

## UM ANTI(HERÓI) AMAZÔNICO: A RESISTÊNCIA DOS REGATÕES NOS RIOS DO AMAZONAS

Vivian Marangoni <sup>1</sup>  
Alex Martins <sup>2</sup>  
Rejane Viana <sup>3</sup>  
Alessandro Bezerra <sup>4</sup>

**Resumo:** O artigo analisa o “estado da arte” de comerciantes sui generis que, na Amazônia desde o século XIX, eram conhecidos como regatões. Neste trabalho são discutidas a rotina do trabalho, as dificuldades enfrentadas pelos regatões nos dias atuais para continuarem a exercer suas atividades mercantis pelas calhas dos rios amazônicos. Foram realizadas entrevistas em profundidade envolvendo 5 participantes que posteriormente foram tabuladas e organizadas utilizando análise de conteúdo temática. A despeito da imagem negativa que o regatão carrega consigo desde o Brasil colonial, constatou-se que os regatões enfrentam desafios diversos para manterem-se “ativos” e resistem participando da economia regional amazônica.

**Palavras-Chave:** Regatão; Batelão; Amazônia; Amazonas.

---

<sup>1</sup> Docente da UEA, Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade - FEA – USP, 2017-2021. Mestre em Psicologia clínica e cultura pela Universidade de Brasília – UNB, Especialista em Gestão em Saúde. [vivislima@hotmail.com](mailto:vivislima@hotmail.com)

<sup>2</sup> Docente da Universidade do Estado do Amazonas - UEA, Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade - FEA – USP, 2017-2021. Mestre em Medicina Tropical pelo Programa de Pós-graduação de Medicina Tropical Dr. Heitor Vieira Dourado – FMT-HVD-UEA 2017, Especialista em Gestão em Saúde pelo Instituto Israelita Brasileiro Albert Einstein, 2011. [alexmartins1@usp.br](mailto:alexmartins1@usp.br)

<sup>3</sup> Docente da UEA, Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade - FEA – USP, 2017-2021. Mestre em Direito Ambiental pela UEA 2006, Especialista em Direito Tributário e Legislação de impostos, Pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM [rejaneviana@yahoo.com.br](mailto:rejaneviana@yahoo.com.br)

<sup>4</sup> Docente da UEA, Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade - FEA – USP, 2017-2021. Mestre em Engenharia da Produção pela UFAM [alessandro.bezerra@usp.br](mailto:alessandro.bezerra@usp.br)

## 1 Introdução

Regatões são barcos, também conhecidos como batelão e marreteiros, que realizam um tipo peculiar de comércio nos rios e igarapés da Amazônia. Essa atividade, que tem raízes na idade média, chegou às emergentes metrópoles brasileiras através de imigrantes turcos no período de colonização e, em comunidades ribeirinhas do Amazonas, resiste até os dias atuais. A partir de um modelo no qual um pequeno comerciante adentra em rios e igarapés em pequenas embarcações, levando consigo itens básicos de consumo para oferecer aos ribeirinhos, o regatão descobriu na Amazônia uma importante fonte de renda. Embora o regatão venda produtos por moeda, a maior parte de seus negócios é realizado com base na troca, conhecido como sistema de aviamento ou escambo por produtos da floresta. Posteriormente, esses valiosos produtos são comercializados nos grandes centros e incrementem os lucros do regatão (Martins, 2010).

Por se tratar de atividade com características tão particulares e naturalmente associada ao passado, desconexa da realidade globalizada e tecnologicamente moderna, uma concatenação entre curiosidade e anseio pelo resgate de uma figura tão importante no processo de desenvolvimento do comércio na região Amazônica motivou a realização desta pesquisa.

Com o objetivo de compreender as atividades, dificuldades e relevância econômica das práticas comerciais atuais realizadas pelo regatão, este estudo conduziu entrevistas semiestruturadas junto a 5 comerciantes que atuam no modelo. Delimitada a comerciantes residentes no Município de Lábrea/AM, que atuam ou atuaram nas calhas dos rios Purus e Ituxi, a pesquisa observa ainda os impactos sofridos pelo modelo comercial do regatão resultantes do enrijecimento dos processos de fiscalização em áreas protegidas do Amazonas.

A pesquisa é norteada pelo questionamento sobre a condição atual do regatão na Amazônia. Como o modelo ainda resiste mesmo diante das mudanças ocorridas após séculos de seu surgimento, quais desafios e sua relevância? Para o desencadeamento coerente das ideias abordadas neste estudo, o mesmo foi dividido em 5 seções: introdução; estrutura conceitual que apresentará informações históricas do regatão, definições relacionadas às áreas de proteção ambiental e associação de produtores, metodologia; resultados e discussões, e a seção de considerações finais.

## 2 Estrutura conceitual

### 2.1 Resgate histórico

Regatão, assim era chamado o comerciante ambulante que viajava entre centros regionais e comunidades ribeirinhas nos rios da Amazônia no século XIX. Sua atividade consistia em comercializar mercadorias para produtores locais e comerciantes das comunidades do interior em troca de produtos diversos. Ao realizar um resgate histórico acerca do regatão, evidencia-se uma história paradoxal: por um lado, é visto como um herói regional, trazendo a civilização para produtores isolados na floresta, por outro, um comerciante sem escrúpulos, que explora pessoas e engana pequenos produtores e comerciantes locais.

Tendo como base pequenos centros urbanos e abastecendo áreas isoladas do interior, regatões foram vistos por alguns autores como agentes de comerciantes urbanos, como um mecanismo de troca desigual entre centro e periferia e de acumulação do centro. Outros, ao contrário, viram o regatão como uma força inovadora, quebrando as relações comerciais que sustentavam o sistema de aviamento e facilitando a penetração de relações comerciais modernas. Atrás dessas diferentes perspectivas está a relação entre caboclo e regatão, porque foi principalmente através de sua ação na resistência do caboclo que regatões conseguiram sobreviver e, às vezes, prosperar dentro do sistema de aviamento.

O papel do regatão na economia amazônica tem suas origens no início da ocupação europeia da região. Durante o período colonial, o comércio no interior do Amazonas foi conduzido por comerciantes itinerantes chamados de “comissários volantes” (Goulart, 1968). Muitos desses comerciantes vieram dos grupos de pequenos produtores colonos que, incapazes de obter uma quantidade suficiente de mão-de-obra indígena para a lavoura, optaram pelo comércio como melhor alternativa. Esses comerciantes, cujas operações frequentemente envolviam apenas uma canoa e uma quantidade de cachaça, fizeram um comércio lucrativo, embora ilegal, com as aldeias indígenas do governo, comprando produtos florestais e agrícolas de índios e de diretores corruptos das aldeias. Apesar de constantes tentativas, as autoridades coloniais nunca conseguiram erradicar, e nem regular, essa forma de comércio. Conseqüentemente, no final da época colonial, os regatões eram um elemento ubíquo do comércio amazônico (Wallace, 1979).

Com a Independência do Brasil e o declínio do pouco comércio e transporte organizado que existia entre Belém e o interior, o número de regatões aparentemente

aumentou. Com o crescimento da economia da borracha depois de 1850, os regatões assumiram um papel cada vez mais importante no desenvolvimento do sistema de aviamento. Aviamento refere-se a uma relação comercial em que o comerciante ou “aviador” adianta as mercadorias de primeira necessidade como óleo, café, açúcar em troca de produtos coletados da floresta.

Viajando cada vez mais longe rio acima, os regatões estenderam a influência das casas aviadoras no interior, incorporando as redes comerciais locais nos impérios crescentes dos comerciantes. No processo, entraram em conflito com os comerciantes do interior que controlavam a atividade econômica local. Os comerciantes locais defenderam-se, aproveitando seu controle da política local para impor impostos pesados aos regatões que atuaram nos seus municípios (Goulart, 1968).

No comércio de longa distância, no nível do atacado, os regatões abastecidos, trabalhavam principalmente com os comerciantes do interior, donos de barracões e de seringais, e suas operações eram pouco diferentes dos navios a vapor e das próprias empresas. Outros regatões operavam principalmente no nível do varejo, comercializando com seringueiros e outros coletores de produtos florestais e animais. Em meados da década de 1880, o sistema de aviamento estava bem consolidado. Os grandes impérios comerciais monopolizavam os recursos, controlando a atividade econômica do interior e reduzindo as oportunidades para a acumulação em pequena escala (Diniz, 2010). Um grupo relativamente pequeno de firmas dominava o comércio de borracha, enquanto, no interior, proprietários locais monopolizavam a extração de borracha, fechando rios inteiros aos forasteiros. Com essas mudanças na estrutura da economia regional, o regatão foi sendo cada vez mais marginalizado do comércio local, forçado a operar nos interstícios do sistema (Monteiro, 1958).

O regatão, entretanto, não desapareceu com o crescimento do poder monopolista dos comerciantes locais, ele simplesmente mudou de estratégia. Enquanto no passado ele operava de forma relativamente aberta, agora suas atividades eram mais escondidas. Aproveitando a resistência dos seringueiros às medidas cada vez mais coercitivas empregadas pelos seringalistas, os regatões penetraram nos seringais, comprando as “sobras da safra” direto dos seringueiros. Dessa forma, os seringueiros e regatões montaram uma resistência formidável à monopolização da atividade econômica pela elite local e regional, ganhando o ódio dos comerciantes e proprietários locais, os regatões frequentemente foram chamados de “piratas fluviais” na imprensa internacional da época e castigados por causa dos problemas que causavam aos seringalistas e comerciantes do interior (Penna, 1973).

Em consequência dessas atividades, os regatões têm uma reputação ambígua na cultura e história amazônica. Alguns autores argumentam que os regatões desempenharam um papel destrutivo no comércio amazônico, fraudando caboclos ingênuos e roubando a freguesia de firmas legítimas. Outros autores sustentam que eles tiveram um papel positivo, introduzindo uma alternativa às relações comerciais tradicionais.

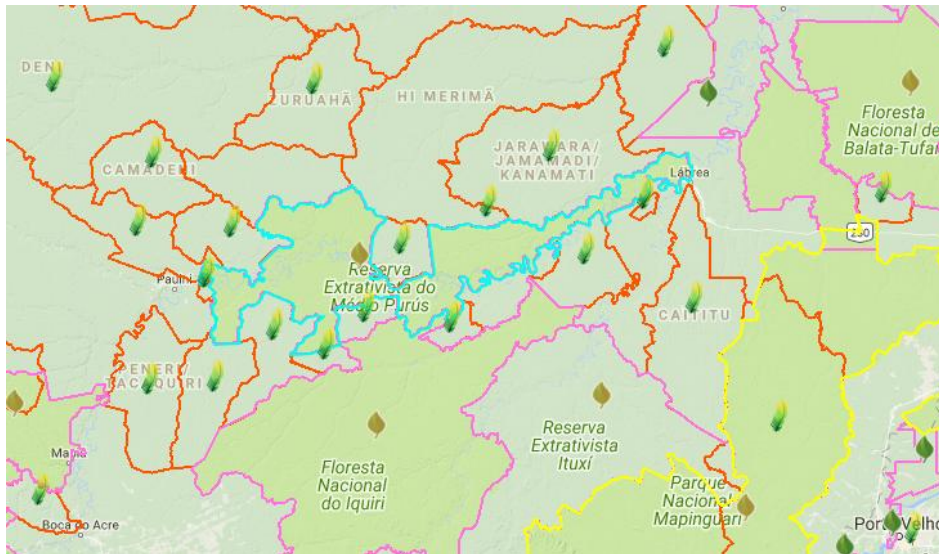
Apesar da falta de convergência e consenso sobre o caráter dos regatões, a importância do regatão para a economia amazônica deve ser considerada, uma vez que embora com menor grau de dependência, até os dias atuais, para muitas comunidades ribeirinhas do interior do Amazonas, o regatão e o sistema de aviação ainda são as principais formas de abastecimento das mercadorias que não podem ser produzidas nessas localidades.

Neste trabalho, nos afastaremos da imagem mítica e polarizada do regatão para compreender sua atividade, dificuldades e importância para as relações comerciais na atualidade. Todavia, antes de apresentarmos nossos achados, é fundamental realizarmos uma caracterização do local da pesquisa, bem como um breve panorama sobre a atual organização e fiscalização em áreas protegidas do Amazonas, sobretudo nas calhas dos rios Purus e Ituxi, onde estão localizadas as comunidades ribeirinhas abastecidas pelos regatões que participaram desta pesquisa. A importância dessa discussão reside no fato de que, atualmente, o comércio nos rios do Amazonas está intrinsecamente relacionado às legislações de proteção ambiental e à atuação dos órgãos fiscalizadores.

## **2.2 Identificação da área, legislação ambiental e associações**

A área de atuação dos proprietários dos regatões entrevistados é a calha dos rios Purus e Ituxi, que coincide com as localidades próximas de duas reservas ambientais: a Reserva Extrativista do Médio Purus e a Reserva Extrativista Ituxi. Ambas são Unidades de Conservação classificadas como de uso sustentável, na categoria de Reservas Extrativistas (RESEX), situadas a uma distância de cerca de 700 km da cidade de Manaus, nas proximidades do município de Lábrea, no sul do Amazonas. O destaque em azul no mapa apresentado na Figura 1 identifica a Reserva Extrativista do Médio Purus e, coincide com a área percorrida pelos regatões entrevistados. As linhas em amarelo identificam áreas de proteção integral, as linhas de cor rosa representam áreas de uso sustentável, na cor vermelha podemos identificar as terras indígenas e, por fim, em azul estão presentes as RESEX do Médio Purus (Decreto de 8 de Maio, 2008).

Figura 1- Recorte do mapa de área próxima ao município e Lábrea com delimitações das Unidades de Conservação e áreas indígenas do seu entorno.



Fonte: ICMBIO (2018)

A denominação “uso sustentável” é uma expressão que vai além do significado literal das palavras. “Uso Sustentável” e “Proteção Integral” referem-se a dois grandes grupos de Unidades de Conservação e fazem parte de um sistema criado por meio da lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação. A Lei estabelece critérios para a criação, implantação e gestão de áreas sob um regime especial de administração, salientando que na modalidade de “uso sustentável” e especialmente nas RESEXs, embora seja assegurada a garantia de uso e moradia para as populações tradicionais, a economia é obrigatoriamente voltada à sustentabilidade da população residente. Além disso, os decretos de criação das RESEXs identificam as principais atividades econômicas e os produtos que podem ser explorados em cada região (Decreto de 5 de Junho, 2008).

O órgão responsável por fiscalizar se os critérios estabelecidos nas Portarias das RESEXs estão sendo respeitados, nas regiões protegidas, é o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). O ICMBio atua em todo o Brasil e pela própria competência atribuída por lei é o responsável pela gestão dessas áreas e desenvolve inúmeros programas de parcerias ambientais, que buscam o aproveitamento das potencialidades econômicas das unidades de conservação. Surgido do desmembramento do IBAMA em 28 de agosto de 2007, o Instituto é uma autarquia em regime especial, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente que é responsável pela execução das ações de gestão, implantação, proteção, fiscalização e monitoramento das Unidades de Conservação, instituídas pela União, como é o caso da Reserva Extrativista do Médio Purús e da Reserva Extrativista Ituxi (ICMBIO, 2018).

As áreas dos rios Purus e Ituxi apresentam os mesmos tipos de atividade econômicas e dificuldades. Essas semelhanças favoreceram e estimularam os próprios moradores da região a solicitar ao Ministério do Meio Ambiente – MMA a criação de Unidades de Conservação na região, levando à implantação das RESEXs do Médio Purus e do Ituxí, em 2008.

As RESEXs do Médio Purus e do Ituxí foram criadas através dos decretos presidenciais de 8 de maio de 2008 e de 5 de junho de 2008, respectivamente. Esses decretos trazem em sua redação a descrição dos produtos potencialmente comercializáveis e eles coincidem com a maioria das mercadorias, que ainda hoje funcionam como “moeda” nas trocas entre regatões e “ribeirinhos” que vivem na região de Lábrea, no estado do Amazonas. A própria lei descreve as atividades econômicas permitidas, descritos no artigo 3º do Decreto de criação da RESEX do Médio Purús, transcrito a seguir:

Art. 3º As principais atividades econômicas da Reserva Extrativista do Médio Purús estão relacionadas ao uso tradicional da castanha, copaíba, andiroba, seringa, açaí, urucurí, bacaba e da pesca sustentável de várias espécies.

Da mesma forma o Decreto de criação da RESEX do Ituxí, descreve as atividades econômicas da reserva:

Art. 3º As principais atividades econômicas da Reserva Extrativista Ituxí estão relacionadas ao uso tradicional da castanha, copaíba, andiroba, seringa e da pesca sustentável do mandin, surubim e pirarucu.

A intervenção de órgãos governamentais (Ministério do Meio Ambiente, o IBAMA e, posteriormente, ICMBio) e de organizações não-governamentais levaram a mudanças significativas nas relações produtivas e comerciais ora estabelecidas, exigindo maior conhecimento e adaptações frente às novas regras fundiária e ao manejo e conservação de ambientes. Foi a partir disso que surge a necessidade, nas comunidades das calhas dos rios Purus e Ituxi de uma organização que privilegiasse modelos de gestão compartilhada - como as Associações.

Foram inúmeras as iniciativas de criar Associações na área do Baixo Purus e do Ituxí. A primeira Associação criada, na região, foi a Associação dos Produtores Agroextrativistas da Assembleia de Deus do Rio Ituxi (Apadrit), no ano de 1997, antes mesmo da criação das Unidades de Conservação. Em 2000, foi criada a Associação dos Produtores da Reserva Extrativista do Médio Purus (Apremp). Outras associações surgem com o passar do tempo nessa mesma região, como é o caso da Associação dos Produtores Agroextrativistas José Gonçalves (Apac-JG), fundada em 2003 e a Associação dos Produtores Agroextrativistas da

Vila do Acimã Rio Purus (Apavarp), fundada em 2007, demonstrando a considerável organização dos ribeirinhos nessa região.

A partir da organização desses moradores por meio de Associações surgem opções mais rentáveis, restando aos regatões uma pequena porção do excedente da agricultura de subsistência, sobretudo de comunidades mais isoladas que não conseguem escoar seus produtos para centros de comércio. Além disso, mesmo diante das inúmeras mudanças relativas à legislação ambiental, à intervenção de órgãos de fiscalização e apoio - como ICMBio, e à organização dos produtores por meio de associações, ainda assim não foi possível dar independência e acesso mesmo que a gêneros básicos de consumo aos moradores de regiões isoladas como a estudada aqui.

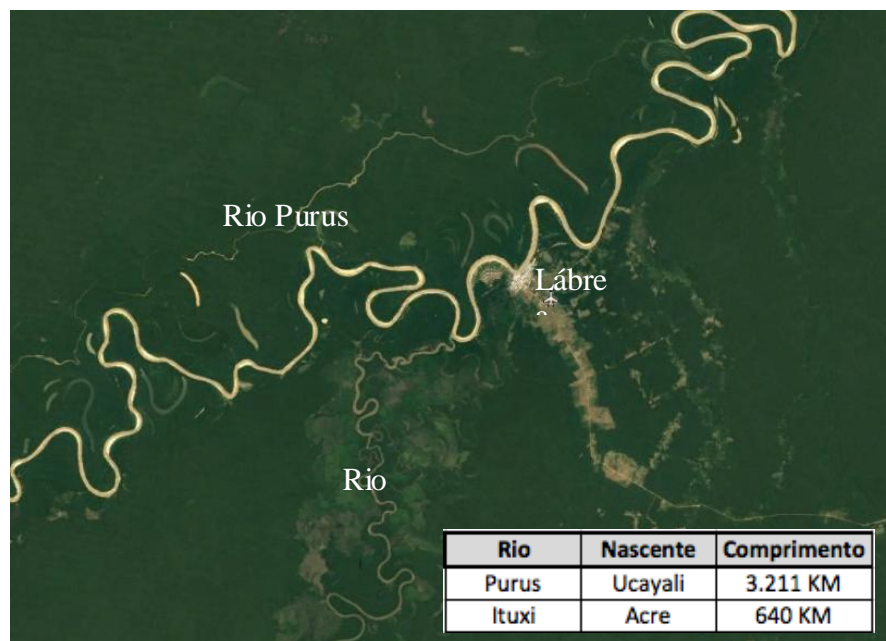
Assim, à despeito das inúmeras opções de comunicação hoje disponibilizadas pelo avanço tecnológico, as dimensões continentais do estado do Amazonas e a dificuldade de locomoção que, na maioria das comunidades, só é possível por via fluvial, dificulta o acesso dos ribeirinhos a produtos básicos para seu sustento, e a sobrevivência do sistema de “aviamento”, deve-se reconhecer que embora a atividade do regatão tenha sido limitada após as mudanças na legislação ambiental, percebe-se a relevância da sua atividade para garantir acesso a mercadorias não produzidas nas comunidades. Por esse motivo, nosso objetivo foi compreender a prática da comercialização nos rios do Amazonas nos dias atuais e quais são os principais desafios enfrentados pelos Regatões.



### 3 Metodologia

A pesquisa foi realizada no Município de Lábrea/AM, distante 700 km da capital, Manaus. Embora o quilômetro 0 da Rodovia Transamazônica (BR-230) seja em Lábrea, o acesso à cidade se dá por transporte aéreo e fluvial, dada as péssimas condições da estrada, principalmente nos períodos de chuva. Desde sua fundação, em 1881, durante o período áureo da borracha, até os dias atuais, Lábrea é um importante centro de escoamento de produtos agroextrativistas, inclusive de borracha, produzidos nas comunidades das calhas dos rios Purus e Ituxi, tornando barcos, rabetas e batelões fundamentais para a sobrevivência das comunidades. Acreditamos que por esse motivo o regatão seja ainda tão presente na economia daquela região. A Figura 2, a seguir, apresenta a área na qual o estudo foi aplicado.

Figura 2- Área de delimitação do estudo.



Fonte: Elaborado pelos autores

Em um universo de dez donos de regatões, residentes no Município de Lábrea e que atuam ou atuaram nas calhas dos rios Purus e Ituxi, e procurados para participar da pesquisa: um deles se recusou a participar, dois estavam em atividade fora da cidade, dois não foram localizados e cinco contribuíram com a pesquisa. Dessa forma, conseguimos uma amostra satisfatória de 50% do universo de regatões que atuam nos rios acima mencionados.

Trata-se de um estudo com abordagem qualitativa e natureza exploratória. Para a coleta de dados foi utilizada entrevista semiestruturada. Optamos por essa modalidade, pois

além de possibilitar uma liberdade de interação com os participantes, o fato de ter pontos pré-formulados evita possíveis fugas do tema e dos objetivos. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com dez perguntas abertas com enfoque na experiência e nas percepções dos Regatões quanto à prática de “regatear”. As entrevistas foram realizadas em janeiro de 2017, em lugar e hora convenientemente escolhidos pelos participantes.

Compilamos um total de 4 horas de contato com os participantes que foram gravadas e transcritas. Foram consideradas as palavras e os seus significados, o contexto em que foram colocadas as ideias, a consistência interna, a frequência, a extensão dos comentários e a especificidade das respostas. A riqueza, semelhanças, diferenças e contradições nos relatos dos participantes da pesquisa, levaram-nos a optar pela análise de conteúdo temática, pela facilidade em tratar a grande quantidade de dados encontrados. A intenção da análise de conteúdo é a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção dos dados que complemente a compreensão crítica do sentido das comunicações, seu conteúdo explícito e até ocultos na busca por respostas às questões de pesquisa.

Essa técnica, possibilitou-nos descobrir núcleos de sentido nos relatos dos entrevistados, tornando possível criar temas/categorias para discuti-las com a bibliografia existente. As categorias que trataremos neste trabalho são as seguintes: a) A prática do regatão hoje; b) dificuldades enfrentadas; c) importância do regatão na atualidade.

## 4 Resultados e discussões

Após a análise dos dados colhidos, organizamos o material em três categorias que serão discutidas a seguir.

### 4.1 A prática do regatão hoje

A partir do relato dos participantes foi possível captarmos informações importantes sobre o dia-a-dia do regatão nos rios Purus e Ituxi. Percebe-se que, embora apareçam pontos divergentes, os relatos trazem conteúdos que se repetem e muito na história dos participantes.

Dos cinco participantes da pesquisa, dois deixaram a profissão de regatão em um período inferior a dois anos, e os três que ainda estão em atividade verbalizaram desejo em finalizar a carreira. As idades dos cinco participantes variam entre 55 e 81 anos. O tempo de experiência em regatão para os cinco participantes foi de aproximadamente 40 anos de atividade. Todos os participantes foram seringueiros e agricultores antes de se tornarem comerciantes, e atualmente, possuem outra atividade comercial, na cidade de Lábrea. Os participantes relataram que as viagens duram em média de 15 a 30 dias e a quantidade de viagens por ano varia, a depender dos períodos de chuva e estiagem, representados, na fala dos participantes, pelas expressões de inverno/verão.

Quatro dos participantes compram/compravam mercadorias com fornecedores locais, usando o próprio capital de giro e/ou crediário para pagamento de 30 a 45 dias, dependendo da duração das viagens. Embora todos reconheçam a importância de linhas de crédito em instituições financeiras para desenvolver o negócio, apenas um participante relatou o uso de empréstimos bancários e cartões de crédito para compra de mercadorias em Manaus. O medo do endividamento e de “levar calotes” dos fregueses foi relatado como impedimento para buscar apoio financeiro. Todavia, a falta de conhecimento e informação acerca de agência bancária apareceu na seguinte fala do entrevistado 5.:

“Eu tenho conta no banco, mas nunca fiz empréstimo ou peguei cartão de crédito. Gente analfabeta como eu, tem até vergonha de ir no Banco... de perguntar pelo nosso direito” (Entrevistado 5).

A percepção do entrevistado 5 converge com estudos realizados quanto a relação de instituições bancária com públicos minoritários. Apesar do aumento significativo de microcrédito e correspondentes bancários para pessoas de baixa renda, na prática existe pouca

interação entre eles e quando há é vivida por esses públicos com certa aversão e constrangimento convergindo para necessidade de adaptação no atendimento e abordagem.

É importante destacar que quando relatam a forma com que acontece as comercializações, os participantes diferenciam as categorias mercadorias e produtos. Mercadoria refere-se aos artigos que o regatão adquire com o fornecedor e leva para as comunidades ribeirinhas. Produto refere-se aos itens usados no sistema de aviamento entregues pelos ribeirinhos para pagamento das mercadorias.

Sobre as mercadorias vendidas no regatão, predominam o que os participantes, genericamente, chamam de “estivas” relativos aos itens da cesta básica. As estivas mais vendidas são açúcar, café, leite, óleo, bolacha, biscoito, pimenta-do-reino, alho e sabão. Além desses, cachaça, tabaco e uma segunda categoria que os participantes chamam “inflamáveis” também são bastante procurados pelas comunidades ribeirinhas: “Também levo alguma munição, gasolina, diesel, gás, óleo lubrificante para os motores... porque todo mundo tem muito motor. Eu sempre levo muito inflamável pra vender”. Embora em menor quantidade, itens de utilidade doméstica, confecção e higiene pessoal também são vendidos pelos regatões. A maioria dos itens mencionados pelos participantes são os mesmo citados por Noda et. al. (2001) em um trabalho que discute a produção agroindustrial em Novo Airão, um Município do Amazonas localizado na região metropolitana de Manaus, que aponta para a necessidade de complementação da dieta com itens que não podem ser produzidos nas comunidades e que são adquiridos com os marreteiros. Quando questionados sobre a precificação das mercadorias comercializadas, os participantes relatam que na composição do valor é necessário considerar o tempo de deslocamento, o pagamento de funcionários, a alimentação, despesas com o combustível e com a manutenção das embarcações:

“Eu tenho que incluir meus gastos. A minha margem é de 35/40% porque tem os meus gastos. Pra uma viagem de um mês, tem o salário do empregado, só de despesas do barco é coisa de 2 mil reais... aí já foi quase 3 mil de despesa. Então eu tenho que ter a minha margem pra eu crescer mais... senão não vale a pena eu voltar outra vez” (Entrevistado 1).

Como já foi mencionado anteriormente, embora o pagamento com dinheiro ocorra, a composição do preço ocorre para equivalência no momento do escambo, já que a relação comercial se dá principalmente por meio dos “produtos”, através do sistema de aviamento que perdura na região até os dias atuais. Afirmando que “dinheiro nos beiradões é difícil”, a fala dos participantes convergiu com o que está presente na literatura (Noda Et. Al, 2001). Entre

os produtos recebidos como pagamento pelas mercadorias os mais citados foram: farinha, feijão, peixe seco, castanha do brasil e copaiba. Os itens citados pelos participantes são produtos permitidos nas portarias que regulamentam as RESEXs, ou seja, os produtos compõem os planos de manejos aprovados pelo Conselho da Unidade de Conservação, que também é uma exigência legal. Todavia, quatro dos cinco entrevistados lamentam a restrição legal para comercialização de produtos, sobretudo, peixes em defeso, como é o caso do pirarucu, e os quelônios dos rios da Amazônia, conhecidos popularmente como “bichos de cascos”. A proibição é apenas uma das dificuldades relatadas por eles que serão tratadas pormenorizadamente na próxima categoria de análise.

#### 4.2 Dificuldades enfrentadas

Sobre as dificuldades enfrentadas, as falas dos entrevistados convergem em muitos pontos. Todavia é possível perceber que embora entre os regatões em atividade exista o desejo de encerrar a carreira, eles se mostram mais otimistas e encorajados que aqueles já afastados da atividade. Os regatões em atividade relataram menos dificuldades e perceberam mais pontos positivos na atividade exercida.

Entre as dificuldades relatadas estão as seguintes: os “calotes sofridos”; produção escassa e/ou de má qualidade; desvalorização dos produtos; falta de mecanismos para escoamento dos produtos; mudanças nas relações comerciais pela entrada dos órgãos fiscalizadores; risco de vida e apenas um entrevistado vê a concorrência com os comerciantes da cidade como um desafio a ser superado.

Quanto à inadimplência, os entrevistados relatam ser o principal ponto negativo e para exerce a atividade de Regatão.

“A maioria é velhaco... você sabe o que é? Ele compra e não paga, ele chega todo coitadinho “mulher arruma uma farinha aí porque tem um produto assim...” aí tu avia [vender fiado] pra eles e nunca mais vê o dinheiro” (Entrevistado 3).

“Eu tinha muito capital nesse tempo e comprava muita mercadoria. Eu comprava mais... meu capital se acabando e o fiado ficando. Mas peguei uns tombos grandes” (Entrevistado 4).

As falas acima refletem os excessos cometidos nessa relação entre ribeirinhos e Regatões. Entretanto desde a década de 1980 isso acontece de forma semelhante onde as trocas eram pródigas e consequentemente o endividamento era excessivo, resumia-se em uma

atividade comercial às avessas, cuja prosperidade não se media pelo lucro, mas pelo endividamento de ambas as partes principalmente pelo risco da inadimplência. (Cherobim, 1983).

Quanto à comercialização de produtos, tanto a escassez e/ou má qualidade, aliada à falta de mecanismos para escoamento dos mesmos levam à desvalorização dos produtos da floresta o que torna, progressivamente a atividade do regatão menos rentável, como podemos observar abaixo:

“...ter feijão e não ter pra quem vender, não tem quem compre. Não tem exportação pra fora. A cidade é pequena e logo abastece”. (Entrevistado 2)

“Na época que a borracha valia alguma coisa a gente lucrava mais. Mas começaram a produzir borracha ruim, com impurezas. Aí foi perdendo valor, por isso que a borracha acabou.” (Entrevistado 4)

A desvalorização dos produtos da floresta, percebida pelos entrevistados, parecem ter uma forte relação com as mudanças nas relações comerciais com a entrada dos órgãos fiscalizadores, como pode ser observado nas seguintes falas:

“Já está se acabando por causa do IBAMA. Antes a senhora podia pegar um tracajá, hoje não pode. Pirarucu não. Peixe tem época que não pode. É medido. Eu já fui pego duas vezes, mas não fui multado... porque era pouco, só pro rancho. Mas uma vez um menino subiu [o rio] e foi pego. Perdeu tudo por causa da fiscalização... bicho de casco e pirarucu. O IBAMA tomou tudinho, mas de mim nunca tomou não.” (Entrevistado 3)

“[...] peixe ninguém pode comprar. Bicho de casco não pode comprar. Tudo é proibido. Peixe seco se comprar ... eles tomam tudo. Então a gente parou”. (Entrevistado 4)

Atualmente existem opções mais rentáveis para os ribeirinhos, restando aos regatões uma pequena porção do excedente da agricultura familiar de subsistência, principalmente em comunidades onde o fator de isolamento impede o escoamento de seus produtos para centros comerciais. Mesmo com o avanço tecnológico, as dimensões continentais do estado do Amazonas e a dificuldade de locomoção que, na maioria das comunidades, só é possível por via fluvial, dificulta o acesso dos ribeirinhos a produtos básicos para seu sustento, e estimula a sobrevivência do sistema de “aviamento”, garantindo acesso a mercadorias não produzidas nas comunidades (IEB, 2018).

Enquanto não havia limitação de uso, não existia a preocupação com a fiscalização, que impõe rigor e chega muitas vezes ao confisco de mercadorias, trazendo grande prejuízo aos

regatões. É preciso reconhecer ainda, que pode haver dificuldades para a compreensão da legislação por parte dos regatões e ainda da própria função do ICMBio, que em muitos momentos das entrevistas aparece como um empecilho para a atividade de comercialização.

Também é importante destacar o risco desta atividade como algo observado nas entrevistas, a atividade de regatão é uma atividade de risco e, embora seja relatado, não é percebido como uma característica inerente à natureza da atividade.

“Eu fui expulso por um cidadão. Ele mandou eu tirar meu barco, senão ele dava um tiro lá de cima. Fui ameaçado. Isso me marcou muito, por isso estou querendo sair”.(Entrevistado 1)

“[...]peguei uma alagação muito grande aqui no Purus, perdi mercadoria, perdi dinheiro... tudo, tudo”. (Entrevistado 3 )

“Aqui no Ituxi, tinha parte que era tão seco que se eu continuasse subindo ia virar o barco. Eu botava dois, três homens na frente aguentando o barco... e ligava o motor. Descia um homem... cavava dois metros e a gente empurrava. Quando encostava na terra de novo... a gente começava de novo... tinha vezes que a gente empurrava... 20, 30, 40 metros... cavando pra poder passar”. (Entrevistado 5)

Especificamente devido às características ambientais da região, os regatões sempre precisaram de auxílio e contribuição, inclusive de indígenas, fundamental para diminuir os riscos das viagens. Os regatões estão sujeitos aos caprichos das intempéries, às chuvas torrenciais, aos troncos de árvores que deslizavam pelos rios, aos repentinos bancos de areia ou diversos desafios inerentes a atividade. (Henrique & Morais, 2014.)

### **4.3 Importância do regatão**

Quando questionados sobre a importância do regatão para a economia, os participantes responderam a partir de duas perspectivas: a importância para o próprio comerciante e a relevância para as comunidades abastecidas.

Na perspectiva do comerciante, a importância do regatão está relacionada, principalmente com o próprio sustento. Além de garantia de lucratividade, a maioria dos produtos entregues como pagamento são úteis tanto para comercialização quanto para a alimentação da família do comerciante:

“A vantagem que eu acho é porque quando a gente chega em casa, a gente tem fatura. Quando chego de uma viagem dessa do Rio Ituxi, eu passo... uma, duas

semanas sem me preocupar de comprar algo pra comer... porque trago tudo de lá. Eu trago o peixe, trago a carne, às vezes um bicho de casco, galinha, pato... e aí a gente não gasta dinheiro... então passo aí duas semanas com alimentação, sem precisar gastar” (Entrevistado 2).

Além disso, o medo do desemprego nas áreas urbanas é uma preocupação para os entrevistados. A falta de escolarização formal faz com que os donos de regatão se mantenham na atividade, com a preocupação de não conseguirem ter renda nas cidades:

“Então o ponto bom é esse, eu não sou sabido, sou analfabeto, não tenho como arrumar um emprego na cidade. [...] Na cidade eu não tenho como manter minha família. É por isso que estou lá. Esse é o ponto positivo. É a minha atividade, é a minha profissão” (Participante 5).

A rede de contatos e as amizades são relatadas como uma das grandes vantagens de ser regatão. Os participantes disseram que, em geral, são bem recebidos nas comunidades e que essas relações de compadrio fazem da profissão de regatão agradável e gratificante.

Na perspectiva das comunidades ribeirinhas, os participantes acreditam que a importância do regatão está relacionada a dois motivos: ao próprio abastecimento das comunidades isoladas e por tornar menos intenso o êxodo rural para os centros urbanos. Os altos custos com combustível e o tempo de deslocamento entre algumas comunidades e centros urbanos inviabiliza a ida contumaz dos ribeirinhos às cidades, fazendo com que a aquisição de mercadorias seja realizada a “*delivery*”.

Noda et. al. (2001) consideram a relação comercial entre os marreteiros (outro termo usado para regatão) e ribeirinhos exploratória já que a venda aviada e a falta de concorrência podem contribuir para que ribeirinhos se tornem submissos aos comerciantes, facilitando o superfaturamento e a cobrança de taxas extras nas mercadorias vendidas. Assim, os altos valores praticados nas mercadorias colocam o regatão em um lugar de “mal necessário”, uma vez que viajar às cidades tornaria os itens ainda mais onerosos.

Além do abastecimento, os participantes acreditam que a progressiva extinção do regatão estimulada pelas dificuldades já apresentadas na seção anterior, pode acelerar o êxodo rural, já que sem acesso a itens básicos, viver nas comunidades se tornará ainda mais difícil. Os participantes acreditam que o esvaziamento dessas localidades comprometerá a produção já diminuta nos beiradões, além de aumentar a criminalidade nos centros urbanos:

“Quando não tiver mais regatão o que vai acontecer com esse pessoal é eles virem pra cidade. E a cada dia que passa a cidade vai sofrer mais crise. Tem muita



gente vindo pra Lábrea... e eles vem pra ficar... e o que acontece? A nossa cidade vai amontoar, vai chegar muita gente jovem que sem trabalho e sem nada, o pai não vai poder dar... vão acabar mexendo nas coisas alheias. E se tivesse esse incentivo pra ficar lá... era outra história né?” (Entrevistado 5).

Quando questionados sobre possibilidades de melhorar as condições dos ribeirinhos e tornar os produtos das florestas mais comercializáveis para que as comunidades se desenvolvessem, os participantes acreditam que além da fiscalização, é fundamental um apoio sensível e adequado dos órgãos e das ONGs no sentido de orientar e estimular pequenos agricultores a tornar os produtos da floresta mais atrativos e valorizados. Para eles, isso contribuiria, significativamente para o desenvolvimento econômico das comunidades e para a diminuição do êxodo rural. Sobre isso, Noda et. al (2001) observam que as intervenções promovidas por órgãos oficiais e de organizações não-governamentais podem causar mudanças prejudiciais nas formas de organização social da produção nas comunidades, resultando em fortes pressões sobre os recursos naturais essenciais. Além disso, o estímulo para uma produção especializada pode afetar o autoconsumo e tornar ainda mais precária as condições dos ribeirinhos. Acreditamos que a percepção dos regatões de que a situação das comunidades tenha piorado com a implantação das RESEXs e da criação de Associações e Cooperativas não seja apenas uma queixa da vigilância, mas possivelmente tenha uma profunda relação com o abandono e a ausência do Estado no interior do Amazonas.

## **5 Considerações finais**

Este artigo forneceu importantes contribuições sobre as atividades, dificuldades e relevância econômica das práticas comerciais atuais realizadas pelo regatão nos rios Purus e Ituxi. Forneceu, ainda, informações relevantes sobre o impacto das leis ambientais nas relações comerciais e nas tradições das comunidades, exigindo dos produtores, coletores e comerciantes adaptação e criatividade para reinventar atividades já cristalizadas e reproduzidas através de gerações.

Nossos achados apontam para a necessidade de pesquisas que ampliem a compreensão de relações comerciais em regiões isoladas e que possuam uma lógica econômica própria, como na Amazônia. Ademais, estudos que busquem investigar a relevância do regatão sob a perspectiva dos moradores das comunidades ribeirinhas ampliariam o entendimento e trariam importantes contrapontos sobre a atividade dos regatões hoje. Com relação à imagem negativa do regatão em superfaturar os artigos vendidos, acreditamos que pesquisas que tenham como

foco a precificação das mercadorias vendidas no regatão podem ajudar a desmistificar essa imagem e contribuir para que as relações comerciais nos beiradões se tornem mais justas.

Não obstante à imagem de exploradores, piratas e até contrabandistas, a utilidade dos regatões ainda é grande nos dias de hoje, pois possibilita o acesso dos ribeirinhos a produtos básicos que só é possível por meio desse tipo de comércio. Assim, quer pela utilidade das mercadorias levadas por eles ao interior da floresta quer pelas encomendas que entrega, ou ainda pela possibilidade do “fiado” e do escambo, ainda existe espaço para eles no interior do Amazonas. E, muito embora, eles estejam diminuindo, nossa percepção é que o regatão não desaparecerá brevemente, pois a presença dessa forma tão peculiar de comércio ainda possui uma importante função social nos beiradões amazônicos.

## Referências

Agricultura familiar: a organização espacial na produção e no turismo. In: Parcerias Estratégicas, N. 12 (pp. 84-110).

Cherobim, M (1983). — Trabalho e comércio nos seringais amazônicos. Perspectivas, São Paulo.

Decreto de 5 de Junho de 2008. Dispõe sobre a criação da Reserva Extrativista Ituxí, localizada no Município de Lábrea, no Estado do Amazonas, e dá outras providências. Recuperado em 25 de janeiro, 2018 em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Dnn/Dnn11613.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Dnn/Dnn11613.htm).

Decreto de 8 de Maio de 2008. Dispõe sobre a criação da Reserva Extrativista do Médio Purús, localizada nos Municípios de Lábrea, Pauini e Tapauá, no Estado do Amazonas, e dá outras providências. Recuperado em 25 de janeiro, 2018 em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Dnn/Dnn11577.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Dnn/Dnn11577.htm).

Diniz, Eduardo H. (2010). *Correspondentes Bancários e Microcrédito no Brasil: Tecnologia Bancária e Ampliação dos Serviços Financeiros para a População de Baixa Renda*. Recuperado em 29 de Janeiro, 2018, em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/13365/EduardoDiniz%20correspondentes%20e%20microcredito.pdf>.

Goulart, José Alípio (1968). *O regatão: mascate fluvial da Amazônia*. Rio de Janeiro: Conquista.

Henrique, Márcio Couto, & Morais, Laura Trindade de. (2014). Estradas Líquidas, Comércio Sólido: Índios e Regatões na Amazônia (Século XIX). Recuperado em: <https://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2014.89007>.

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBIO (2018). Recuperado em 25 de janeiro, 2018 em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros/amazonia/unidades-de-conservacao-amazonia/2033-resex-ituxi>.

Instituto Internacional de Educação do Brasil – IEB (2018). Memorial da luta pela Reserva Extrativista do Médio Purus mm Lábrea-Am. Registro da mobilização social, organização comunitária e conquista de cidadania na Amazônia. Recuperado em <http://www.iieb.org.br/index.php/publicacoes/livros/memorial-da-luta-pela-reserva-extrativista-do-medio-purus-em/>.

Martins, Elson (2010). *Regatão: Herói atípico da Amazônia*. Recuperado em 14 de Janeiro, 2018, em: [www.almanacre.com](http://www.almanacre.com).

Monteiro, Mário Ypiranga (1958). *O regatão (notícia histórica)*. Manaus: Edições Planície.

Noda, Sandra; Noda, Hiroshi; Azevedo, Alcione; Martins, Ayrton; Paiva, Maria. (2001).

Penna, D. S. Ferreira (1973). *Obras Completas: Volume I*. Belém: Conselho Estadual de Cultura.

Wallace, Alfred Russel (1979). *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp.

## Abstract

The article analyzes the "state of the art" of sui generis traders who, in the Amazon since the 19th century, were known as regatões. In this work the work routine is discussed, the difficulties faced by regatões in the present day to continue to carry out their mercantile activities along the rails of the Amazonian rivers. We conducted in-depth interviews involving 5 participants who were later tabulated and organized using thematic content analysis. In spite of the negative image that the regatão carries with him from colonial Brazil, it was verified that the regatões face diverse challenges to remain "active" and resist participating in the regional economy Amazon.

Keywords: Regatão; Barge; Amazônia; Amazonas.