

A IMPORTÂNCIA DAS “FRETEIRAS” PARA AS COMUNIDADES RIBEIRINHAS DO PANTANAL

The Importance of “Freteiras” for Riverside Communities of Pantanal

Lígia Lopes Teixeira de SANTANA*

Aguinaldo SILVA**

Beatriz Lima de Paula SILVA***

Resumo: Esta pesquisa teve como objetivo analisar a importância das “freteiras” para as comunidades ribeirinhas que vivem as margens do rio Paraguai entre a foz do rio Cuiabá e a cidade de Corumbá, bem como, caracterizar esse tipo de transporte que navega nessa região do Pantanal. Para tanto, realizou-se pesquisa bibliográfica sobre o início da navegação no rio Paraguai. Foram realizadas três viagens a campo onde foram aplicados questionários e entrevistas junto à população ribeirinha das regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Palavras-chave: Fronteira, transporte hidroviário, rio Paraguai, comunidade ribeirinha, Pantanal.

Abstract: This research aimed to examine the “freteiras” importance to the communities who live on the margin of Paraguay River, between the mouth of Cuiabá River and Corumbá city, as well as, characterize this kind of transportation in Pantanal region. Therefore, it was through literature research about the beginning of navigation on Paraguay River, three trips were made to field questionnaires and interviews were applied to the people who live in the regions Paraguay Mirim, Serra do Amolar and Barra do São Lourenço.

Introdução

No Brasil a navegação é praticada em vários rios, porém com maior destaque nos seguintes rios: Amazonas, São Francisco e Paraguai. O transporte hidroviário que no passado foi um importante elo para a ocupação e controle do interior, também se destaca no rio São Francisco.

O transporte fluvial de cargas e passageiros perduraram até o final da década de 1970, depois se eliminou o transporte de passageiros e continuou com o de cargas que permanece operando de forma precária, inclusive com interrupção, particularmente nesta década devido à ocorrência de secas e assoreamento de trechos do rio, e pela falta de manutenção, segundo Filho (2008, p.71).

* Bióloga. Mestre em Estudos Fronteiriços – UFMS/Campus do Pantanal. ligialtsantana@yahoo.com.br

** Geógrafo. Doutor em Geociências e Meio Ambiente. UFMS/Campus do Pantanal. Aguinald_silva@yahoo.com.br

*** Engenharia Cartográfica. Doutora em Geociências e Meio Ambiente. UFMS/Campus do Pantanal. beatrizlpaula@gmail.com

Keywords: margin, waterway transportation, Paraguay River, riverside community, Pantanal.

Devido às boas condições de navegabilidade do rio Paraguai, a cidade de Corumbá, após a guerra do Paraguai, transformou-se no final do século XIX no principal centro comercial da região e o terceiro maior Porto da América Latina, a partir da liberação da passagem de barcos do Brasil e do Paraguai (FERNANDES, 2010).

A intensificação do comércio no porto de Corumbá é relatada por Oliveira (2005, p. 35 *apud* CHAMORRO, 2009, p.49) da seguinte maneira: o incremento no comércio de Mato Grosso – percebido nas atividades das casas comerciais – destacando-se Corumbá, concomitantemente ao crescimento urbano, só pode ser apreendido se considerarmos: a) a importância do rio Paraguai como via de transporte e comunicação para a região; b) um conjunto de transformações nas técnicas de navegação, vindas ao bojo da Revolução Industrial e; c) a inserção de Mato Grosso na divisão internacional e regional do trabalho.

Dessa forma, Corumbá urbanizou-se “sob o impulso do movimento fluvial e mercantil, aumentando significativamente o número de casas comerciais e de estrangeiros atraídos pela florescente praça comercial mato-grossense” (CORREA, 1980, p. 85). O autor, ainda, relata que o porto corumbaense era visitado por embarcações de grande calado, nacional e estrangeiro. Tais embarcações traziam grandes carregamentos de mercadorias destinadas aos mercados locais, bem como

de outras localidades do estado e, até mesmo, para Bolívia. De regresso, levavam os produtos de exportação: borracha, couros, charques, plantas medicinais, etc.

Neste contexto vale destacar a importância das “Freteiras” que, além do transporte de mercadorias, atendem também os moradores da região do Pantanal que vivem às margens do rio Paraguai. Portanto, não há nenhum dado sobre a característica desse tipo de transporte, das dificuldades enfrentadas, pelos passageiros e proprietários, ou da importância social e econômica que esses transportes exercem nessas regiões de difícil acesso (Figura 01).

Figura 01. Imagem do segmento do trecho estudado e a localização das comunidades ribeirinhas.



Composição Falsa cor RGB 742. Fonte: mosaico NASA Geocover Sircas, 2000.

Assim, este trabalho tem como objetivo analisar a importância das “freteiras” para as comunidades ribeirinhas que vivem às margens do rio Paraguai entre a foz do rio Cuiabá (MT) e a cidade de Corumbá (MS), bem como, caracterizar esse tipo de transporte que navega na região do Pantanal. A importância desta pesquisa se dá, por não haver na região nenhum dado sobre a característica dessa modalidade de transporte, e por elas, as “freteiras” possuírem um grande valor social e econômico entre os ribeirinhos e fazendeiros que vivem na região do Pantanal. Sendo assim, sugere-se que os resultados podem, igualmente, contribuir para o entendimento desse tipo de transporte e auxiliar em projetos importantes para melhorias e desenvolvimento no setor.

Materiais e métodos

Para atingir os objetivos propostos, foram utilizados os seguintes métodos:

1- Pesquisa bibliográfica sobre transporte hidroviário e as características do rio Paraguai;

2- Coletas de dados em órgãos públicos e privados, como a Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR, Capitania Fluvial do Pantanal, IBGE e a ONG (ECOA), por meio de visitas a esses órgãos, conversas informais com os responsáveis do setor de interesse para identificar: os tipos e quantidade de embarcações que navegam no rio Paraguai na região de Corumbá e Ladário; para identificar e caracterizar os portos; tipos de carga e a frequência de embarque e desembarque de mercadoria nos portos dos Municípios Corumbá e Ladário; os destinos das mercadorias, entre outros, transportado na faixa de fronteira (BR/ BO).

3- Elaboração de mapas a partir de imagens de satélite Geocover para localização das comunidades;

4- Foram realizadas três viagens a campo, nos meses de setembro de 2011, junho de 2012, e dezembro de 2012, períodos do ano que marcam a dinâmica de cheia (junho) e seca (setembro e dezembro) no rio Paraguai, com duração média de quatro dias cada, para conhecer as comunidades e realizar as entrevistas.

5- Foram aplicados questionários semi estruturados, gravações das entrevistas e conversas informais, das três regiões estudadas, a fim de conhecer o perfil dos principais usuários desse meio de transporte (as freteiras).

6- Observações *in loco* de cada embarcação que fazem o transporte de cargas e passageiros no rio Paraguai, para averiguação das condições estruturais e físicas dessas embarcações; conversas informais com os proprietários das “freteiras”, reali-

zação de entrevistas com aplicação de questionário semiestruturado, para verificar a capacidade de transporte de carga geral, tais como: mercadorias, animal e de passageiro, para posterior caracterização e registro fotográfico das embarcações.

A importância dos transportes hidroviários no rio Paraguai

O Brasil possui um dos maiores sistemas aquaviários do mundo, contendo oito Bacias hidrográficas, onde existe movimentação de quase meio milhão de toneladas de cargas (NUNES, 2007). Entretanto, a participação do modal hidroviário na matriz de transporte corresponde a 2,7% do total de carga transportada no país, IPEA 2004 (*apud* BRITO, 2008, p.1).

O rio Paraguai é um dos principais tributários da Bacia da Prata, e a segunda maior bacia da América do Sul, com mais de 3,1 milhões de km², a qual é superada apenas pela bacia do Amazonas, e conta com 3.100.000 km² em sua totalidade (BRASIL, 2005). Esse rio abrange parte do Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. É formada por quatro sub-bacias principais: Paraná, Paraguai e Uruguai e a própria sub-bacia da Prata. O maior sistema é o rio Paraná com 48,7% da superfície total da bacia. Os rios Paraguai e Uruguai compreendem 35,3% e 11,8% da bacia, respectivamente (SILVA, 2010).

Fluindo de norte para sul, o rio Paraguai percorre uma extensão de 2.621km, dos quais 1693 km em território brasileiro, até sua confluência com o rio Paraná na altura da cidade de Corrientes, na Argentina (INNOCENCIO, 1977).

Outra característica importante da Bacia do Alto Paraguai - (BAP) é o seu regime hidrológico, que regula o ciclo anual de seca e cheia no Pantanal. Segundo Calheiros (1974), é o fenômeno ecológico mais importante da planície de inundação de um rio, pois controla sua estrutura e funcionamento, desempenhando papel preponderante na ciclagem de nutrientes e disponibilidade de água, proporcionando um ambiente de alta produtividade primária e secundária. Historicamente, quando o nível máximo do rio Paraguai, se iguala ou supera o nível de alerta de enchente, que é de 4,0 metros, conforme a régua de Ladário, MS (BRASIL, 1974), o ano é considerado de cheia no Pantanal, caso contrário, como sendo de seca. Tanto as cheias excepcionais quanto as pequenas cheias e, principalmente, a seca no Pantanal causam impactos socioeconômicos e ambientais.

Para Galdino (2002), as cheias excepcionais são altamente prejudiciais aos pecuaristas e à população ribeirinha. Os fazendeiros têm que movimentar grande quantidade de animais para as partes mais altas, o que implica em prejuízos financeiros. Já os ribeirinhos são obrigados a abandonar as suas casas. E a seca,

também, é altamente prejudicial para a navegação de grandes embarcações, seja para o transporte de cargas, bem como de pessoas que vivem na região do Pantanal, seja as que vêm à região passearem e/ou pescarem (turismo).

No trecho que compreende a foz do rio Cuiabá a Porto Murtinho, o rio Paraguai apresenta leito único de grande largura com um canal amplo e pouco sinuoso, mas com algumas curvas críticas, como mostra a Figura 01. Contudo, admitindo o tráfego de comboios com até 150 m de comprimento, sem nenhum desmembramento (WWF BRASIL, 2001). Vale destacar aqui, que a foz do rio Cuiabá, também, é bastante conhecida pelos antigos como Barra do São Lourenço.

Portanto, no trecho entre Corumbá/MS e Cáceres/MT a hidrovia compõe um sistema de transporte fluvial de utilização tradicional, em condições naturais (ANTAQ, 2009) ligando as comunidades ribeirinhas e fazendeiros, que vivem em locais de difícil acesso às cidades.

A Hidrovia Paraguai-Paraná é um dos mais extensos e importantes eixos continentais de integração política, social e econômica e servem a cinco países: Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai (AHIPAR, 2010).

A Capitania Fluvial do Pantanal, é uma jurisdição situada em Corumbá, MS, que atende ao tráfego aquaviário dos rios: Paraguai, Miranda, Aquidauana e Coxim no Estado de Mato Grosso do Sul. Dentre as inúmeras funções dessa agência, destacamos: a segurança do tráfego aquaviário, a prevenção de poluição por parte de embarcações ao meio ambiente e a implementação e fiscalização ao cumprimento das leis e regulamentos, no mar e águas interiores (rios, baías e lagos).

Essa agência, também, realiza o registro e inscrições de todos os tipos de embarcações existentes e/ou que navegam nos rios de sua jurisdição, possibilitando, assim, a classificação dessas embarcações quanto aos tipos, sendo de grande porte os empurradores e barcas; de médio porte a embarcação de transporte de passageiro, de gado e de carga geral; de pequeno porte as lanchas, botes e voadeiras. Além da navegação das embarcações artesanais.

De acordo com a Capitania, navegam no rio Paraguai, diferentes tipos de transportes hidroviários, tanto nacionais como internacionais. Todas devidamente cadastradas e inspecionadas, seus comandantes são habilitados para operarem, caso contrário a embarcação é retida para regularização. A respeito da poluição do rio por derrame de óleo ou combustível, a informação de que dispomos é que não houve nenhuma notificação nos últimos seis meses.

A “freiteira”

São embarcações de pequeno calado e fundo chato, normalmente rebocam chatas com similar característica como ilustra a figura02. Transportam mercadorias diversas, tais como, gênero alimentício, combustível, ração para animais, sal para gado, material de construção, gado, além de passageiros, para as regiões do Pantanal e Corumbá (MS).

Figura 02. A- vista superior da “Freiteira” e chatas ancoradas na orla fluvial, Corumbá (MS), agosto/2011. B- vista lateral esquerda da “Freiteira” ancorada na orla fluvial.



Autor: Santana, L.L.T., 2015.

A quantidade de mercadoria transportada varia de acordo com a capacidade de cada barco, entre 25 a 80 toneladas, e para o transporte de pessoas fica entre 12 a 40 passageiros e para gado entre 150 a 200 reses. Essas embarcações contêm compartimentos exclusivos para acomodação das cargas, denominados porões. As chatas servem para transporte de gado e cargas não perecíveis, figuras 03 e 04.

Figura 03. A- Vista frontal da “freiteira” carregada de carga perecível. B- Vista frontal da balsa acoplada na “freiteira” carregada com carga perigosa (Combustível).



Autor: Santana, L.L.T., 2015.

Figura 04. A- Transporte de passageiros no rio Taquari, foto utilizada, apenas, para ilustração de como é realizado esse transporte de passageiros. **B-** Transporte de gado.



Autor: Santana, L.L.T., 2015.

Os passageiros se acomodam, nesses barcos em redes, dispostas uma próxima a outra pelo salão, pelos currais quando estes estão vazios, isso geralmente ocorre ao sair de Corumbá (MS), e pelo piso quando se esgotam os armadores das redes. Há também camarotes, contudo, a maioria das embarcações não oferece essa acomodação aos passageiros, servido de dormitório apenas da tripulação.

De acordo com informações verbais, do mais antigo proprietário de “freteira”, o surgimento das “freteiras” é bem antigo, supõe que foram elas que assumiram a função que, outrora, era desempenhado pelos monçoeiros, de transporte e abastecimento do povoado instalados ao longo do rio Paraguai na época da colonização.

A “freteira” é uma modalidade de transporte voltada para transportar mercadoria de menor volume para as regiões de difícil acesso, tanto por via terrestre quanto por via aérea no Pantanal sul-mato-grossense. Esse tipo de transporte de passageiros nessas embarcações surgiu a partir da necessidade de não haver outro tipo de transporte, ou mesmo, uma embarcação apropriada para atender aos fazendeiros, os trabalhadores rurais e os ribeirinhos que moram nesses locais.

E os fazendeiros e os peões das fazendas tendo que acompanhar e ajudar no manejo do gado durante o embarque e desembarque dos animais, passaram a viajar nessas embarcações em condições semelhantes a empregada na condução do gado por rota terrestre, em “comitivas”, dormindo em redes ou pelo chão, se alimentando de comida simples e de fácil preparo.

Logo a população ribeirinha, famílias de pescadores e de catadores de iscas que moram no Pantanal (MS), acabaram aproveitando a ocasião e passaram a usar as “freteiras” de igual forma.

A importância social e econômica do transporte hidroviário de carga e passageiros

No Pantanal sul-mato-grossense há comunidades que a várias gerações habitam as regiões: do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar, da Barra São Lourenço, e assim como o sistema Amazônico, no Pantanal, também eles só possuem duas alternativas de transporte, o aéreo e o hidroviário. Como o aéreo tem um custo muito alto o transporte hidroviário acaba sendo o mais utilizado pelas comunidades.

Este estudo teve como público alvo os ribeirinhos de três comunidades das regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço por enfrentarem problemas como distância da cidade e ter acesso aos serviços públicos, uma vez que existe apenas um tipo de transporte, as “freteiras”, que chegam a esses locais.

A comunidade do Paraguai-Mirim localiza-se a 140 km a norte da cidade de Corumbá. Habitada por 38 famílias, das quais cerca de 80% são pescadores e coletores de iscas vivas. No total são 216 pessoas, moradoras fixas, espalhadas por um vasto território nas margens do rio Paraguai, do Paraguai-Mirim e seus corixos. Possui uma escola em funcionamento a Escola Municipal Polo Porto Esperança (ECO, 2009).

A Serra do Amolar fica na borda oeste do pantanal brasileiro, próximo à fronteira com a Bolívia, entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS) e não sofre tanto o ciclo das águas, pois permanece alagado durante todo o ano. Cerca de 35 famílias habitam a região. Com 80 km de extensão e algumas elevações que alcançam pouco mais de mil metros acima do nível do mar, essa formação rochosa faz parte do maciço conhecido pelo mesmo nome, uma barragem natural que ao reduzir a velocidade de escoamento dos rios Paraguai, Cuiabá, também, denominado de São Lourenço pelos antigos e afluentes, represa a água corrente e forma com ela três grandes lagoas na região: a Mandioré, a Gaíva e a Uberaba, esta última a maior de todas (ECO, 2009).

No porto Amolar, em 2010 segundo Amâncio *et al.* (2010) a comunidade contava com sete famílias moradoras fixas, um total de 16 pessoas. Atualmente, há apenas duas famílias como moradoras fixas. Os demais moradores foram embora para a cidade por razão de estudo e melhores oportunidade de trabalho.

A comunidade da Barra do São Lourenço possui, aproximadamente, 244 habitantes e está localizada a 240 km a norte da cidade de Corumbá. Isolados, os moradores convivem com restrições no acesso a serviços públicos essenciais, o que resulta na violação de diversos direitos, como o direito à saúde, ao transporte, à assistência social e à informação (ECO, 2009).

Com as visitas às comunidades: Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço, obteve-se um total de 29 (vinte e nove) entrevistas, das quais 13 (treze) são famílias residentes na região do Paraguai Mirim, cinco famílias moradoras ao longo do rio Paraguai na região do Amolar e 11(onze) da Barra do São Lourenço. A idade dos entrevistados das comunidades do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço variou de 18 a 89 anos.

A maioria dos moradores dessas comunidades são jovens, pois nasceram, criaram e estão constituindo suas famílias, também, nesses locais.

Na comunidade do Paraguai Mirim, algumas casas são de tábuas, com cômodos separados por paredes, também, de madeiras e com banheiro dentro da casa.

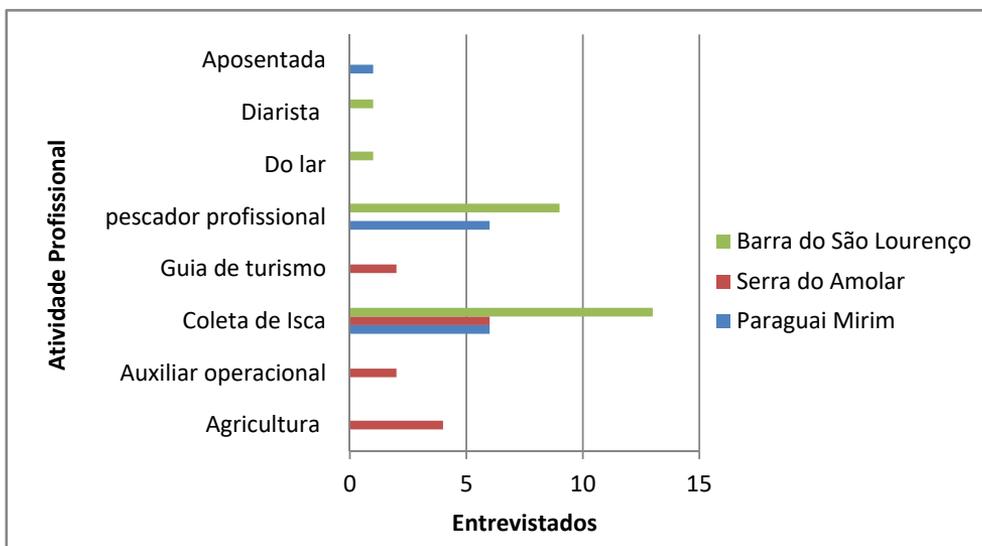
A escolaridade desses ribeirinhos é baixa. A maioria não chegou a concluir o ensino fundamental. Até o ano de 2010 a unidade escolar existente na comunidade da Barra, só oferecia até o 5º ano do ensino fundamental, a partir de 2011 iniciou-se a implantação gradativa do 6º e 7º anos.

Os jovens que vão para a cidade a fim de concluírem os estudos, não se acostumam com o ritmo da cidade e preferem voltar para a região. Todavia, sem escolarização e sem oferta de trabalho, eles acabam exercendo a única atividade profissional existente no local. A coleta de iscas e a pesca profissional, são as principais fontes de renda das famílias que residem no Paraguai Mirim, na Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Consequentemente essas famílias dependem do turismo de pesca, para comercializarem as iscas vivas e dos barqueiros para venderem o peixe. Logo, a renda familiar é baixa, não chegando, às vezes, a um salário mínimo.

Vivem precariamente com o pouco que ganham e com a ajuda da Prefeitura de Corumbá por meio da Secretaria Especial de Integração das Políticas Social com apoio do programa “Povo das Águas” que vai às comunidades de três em três meses, levando diferentes tipos de atendimentos tais como: médico, tratamento odontológico, apoio sociais, educacionais e assistenciais, entre outros, além do apoio esporádico da Marinha e ONGs (Figura 05).

Figura 05. Principais atividades profissionais exercidas pelos ribeirinhos do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

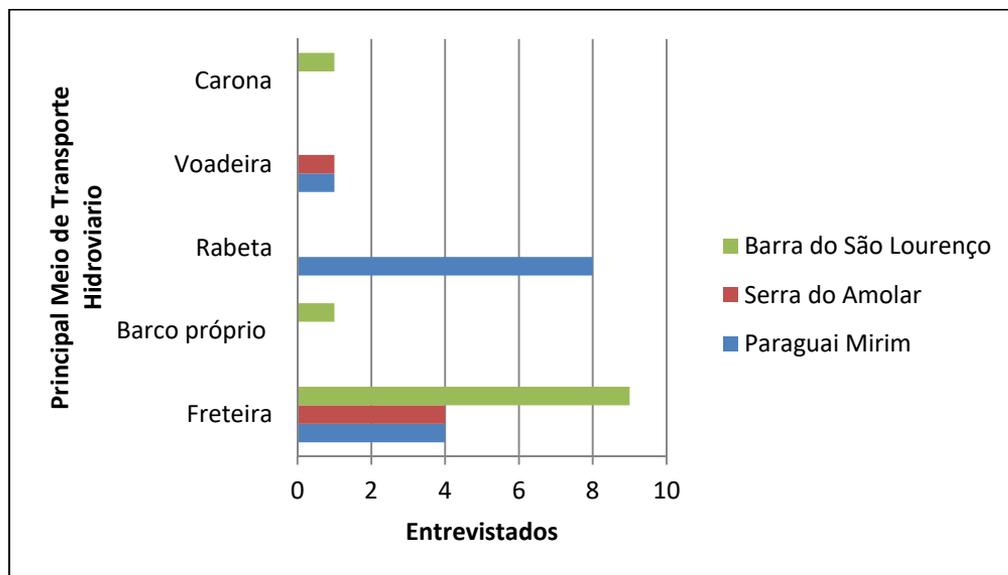


Nas comunidades não há postos de saúde, nem técnicos em enfermagem para fazer os primeiros socorros, tampouco um barco com motor à disposição para prestar socorro em caso de emergência. O ribeirinho que não tiver seu próprio meio de transporte tem que esperar as “freteiras”, de dois a três dias às vezes, para se deslocar para Corumbá, isso se ela estiver vazia.

Ao serem questionados quanto ao meio de transporte utilizado para pescar e coletar iscas chamou-nos a atenção a comunidade do Paraguai Mirim, onde todos os entrevistados, mesmo com toda a carência financeira, possuem uma rabeta, pois esse tipo de motor é adquirido em Puerto Quijaro na Bolívia. Quanto às demais comunidades, alguns possuem barco a motor, e os outros usam barco a remo, entre outros, conforme figura 19. Esse resultado nos leva a constatar o grau de dificuldade que essas famílias enfrentam para obterem seu sustento e sobreviverem com tão poucos recursos financeiros.

Quanto ao meio de transporte utilizado para se deslocarem para a cidade, verificou-se conforme figura 06 que as comunidades da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço são as que mais utilizam as “freteiras”, já que, são os que menos possuem rabeta ou barco a motor. E mesmo, os que possuem esse tipo de transporte, muitas vezes não possuem recursos financeiros para comprarem o combustível, e pela grande distância entre essas comunidades e a cidade, o consumo de combustível para esse deslocamento é grande, ficando dessa forma, muito oneroso para essas famílias. Portanto, acabam usando mais as “freteiras” para ir e virem da cidade e, ainda, há possibilidade, em alguns casos, de pagarem depois.

Figura 06. Principal meio de transporte hidroviário utilizado pelas famílias das regiões: do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.



Constatamos ainda, que a comunidade do Paraguai Mirim, são as que menos usam as “freteiras”, pois a maioria dos ribeirinhos possui barco movido a rabeta e, esta é econômica no consumo de combustível, além de a distância da cidade ser menor. Mas ainda, existem aqueles que utilizam as “freteiras” para transportarem mercadorias.

Portanto, o deslocamento dessas famílias para cidade é muito difícil, pois existem vários fatores que lhes impossibilitam o acesso e o principal deles é o fator econômico, pois o valor da passagem das “freteiras” é muito alto para as condições econômicas dessas famílias, ainda mais, para as famílias com mais de dois filhos. A falta de vaga na lancha, horário não definido de chegada aos portos, tudo isso contribui para as péssimas condições de mobilidade dessas comunidades que vivem isoladas no Pantanal.

Os motivos que os levam a se deslocarem até a cidade e conseqüentemente a usarem as “freteiras” são: falta de combustível para transporte próprio, receber mantimento e combustível, pagamento, recadastramento dos benefícios sociais, fazer compras, ir ao médico e outros.

No entanto, o motivo doença ou ir ao médico foi o mais citado pelas famílias, seguido do motivo recadastramento dos benefícios sociais, porque são assuntos que não podem ser resolvidos por terceiros, como é o caso do recebimento de pagamento que ficou em ultimo lugar, o que quer dizer, que existe outra forma de essas famílias receberem o pagamento sem que seja necessário se deslocar para a cidade.

Apesar de as “freteiras” serem o principal meio de transporte dessa população, ainda há muita insatisfação, dos usuários, quanto ao atendimento e serviços prestados pelos donos ou tripulação de algumas lanchas.

Questionados quanto às condições de higiene, segurança, conforto, acomodação, refeição e cuidado com a carga transportada, apurou-se que no tocante à acomodação, segurança e conforto as lanchas deixam a desejar. Por outro lado, as refeições servidas foram consideradas satisfatórias pelas comunidades da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

A frequência com que os ribeirinhos utilizam as “freteiras” depende muito da necessidade. Algumas famílias passam o ano todo sem irem à cidade e conseqüentemente, sem utilizarem as “freteiras”, porque, geralmente na cidade há pessoas de confiança que resolvem todos os assuntos, sem que necessitem gastar com viagens para ir resolvê-los.

Verificamos que os moradores mais antigos ou idosos, não gostam de sair da comunidade, nem para resolver assuntos particulares. Mas, por outro lado há famílias que realizam viagem frequentemente.

Verificou-se que a comunidade do Paraguai Mirim, apesar de a maioria, possuir barco movido a rabeta, eles ainda utilizam as “freteiras” em suas viagens, pelo menos de uma a quatro vezes por ano, como era de se esperar. A comunidade da Barra do São Lourenço são as que mais utilizam esse meio de transporte, pois são os que menos possuem condução própria.

Portanto, as famílias que usam as “freteiras” com mais frequência são aquelas que fazem tratamento de saúde, mulheres gestantes e outros por terem interesses comerciais ou turísticos. Pode parecer pouco de uso anual, para viagens, mas as comunidades não deixam de usar os serviços das “freteiras” para o transporte de mantimentos, combustíveis, cartas, notícias etc., por ser dessa forma mais barato.

Para os ribeirinhos, existe diferença na qualidade da prestação de serviço de uma “freteira” para outra. Eles disseram que há lancha em que a tripulação não trata com civilidade os passageiros. Em outra, já há cortesia com as crianças, idosos e mulheres reservando-lhes os melhores lugares.

Pelos relatos proferidos pelos entrevistados, percebeu-se que há um consenso nas opiniões dos passageiros quanto à diferença no tratamento, dos participantes, por parte dos prestadores de serviços do transporte hidroviário.

Apesar das “freteiras” não apresentarem características, funcionais e estruturais, ideias no atendimento destes usuários, ainda, é considerada pelos ribeirinhos,

como sendo “muito importante” no seu dia a dia. A figura 29 apresenta o grau de importância desse tipo de transporte para eles.

Aqueles que consideraram a importância das “freteiras” como indiferentes são aqueles que não as usam, por possuir condução própria ou por ser idoso e dificilmente sair da comunidade. Sendo assim, 68,9% dos entrevistados consideraram as “freteiras” como “muito importantes” para seu dia a dia.

Portanto, após ouvir e conhecer todas as dificuldades e anseios dessas comunidades, foi-lhes perguntado então, como deveria ser o transporte de pessoas no rio Paraguai, a comunidade da Barra do São Lourenço foi a que mais respondeu que deveria ter uma lancha que transportasse apenas pessoas, sem estar misturado com animais, pois eles são os que mais sofrem nessas viagens, por passarem dias e noites viajando, mal acomodados e, ainda, tendo que dividir o pouco espaço que têm com os animais.

Passagem mais barata, camarotes para todos e sem o infortúnio de viajar com bêbados, estão em segundo lugar no desejo desses passageiros. Transportar número de passageiros de acordo com a capacidade da lancha, ter mais segurança e ser mais rápida a viagem, também, são anseios dessas comunidades.

As condições estruturais e físicas das lanchas, mesmo com as manutenções rotineiras, ainda estão muito aquém do que poderia ser para atender esses usuários. Essas pessoas já se sentem excluídas do mundo, e ainda, quando vão usar um serviço em que estão pagando, são maltratadas e humilhadas, e sem ter a quem reclamar seus direitos ou usar outro transporte, por não existir outro que ofereça essas comunidades, acabam tendo que se sujeitar a essas situações.

Acredita-se que as “freteiras”, por não estarem sujeitas a uma regulamentação e fiscalização, por parte do poder público, no que tange à qualidade da prestação do serviço aos usuários, os empresários se descomprometem com as melhorias das embarcações, deixando a desejar no atendimento aos passageiros.

Discussão dos resultados

Verificamos que as dificuldades enfrentadas pelo setor, são comuns a todos os empresários. Tais como: a) período de seca (baixa do rio), o qual dificulta a navegabilidade em alguns trechos do rio Paraguai, tornando mais demorada a chegada ao destino, b) às queimadas que se configuram como um problema para quem navega pelo rio Paraguai, no período de estiagem, pois a fumaça prejudica a visibilidade principalmente no período noturno, obrigando os comandantes a atracarem e pernovernarem, para depois seguirem viagem e c) as exigências da Capi-

tania Fluvial do Pantanal, segundo narração de um empresário, é uma dificuldade enfrentada pelo seguimento.

Dentre todas essas dificuldades, ambientais ou legais, os empresários ainda enfrentam problemas de falta de espaço físico para atracar suas embarcações na orla fluvial, além, da falta de infraestrutura do local, tais como: iluminação, segurança, limpeza, rampa para acesso ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, bancos para sentar, banheiros, entre outros. No decorrer das entrevistas percebemos que o setor empresarial não está organizado e de acordo com alguns entrevistados, os empresários nunca procuraram fazer contato com representantes do Poder Público para apresentar suas reivindicações, a não ser em período eleitoral.

As principais reivindicações daqueles que utilizam esse transporte como fonte geradora de emprego e renda e daqueles que as utilizam como meio de acesso aos locais de moradia no Pantanal (MS) são: melhorias e padronização nos valores das tarifas para passageiros e cargas transportadas, infraestrutura do “porto” (iluminação, segurança, limpeza, banheiros, bancos para sentar, rampas, etc.) e organização no embarque e desembarque.

Ao serem questionados quanto à qualidade da acomodação, refeição, conforto, segurança, higiene, valor da tarifa para criança e adultos etc., foi nos respondido que as condições são satisfatórias, pois obedecem às exigências da Capitania Fluvial do Pantanal. Na questão da tarifa, consideram o valor defasado.

Quanto ao aspecto econômico, não há uma estimativa e nem foi possível mensurá-la neste estudo, por não haver dados quantitativos, mas pode-se afirmar que esse tipo de transporte movimenta uma boa parcela dos negócios locais, tais como: frigoríficos, postos de gasolinas, supermercados, lojas de materiais de construção, comércio de produtos veterinários, etc. e regionais, a saber, o sal mineral, pela quantidade de mercadorias embarcadas semanalmente ou mensalmente nessas “freteiras”.

Verificou-se que já no primeiro semestre de 2012 o posto de gasolina havia superado as vendas realizadas durante todo o ano de 2011, uns dos motivos, segundo informações do gerente do posto de gasolina e de alguns proprietários de freiteiras, seria que no final de 2011 e início de 2012 muitos empresários adquiriram fazendas na região do Pantanal, e em decorrência disso, fizeram novos investimentos e melhoraram as condições da fazenda. Outro fator seria o ciclo de seca e cheia no Pantanal, pois no ano de 2011 a cheia foi maior que no ano de 2012. E quando a cheia chega até as fazendas, fica mais difícil de manejar o gado, e por isso ficam eles confinados em um determinado lugar, sem movimentar trator, máquinas ou qualquer outro equipamento movido a diesel ou a gasolina, por essa razão o consumo de combustível é menor.

Entretanto, no período seco os fazendeiros já têm mais possibilidade de trabalho, movimentando tratores, geradores, bombas de água, dentre outros equipamentos que requeiram combustível, e conseqüentemente haverá um consumo maior desse produto.

Após as entrevistas, com os proprietários das “freteiras”, identificamos as reais condições em que se encontra o setor atualmente, e conclui-se que os empresários enfrentam vários conflitos, tais como: falta de apoio de órgãos públicos, ausência de ordenamento e estruturação do local usado para ancoradouro, concorrência desleal entre os empresários, e carência de fonte de crédito específico para ampliação e melhorias no setor de transporte hidroviário.

O uso, pela Capitania Fluvial do Pantanal, de uma Legislação para transporte marítimo e não fluvial, a lei 9.537 de 11/12/1997- Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) que prevê punição da lancha ou comandante por exceder o número de passageiros, muitas vezes, é desrespeitada por motivo de doença, trabalho de parto de mulheres gestantes ou incidentes com os moradores dessas regiões de difícil acesso. Nesses casos, os comandantes são obrigados ou movidos pelo sentimento de solidariedade a prestarem socorro aos ribeirinhos e acabam, infligindo a lei, transportando além da capacidade permitida para o número de passageiros.

A receita gerada é mínima, para cobrir os encargos, as despesas da lancha e, dividir com os trabalhadores, que geralmente é filho ou parente que foram empregados pelo empresário. Portanto, faz-se necessário um envolvimento e comprometimento dos órgãos públicos responsáveis pelo ordenamento desse tipo de transporte hidroviário e uma estruturação e regulamentação na utilização desse meio de transporte.

Considerações finais

Constatou-se que o transporte hidroviário de carga geral, gado e passageiro que navega pelo rio Paraguai é de porte médio, pois essas embarcações são de pequeno calado e fundo chato, rebocam chatas com similar característica, com capacidade entre 25 a 80 toneladas para mercadorias e entre 150 a 200 reses, nas chatas. Portanto, são adequadas para transportarem mercadorias diversas, desde gêneros alimentícios, combustíveis a gado. Porém, para o transporte de pessoas a capacidade é bem restrita, e as condições de higiene, segurança, conforto deixam a desejar na opinião dos usuários.

Verificou-se, a partir das entrevistas e conversas informais, que o transporte de pessoas pelas “freteiras” não é o principal objetivo desses empresários, pois esse tipo de transporte requer mais investimento e o lucro é mínimo.

Pode-se perceber, ainda, que o transporte oferecido à população ribeirinha enfrenta dificuldades, como: período de seca (baixa do rio), as queimadas no Pantanal, a ausência de uma legislação específica para o transporte fluvial, que abranja todas as particularidades da região, falta de apoio do poder público na regulamentação desse tipo de transporte e no ordenamento do uso da orla fluvial, a falta de infraestrutura no local usado como ancoradouro, tais como: falta de espaço físico para atracar as embarcações na orla fluvial, falta de iluminação, segurança, limpeza, rampa de acesso para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, banheiros e bancos para espera.

Verificou-se, também, que mesmo com todas as precariedades e insatisfações, por parte, dos usuários a “freteira” é o principal meio de acesso que esses ribeirinhos possuem para poderem chegar à cidade ou vir dela, e poder receber seus mantimentos e mercadorias em geral.

Constatou-se, que as “freteiras” possuem uma importância muito grande no dia a dia dessas comunidades, seja, levando notícias (recados ou cartas), suprimentos (gênero alimentício, materiais para trabalho, combustível e etc.) e fazendo o transporte do pessoal quando necessário. As “freteiras” contribuem, ainda, na movimentação da economia local, ao prestarem serviços aos pecuaristas, situados no Pantanal, no que tange ao transporte de grandes quantidades de combustíveis, rações para animais e transporte de gado para os frigoríficos. Além da sua própria participação na economia local criando oportunidades de empregos, realizando compras no comércio de combustíveis, suprimentos alimentícios e manutenção das embarcações a cada viagem realizada.

Espera-se, portanto, que os resultados obtidos neste estudo possam servir, tanto como fonte de informação, quanto de subsídio aos órgãos públicos Federal, Estadual e Municipal, para que, os dirigentes políticos, tomem conhecimento das reais necessidades enfrentadas por essas comunidades e busquem soluções viáveis para a melhoria da qualidade de vida dessas comunidades que vivem no mais completo isolamento.

Referências

AHIPAR - Administração da Hidrovia do Paraguai- Ministério dos Transportes. 2010. Disponível em: www.ahipar.gov.br/?s=historico> acessado:18/07/2012.

AMÂNCIO, C. O. G.; et al. *Caracterização Socioeconômica da Comunidade do Amolar, Sub-região do Paraguai, Corumbá, MS*. Circular Técnica 92. EMBRAPA. Corumbá, MS - Dezembro, 2010.

ANTAQ- Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Panorama Aquaviário*, v.3, 2009. Disponível em: www.antaq.gov.br.

BRASIL, Agência Nacional de Águas- ANA. *Projeto implementação de práticas de Gerenciamento integrado de bacia Hidrográfica para o pantanal e bacia do alto Paraguai*. ANA: Subprojeto 5.4 – Modelo Integrado de Gerenciamento Hidrológico da Bacia do Alto Paraguai. Relatório Final. 2005, 554p. p.1. Porto Alegre, RS.

BRASIL, Ministério do Interior. Departamento Nacional de Obras e saneamento. *Estudos Hidrológicos da Bacia do Alto Paraguai*. Rio de Janeiro, 1974. v.1, il.

BRITO, E. G. *Transporte Hidroviário Interior de Passageiros na Região Amazônica: Metodologias Aplicadas ao Cálculo do Valor da Tarifa*. 2008, 201p. (Dissertação Mestrado em Ciências em Engenharia de Transporte) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – RJ.

CALHEIROS, Débora. *Estudos Hidrológicos da Bacia do Alto Paraguai do Ministério do Interior*. Departamento Nacional de Obras e saneamento. 1974. v.1, il.

CHAMORRO, J. C. Dias. *A modernização da hidrovía do Paraguai e as Transformações no espaço regional: o caso da Microrregião Geográfica do Baixo Pantanal*. 2009, 158p. p.49. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS.

CORRÊA, L. Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLECH/ USP, p. 85.1980.

ECOIA- Ecologia e Ação. *Sierra do Amolar y rocas: uma relación de equilibrio y perfección*. 2009. <http://www.riosvivos.org.br/Canal/2009/628>>acessado: 08/08/2011.

FERNANDES, H. Dias; CASTILHO, M. Augusta. *O patrimônio cultural tombado do porto geral de Corumbá - MS no contexto da comunidade local*. Campo Grande, MS. UCDB, p.2-3. 2010.

FILHO, J. V. Zuza. A política econômica regional do Vale do São Francisco: uma busca do desenvolvimento do interior brasileiro. *Revista de Estudos Sociais* - ano 10, n. 20, v. 2, p.71. 2008.

GALDINO, S.; et al. *Mudanças no regime hidrológico da bacia hidrográfica do Rio Taquari - Pantanal*. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2002. 24p. (Embrapa Pantanal. Boletim de Pesquisa, 26). Disponível em: <http://www.cpap.embrapa.br/publicacoes/online/BP26.pdf>.>Acessado em 21/02/2012.

INNOCENCIO, N. R. Hidrografia. In: IBGE (ed.) *Geografia do Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 1 (Região Centro Oeste). 1997. p. 73-90

IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (2004). *Investimento em infraestrutura no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007 - Uma visão Geral*. Texto para Discussão Nº 1024, Brasília, DF.

NUNES, Orlando Augusto. *Transporte Fluvial*. P.1, 2007. Disponível em: < <http://www.webartigos.com/articles/2181/3/Transporte-Fluvial/pagina3.html#ixzz1I6uUrCaE>> Acessado em: 23/02/2012.

OLIVEIRA, V. W. Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: Os Trabalhadores do Rio Paraguai (1917 - 1926)*. Campo Grande: Editora da UFMS, 2005.

SILVA, A. *Geomorfologia do Megaleque do rio Paraguai*. Quaternário do Pantanal Mato-Grossense, Centro-Oeste do Brasil. Tese de doutorado (Programa de Pós-Graduação em Geociências e Meio Ambiente – UNESP) Rio Claro –SP, 2010.

WWF BRASIL. *Retrato da Navegação no Alto rio Paraguai*: Relatório de Expedição técnica. Brasília: WWF-Brasil, 2001. 66p.