóvão. *Jari: 70 anos de história*. Rio de Janeiro, DATAFORMA/Prefeitura Municipal de Almeirim/PA, 1991.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. O comércio Atlântico e a comunidade dos mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. *In Revista de História*. São Paulo, EDUSP, 1975, pp. 49-106.
- MALERBA, Jurandir (org.). *A velha história: teoria, método e historiografia*. São Paulo, Papirus, 1986.
- MATTOSO, Kátia de Queiróz. *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo, Hucitec, 1978.
- MONTEIRO, Mário Ypiranga. *O regatão – notícia histórica*. Manaus/AM, Sérgio Cardoso & Cia. Ltda. Editores, 1958.
- MONTENEGRO, Antônio Torres. *História oral e memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo, Contexto, 1992.

- MORAES, Paulo Dias. *Governadores do Amapá: principais realizações*. Macapá/AP, Gráfica J.M., 2005.
- MORAES, José Geraldo Vince de & REGO, José Márcio. *Conversas com historiadores brasileiros*. São Paulo, Editora 34, 2002.
- NEVES, Lucilla de Almeida. Memória e História: substrato de identidade. In *História: fronteiras – XX Simpósio Nacional da ANPUH*. São Paulo, Humanitas, v. II, 1999.
- PORTELLI, Alessandro. A Filosofia e os fatos – Narração, interpretação e significados nas memórias e nas fontes orais. In *Tempo 2 – Revista do Departamento de História*, Universidade Federal Fluminense/UFF. Rio de Janeiro, Relume Dumará, 1996.
- _____. Forma e significado na história oral. A pesquisa como um experimento de igualdade. In *Revista Projeto História*. São Paulo, 1997.
- _____. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. In *Revista Projeto História*. São Paulo, PUC/SP, 1991.
- PRIORE, Mary Del & GOMES, Flávio dos Santos (org.). *Os senhores dos rios*. Rio de Janeiro Editora Campus, 2003.
- QUEIROZ, Jonas M. & COELHO, Mauro C. *Amazônia: modernização e conflito – séculos XVIII-XIX*. Belém/PA, Seduc, 2002.
- RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar. Brasil, 1890-1930*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.
- RAVENA, Nírvia. O abastecimento no século XVIII no Grão-Pará: Macapá e vilas circunvizinhas. In MARIN, Rosa Acevedo (org.). *Escrita da história paraense*. Belém/PA, MAEA/UFPA, 1998.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O impacto amazônico na civilização brasileira*. Rio de Janeiro, Editora Paralelo, 1972.
- _____. *O seringal e o seringueiro*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1953.
- _____. *Tempo e vida na Amazônia*. Manaus/AM, Edições Governo do Estado do Amazonas, Série “Alberto Torres”, v. III, 1965.
- REIS, José Carlos. *A Escola dos Annales – A inovação em história*. São Paulo, Paz e Terra, 2000.
- REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Editora Fundação Getúlio Vargas – FGV, 1998.

- RIDEL, Diaulas (org.). *Os rios e floresta – Amazonas e Pará*. São Paulo, Editora Cultrix, 1948.
- RODRIGUES, André Figueiredo. *Como elaborar referência bibliográfica*. São Paulo, Associação Editorial Humanitas, 2005 (Coleção Metodologias, v. 1). [2004]
- _____. *Como elaborar citações e notas de rodapé*. São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP, 2004.
- SANTOS, Fernando Rodrigues dos. *História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do jananismo – 1943 a 1970*. Macapá/AP, Editora e Gráfica O Dia S.A., 1998.
- SILVA, Lúcia Helena Pereira da. *Luzes e sombras na cidade: no rastro do Castelo e da Praça Onze – 1920-1945*. Tese de Doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2002.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *A história da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1966.
- SOUZA, Carlos Alberto de. *Varadouros da liberdade: empates no modo de vida dos seringueiros de Brasiléia-Acre*. Tese de Doutorado. São Paulo, PUC/SP, 1996.
- THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa – A árvore da liberdade, v. I*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
- _____. *A miséria da teoria ou um planetário de erros, uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.
- _____. *Costumes em comum*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.
- TOCANTINS, Leandro. *Amazônia*. Rio de Janeiro, Editora Companhia Nacional, 1960.
- _____. *Amazônia: natureza, homem e tempo*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército/Editora Civilização Brasileira, 2ª ed., 1982.
- _____. *O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 7ª ed, 1983.
- VAINFAS, Ronaldo. *Os protagonistas anônimos da história: micro-história*. Rio de Janeiro, Campus, 2002.
- VEYNE, Paul. *Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história*. Brasília/DF, Editora Universidade de Brasília/EDUnB, 1998.

- VERISSIMO, José. As populações indígenas e mestiças da Amazônia. *In Cenas da vida amazônica*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 2ª ed., 1969.
- WEINSTEIN, Barbara. *(Re)formação da classe trabalhadora no Brasil, 1920-1964*. São Paulo, Cortez, 2000.
- WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e Literatura*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979.
- _____. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo, Humanitas/Imprensa Oficial, 2000.

Anexos

TABELA com os censos populacionais do Território Federal do Amapá das décadas de 1950, 1960 e 1970.

TÁBUAS de dados sobre os meios de transporte e o comércio de mercadorias do Território Federal do Amapá nos anos de 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969. Os documentos se originaram das seguintes repartições governamentais: Serviço de Geografia e Estatística do T. F. do Amapá; Divisão de Obras do T. F. do Amapá; Inspeção da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras; Serviço Nacional de Recenseamento; Divisão de Segurança e Guarda do T. F. do Amapá; Superintendência de Navegação do Amapá.

RELAÇÃO das embarcações registradas entre os anos de 1958 e 1972. Comando do 4º Distrito Naval – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – Delegacia da Capitania dos Portos de Santana/AP.