

Traços das cidades da Selva Amazônica: O rio e o porto.

Selomi Bermeguy Porto y Heloísa Helena Corrêa da Silva.

Cita:

Selomi Bermeguy Porto y Heloísa Helena Corrêa da Silva (2019). *Traços das cidades da Selva Amazônica: O rio e o porto*. XXXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Lima.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-030/155>



Traços das cidades da Selva Amazônica: O rio e o porto

Selomi Bermeguy Porto¹
Heloísa Helena Corrêa da Silva²

Resumo

O surgimento de cidades as margens do rio e em meio à selva dão nova visão do paisagismo amazônico e novas formas de interpretação. No intuito de contribuir para a esfinge da Amazônia nosso estudo parte da motivação de estudá-la a partir de suas cidades. Nos dedicamos a refletir em um dos seus principais traços: o porto, o qual é apresentado como o ponto que une a cidade e o rio, que por sua vez conecta-a com o mundo. Nossa reflexão toma como lócus de pesquisa as cidades fronteiriças da selva amazônica, a saber, Benjamin Constant/Brasil e Islândia/Peru. Esta pesquisa espelha a observação tanto do olhar pesquisador refinado pela científicidade de quanto do olhar amazônida de quem carrega em sua bagagem a vivência na Amazônia. A tessitura teórica é realizada com as contribuições de Araújo (1998); Becker (2013); Oliveira e Schor (2008); Nogueira (2007) e, Browder e Godfrey (2006). O porto é um lugar estratégico e necessário para várias atividades que norteiam a vida nas cidades da selva Amazônica. Representa o meio de entrada e saída da cidade. A relação da população com o porto se dá de várias formas, sendo visualizado como meio comercial, ponto de encontros casuais, local de trabalho, símbolo de despedida e de reencontro, ou meramente como elemento que compõe o paisagismo da cidade. Sem o porto a cidade perde uma de suas principais referências.

Palavras-chaves

Cidade da selva; Rio; Porto.

Resumén

El surgimiento de ciudades a orillas del río y en medio de la selva ofrece una nueva visión del paisaje amazónico y nuevas formas de interpretación. Para contribuir a Amazon Sphinx, nuestro estudio parte de la motivación para estudiarlo desde sus ciudades. Nos dedicamos a reflexionar sobre una de sus principales características: el puerto, que se presenta como el punto que une la ciudad y el río, que a su vez lo conecta con el mundo. Nuestra reflexión toma como lugar de investigación las ciudades fronterizas de la selva amazónica, a saber, Benjamin Constant / Brasil e Islandia / Perú. Esta investigación refleja la observación tanto del aspecto investigado refinado por la científicidad como del aspecto amazónico de aquellos que llevan su experiencia en el Amazonas. La textura teórica se realiza con los aportes de Araújo (1998); Becker (2013);



Oliveira y Schor (2008); Nogueira (2007) y Browder y Godfrey (2006). El puerto es un lugar estratégico y necesario para diversas actividades que guían la vida en las ciudades de la selva amazónica. Representa los medios de entrada y salida de la ciudad. La relación entre la población y el puerto se produce de varias maneras, viéndose como un entorno comercial, un punto de encuentro informal, un lugar de trabajo, un símbolo de despedida y reunión, o simplemente como parte del paisaje de la ciudad. Sin el puerto, la ciudad pierde una de sus principales referencias.

Palabras clave

Jungle City; Rio; Porto.

Introdução

A Amazônia se constitui de características singulares que a diferencia de outras regiões, o que a torna complexa e difícil de ser compreendida em seu sentido amplo. Todavia, muitos são os estudos apresentados sobre a Amazônia refletindo sobre seus variados elementos com o intuito de compreendê-la. Não se pode pensar na Amazônia sem considerar seus principais traços, dentre estes, o rio e a floresta assumem um papel importante na formação de seu contexto. Todavia, o surgimento de cidades às margens do rio e em meio à floresta dão nova visão da paisagem amazônica e novas formas de interpretar a mesma.

A Amazônia possui a maior bacia hidrográfica do planeta, o que torna comum as cidades que fazem parte da região serem banhadas pelos seus rios. A exemplo pode-se observar o estado do Amazonas composto por 62 municípios, de forma específica a Região do Alto Solimões formada por 9 municípios (Tabatinga, Benjamin Constant, Atalaia do Norte, São Paulo de Olivença, Amaturá, Santo Antonio do Içá, Tonatins, Jutai e Fonte Boa) que se localizam às margens do Rio Solimões. Com exceção de Tabatinga e São Paulo de Olivença que possui aeroporto, todas as outras cidades possuem exclusivamente como meio de transporte o fluvial. O rio é concebido para tais populações como meio de fornecimento de alimento, lazer, trabalho e transporte.

Entre o rio e a cidade apresenta-se um outro elemento comum na região o “porto” que funciona como intermédio ligando a cidade e o rio. O porto representa um local de encontro e desencontro, o meio de entrada e saída da cidade. A relação da população com o porto se dá de várias formas, sendo visualizado como meio comercial, ponto de encontros casuais, local de trabalho, símbolo de despedida e de reencontro, ou



meramente como elemento que compõe a paisagem da cidade. Em suma, representa um ponto de referência para a população, sem o porto a cidade perde uma de suas principais referências.

É sob este prisma que o presente artigo visa discutir a relação entre o rio, o porto e as cidades amazônicas.

Fundamentação teórica

As cidades da Amazônia são herança do processo de colonização, que buscavam na concentração de povoamento na Amazônia como estratégia política para conquistar territórios. Becker (2013), Araújo (1998), Browder e Godfrey (2006) explicam que o processo da formação de cidades na Amazônia se deu por influência do processo de colonização, sendo que a ocupação portuguesa, por exemplo, foi seguida por criação de colônias permanentes e instáveis (Beker, 2013) uma vez que tinham nesta prática como estratégia para garantir a posse do território, tratava de estabelecer sua ocupação criando colônias. Oliveira e Schor (2008) e Nogueira (2007) e Pinheiro (1999, p. 21) fazem sua contribuição junto com os demais autores sobre este processo da formação das cidades amazônicas, todavia avançam em sua análise fazendo uma descrição dos traços das cidades amazônicas na contemporaneidade, mostrando suas principais características dentre elas o rio e a floresta.

Neste cenário das cidades amazônicas os autores destacam a figura do porto como um lugar estratégico e necessário para várias atividades que norteiam a vida nas cidades da selva Amazônica. Representa o meio de entrada e saída da cidade. A relação da população com o porto se dá de várias formas, sendo visualizado como meio comercialização, ponto de encontros casuais, local de trabalho, símbolo de despedida e de reencontro, ou meramente como elemento que compõe o paisagismo da cidade, revelando que sem o porto a cidade perde uma de suas principais referências.

Metodologia

Nossa reflexão toma como locus de pesquisa as cidades fronteiriças da selva amazônica, a saber, Benjamin Constant/Brasil e Islândia/Peru. Esta pesquisa espelha a observação tanto do olhar pesquisador refinado pela cientificidade quanto do olhar amazônica de quem carrega em sua bagagem a vivência na Amazônia. Foi utilizado como instrumento de coleta de dados a observação seguida de registro no diário de campo.



Resultados e discussões

Traços das cidades amazônicas: a cidade, o rio e o porto

A origem das cidades na Amazônia está intimamente ligada ao processo de colonização da região encabeçada pelos europeus a partir do século XVII. A presença dos europeus na Amazônia influenciou dentre outros aspectos na aglomeração de pessoas na região, todavia Oliveira e Schor (2008) ressaltam em seu artigo Das cidades da natureza a natureza das cidades que “quando os europeus iniciaram o processo de colonização da Amazônia, a região não era o vazio demográfico, portanto, não estava desocupada, porém a ocupação não se dava em forma de aglomeração”.

Isso porque a Amazônia já era habitada antes de os europeus chegarem pelos indígenas espalhados pelos vários territórios da região Amazônica. Este cenário começa a mudar devido à disputa por terras entre os colonizadores que como forma de garantir a posse do território tratava de estabelecer sua ocupação criando colônias, “a ocupação portuguesa foi seguida da criação de colônias permanentes e estáveis [...]. Ínfimas povoadas constituídas por um fortim, uma igreja e algumas casas, garantiam a conquista portuguesa como base da ocupação do território e da caça a mão de obra indígena” (Becker, 2013, p.28).

A concentração de povoamento na Amazônia apresenta-se como estratégia política para conquistar territórios. Com a criação das colônias a Amazônia passou a ser formada por vários aglomerados de pessoas, muitos desses formados por indígenas que fugiam dos colonizadores. A caça aos índios com o intuito de escravizar sua mão-de-obra possibilitou o conhecimento da floresta e conseguinte o desbravamento de novos territórios o que resultou posteriormente no surgimento de cidades, como por exemplo, a cidade de Manaus, a qual consistia numa região bastante povoada por indígenas. As cidades surgem como estratégia econômica e política de se estabelecer e se fortificar. Essas ações influenciaram diretamente na formação urbana da Amazônia.

A posse em si do território é uma prerrogativa básica do sistema colonial e uma contingência imprescindível para a formação urbana. Aqui retorna-se à necessidade de defesa do mesmo território e à fortificação que se lhe faz, à sombra da qual se constroem as suas primeiras cidades (Araújo, 1998, p. 26).

É possível estudar e compreender a Amazônia sob a ótica da formação das suas cidades, todavia “poucos estudos científicos sobre as cidades da Amazônia foram



realizados, e muito deles, apesar de serem excelentes trabalhos, não vão além de estudos de casos isolados da vida urbana” (Browder; Godfrey, 2006, p. 21). Quando se fala nas cidades da selva da Amazônia a carência de estudos é ainda maior, talvez porque essas cidades não sejam enquadradas como áreas de polos econômicos significativo, todavia pensar na Amazônia a partir de suas cidades possibilita visualizá-las sob novo prisma diretamente conexo a aspectos histórico, social, cultural e territorial.

É possível observar nas cidades amazônicas principalmente nas cidades do interior a mesma característica original da formação das colônias, pois é comum a presença da igreja católica localizada sempre ou quase sempre no centro da cidade, cercada por casas e demais estabelecimentos. Muitas ou a maioria dessas cidades surgiram do interesse de expansão do território e conseqüentemente garantia de sua posse. Essas cidades quase sempre formadas sem planejamento e como resultado do aglomerado de pessoas na maioria das vezes unidas pelo trabalho e estrategicamente localizadas perto do rio, fazem com que as cidades da selva Amazônica apresentem características singulares das demais cidades do país. Oliveira e Schor ao refletirem sobre as cidades da Amazônia argumentam que,

Durante quase três séculos que se seguem à criação do primeiro forte, o processo de criação de cidades e sua dinamização na Amazônia é incipiente. São pequenos aglomerados dispersos nas margens dos rios que tinham como papel a defesa e se constituíam no locus avançado do projeto civilizatório nem sempre concretizado (Oliveira; Schor, 2008, p. 17)

Os autores acrescentam ainda que a ocupação se intensificou significativamente com a exploração do látex que passou a ter a concentração de povos indígenas e de população não indígena vindas de outras partes da Amazônia. Ressaltam que nos vales dos rios Madeira, Purus e Juruá, “foram criados e/ou recriados povoados, visando a servir de apoio à exploração dos látex, e que posteriormente se transformaram em vilas e mais tarde cidades” (Oliveira; Schor, 2008, p.17).

Especificamente, falando das cidades do Estado do Amazonas, a relação das cidades com o rio é uma constante arraigado a aspectos histórico, geográficos e cultural da região. O rio apresenta uma relação mais estreita com a população que residem nas cidades ribeirinhas mais distantes da metrópole. A relação do rio com a população Amazônica está registrada na história e formação das cidades da região.

Os registros históricos ao relatarem sobre o processo de colonização da Amazônia



ênfatizam a função dos rios nas expedições realizadas, pois “os rios se transformaram nas vias por onde se estabeleceram as rotas” (Oliveira, 2014, p. 187). Desde cedo, os rios assumem um papel importante na Amazônia, antes mesmo de terem uma função de rota comercial pelos colonizadores, eram utilizados como meio de fornecimento de alimento, lugar de paisagem e de reverência e inspiração para os povos que habitavam na região.

Mesmo depois de tanto anos, é notável a dependência que as cidades da Amazônia possuem do rio, uma vez que o acesso a muita dessas cidades se dá exclusivamente por vias fluviais através de seus rios. Em um boletim informativo sobre transporte na Amazônia o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (1998) declarou que,

Os principais rios navegáveis da região amazônica são Solimões/Amazonas, o Negro, o Branco, o Madeira, o Purus e o Juruá, e a navegação hidroviária é o único meio de acesso a quase totalidade dos municípios da região. A calha principal da bacia amazônica, que compreende o rio Solimões/Amazonas, possui capacidade para receber desde embarcações fluviais até navios oceânicos (BNDES, Informe Infraestrutura, 1998).

Através da figura abaixo é possível observar os principais rios navegáveis na Bacia Amazônica.

Anexo 1: Figura 1

Como ressaltado anteriormente, os rios na Amazônia constituem como um dos principais meios de acesso à região, em alguns casos como das cidades do interior da Amazônia - os rios representam o único meio de transporte tanto de pessoas como de cargas e demais mercadorias. Em análise ainda sobre a hidrovia Solimões-Amazonas a Agência de Transporte Nacional e Aquaviários – Antaq (2011) apresentam outras características, enfatizando que,

A hidrovia Solimões-Amazonas é composta pelo rio Solimões, entre a triplíce fronteira Brasil-Peru-Colômbia e o seu encontro com o rio Negro, pelo rio Amazonas da confluência do Negro até a sua foz, no Atlântico, e diversos afluentes de ambos, dos quais destacam-se os rios Negro, Branco, Purús, Jari e Trombetas, conformando uma rede de quase 7.000 km de extensão (Antaq, 2011).

Para as cidades da Amazônia o rio funciona como uma estrada d'água, que possibilita



sua conexão com outras cidades, como no caso das cidades localizadas as margens do Rio Solimões, especificamente no Alto Solimões, no qual localizam-se algumas das cidades do interior do Estado do Amazonas como: Amaturá, Atalaia do Norte, Benjamim Constant, Fonte Boa, Jutai, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Tonantins. Com exceção de Tabatinga/AM e São Paulo de Olivença aeroporto e é ligada por vias terrestre à cidade colombiana Letícia, e Sde Olivença/AM que possui um aeroporto, todas as outras cidades possuem unicamente o transporte fluvial como meio de entrada e saída na cidade. Em termos gerais, o Rio Solimões é o principal responsável por ligar tais cidades a outras regiões. Sendo que até hoje para se chegar nestas cidades é preciso navegar e desfrutar de dois principais traços da Amazônia o rio e a floresta. Por meio das palavras de Oliveira e Schor é possível vislumbrar para quem nunca vivenciou tal experiência a chegada a tais cidades.

Chegando a estas cidades transpondo os rios onde elas surgem emoldura- das pela floresta. Estas cidades vistas uma vez, nunca mais serão esqueci- das, não porque deixem, como outras cidades memoráveis, uma imagem extraordinária nas recordações. A cidade na Amazônia, ou a maior parte de- las, tem a propriedade de permanecer na memória rua por rua, casa por ca- sa, apesar de não possuir particular beleza (Oliveira; Schor, 2008, p. 15).

A paisagem e atração nas cidades amazônicas não está ligada a estética da cidade, muito menos no poder econômico, mas na forma de como os atores se formam e constroem a cidade. As estratégias para lidar com as limitações presente na região fazem incorporar novos elementos que as diferem mais ainda de outras localidades. Todos esses elementos são refletidos, como por exemplo, na arquitetura das casas, na forma de entretenimento, formas de trabalho, dentre outros elemen- tos, muitos dos quais constituem verdadeiras heranças tradicionais. Assim, o modo de vida das pessoas que vive nas cidades amazônicas difere das populações das grandes metrópoles.

Em meio à floresta e as margens do rio a população das cidades amazôni- cas aprenderam a lidar com as diversidades da natureza. Em período de enchentes, por exemplo, é comum muitas dessas cidades terem parte do seu espaço inundado. Assim, todos os anos dependo da cheia do rio os moradores utilizam madeira para subir o piso de suas casas. A construção de pontes de madeira sobre as ruas é co- mum também nestes períodos.

Anexo 2 y 3: Figura 2 y 3



Além disso, aproveita-se a abundância das águas como forma de entretenimento, sendo que muitos pontos da cidade passam a ser utilizados como banhos. Os flutuantes transformam-se em alguns casos em bares e danceterias com música e comercialização de bebidas. Na seca, as praias que surgem tornam-se o grande atrativo da população, assim é comum visualizar principalmente nos fins de semana e feriados o fluxo de transportes fluviais conduzindo as pessoas em direção as praias.

Na verdade, o rio em especial para estas cidades tem muito mais importância, pois está totalmente ligado as suas experiências de vida. Sendo concebido como fonte de alimento, trabalho, entretenimento, enfim, funciona como via de acesso e abastecimento dos vários tipos de produtos e materiais necessários para a sobrevivência e bem-estar de tais populações. As cidades as margens do Rio Solimões são semelhantes em vários aspectos, todas localizadas as margens do rio e em meio à floresta. Além disso, o porto apresenta-se como outro elemento que as tornam mais semelhantes ainda.

Anexo 4 y 5: Figuras 4 y 5

Ao caracterizar as cidades do Solimões Nogueira (2007, p. 166-167) contribui ao ressaltar que geralmente essas cidades são voltadas para o rio o qual funciona como porta de entrada e saída da cidade, tendo no porto, por mais precário que seja o ponto de contato com o mundo.

Anexo 6: Figura 6

A expressão usada pelo autor para caracterizar o porto “ponto de contato com o mundo” representa em seu sentido amplo o significado do porto, todavia, é comum a concepção de visualizar o porto meramente como um ponto comercial, o que não o deixa de ser também, afinal essa é uma das concepções mais antigas referente ao porto, como se pode observar no seguinte relato:

A economia regional contava há tempos com a exploração e exportação de recursos naturais espelhados por toda a floresta, incluindo vários produtos tipicamente conhecidos como “drogas do sertão,” látex da borracha, ouro e diamantes, madeira de leite etc. Essas mercadorias eram comercializadas através de portos fluviais primários, centros mercantins nos quais companhias estrangeiras e nacionais controlavam o comércio regional (Browder; Godfrey, 2006, p. 22).

Todavia, mais do que ponto de comercialização o porto assume no entendimento de Pinheiro (1999, p. 21) uma significância mais abrangente colocando inclusive a cidade



como extensão do porto. Consegue-se compreender a relação do porto com a cidade e o rio ao refletir nas palavras de Oliveira (2007) que descreve desde a primeira visão que se tem das cidades da Amazônia ao primeiro contato com o por- to,

Dessas cidades, temos a primeira visão de longe em que o barco em que navegamos se aproxima. Se for dia, vemos a torre da telefonia – antes víamos a torre da igreja. À noite, é o clarão da cidade que se achega vagarosamente, sem pressa. A viagem é longa, mas a chegada à cidade, desde que temos a primeira visão, parece interminável, dando-nos tempo para os acontecimentos e para a concretização do SER.

Finalmente, chega-se ao porto, em que tudo é transitório. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que, nas pequenas cidades da Amazônia, nada é perene, tudo é temporário, inacabado e precocemente deteriorado. (Oliveira, 2007, p. 172).

Por meio do relato do autor, consegue-se compreender a estreita relação entre o rio e a cidade, e mais ainda, o porto como ponto de encontro de ambos. O porto é o meio que interliga o rio com a cidade. “O porto é por onde se chega e se vai; ele contém a possibilidade do entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, menos pelo movimento, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e que nela falta” (Oliveira, 2007, p.172). Seguindo a linha deste pensamento, pode-se dizer que porto funciona como um ponto de referência para as cidades ribeirinhas da Amazônia, tudo que sai ou que entra nessas cidades passa pelo porto. As constantes embarcações fazem parte da paisagem dos portos, geralmente trazendo ou levando para outras localidades passageiros e mercadorias. No porto dessas cidades é comum observar o fluxo de cargas, mercadorias e pessoas, umas na categoria de passageiros outras como trabalhadores disputando o mesmo espaço do porto. Assim, o porto em termos específicos, assume vários papéis para a população das cidades amazônicas: ponto de comercialização, lugar de trabalho, local de (r)encontro e de despedida, símbolo de chegada ou saída da cidade. Enfim, para cada pessoa poderá ter significado diferentes que quase sempre estará ligado à sua vivência e experiência.

Nas palavras de Oliveira (2007, p.172) “o porto é o intermediário entre o rio, a floresta e a cidade, lugar privilegiado dos enigmas amazônicos, transfigurados em enigmas do mundo, a nos interrogar sobre o nosso passado, presente e futuro”. O porto pode ser visualizado como uma forma de interpretar as cidades amazônicas e seus habitantes. Afinal, constantemente seus habitantes estão criando e recriando formas de atender suas necessidades e objetivos, frente aos enigmas que a região lhes apresenta.



Considerações finais

A Amazônia consiste em uma verdadeira esfinge que desperta o interesse de vários pesquisadores para estudá-la no intuito de interpretar e compreendê-la. Tudo na Amazônia está ligado a sua história e por meio de seus traços é possível interpretá-la, nem seja em partes. A cidade, o rio e a floresta são traços marcantes desta região geralmente assumindo o cerne de debates em torno da Temática “Amazônia”. Todavia, não se pode negligenciar outros elementos importantes para o estudo da Amazônia, tanto os que estejam vinculados a sua natureza ou os construídos a partir de seus habitantes, mas que já se encontram enraizados na vida amazônica norteando o modo de vida dos mesmos.

Na Amazônia não se pode generalizar as experiências vividas ou estudadas em lugares específicos como aplicável no seu todo. O conhecimento do lugar torna-se importante para compreender sua realidade e talvez desvendar a dinâmica dos acontecimentos dos espaços da Amazônia, pois cada parte da Amazônia pode apresentar experiências e realidades divergentes do que é pregado em âmbito geral sobre a Amazônia.

Ao se refletir sobre as cidades da selva da Amazônia, as quais são assim margens do rio, é possível assegurar-lhes características próprias uma vez que vários são os aspectos que revelam a semelhança de tais cidades.

As cidades do interior da Amazônica são geralmente voltadas para o rio, estabelecidas em meio à floresta, distantes das metrópoles e quase sempre tendo como principal meio de acesso o fluvial. Outro fator que assemelha essas cidades são os portos que funcionam como elo entre a cidade e o rio. O porto que fica na beira do rio em frente à cidade funciona como porta de entrada e saída da mesma. Assim, estudar a Amazônia com base nas cidades anexa ao contexto do rio e o porto, possibilita visualizá-la de forma diferenciada como se a Amazônia fosse uma grande teia interligada pelos seus diversos elementos.

Notas

¹Mestre e Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM. Professor do Instituto Federal do Amazonas – IFAM.

²Prof. Dra. da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Orientadora do Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia- PPGSCA/UFAM.



Coordenadora do grupo de pesquisa Questão Social e Serviço Social no Estado do Amazonas (Diretório de grupos do CNPq; certificado pela UFAM desde 2003).

Anexos

Anexo 1



Figura 1. A Bacia Amazônica – Principais Rios Navegáveis
Fonte: BNDES, 1998.

Anexo 2



Figura 2. Benajmin Constant, AM/Brasil. Fonte: site G1, 2015

Anexo 3



Figura 3. Islândia/Peru. Fonte: site G1, 2015.

Anexo 4



Figura 4. Porto do município de B. Constant/AM. Fonte: Portal Otambaqui, 2018.

Anexo 5



Figura 5. Porto do município de B. Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Anexo 6



Figura 6. Município de Islândia/Peru. Fonte: pesquisa de campo, 2019.



Referência

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviários. Transporte de Cargas nas Hidrovias Brasileiras 2010: hidrovía Solimões-Amazonas. Brasília, 2011. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/estatisticavinterior/hidroviasolimoesamazonas.pdf>>. Acesso em: 27 de julho de 2019.

Araújo, Renata Malcher de. As cidades da Amazônia no século XVIII. Porto: Universidade do Porto, 1998.

Becker, Bertha. A Urbe Amazônica: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Transporte na Amazônia. Disponível em:

<http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR19/Doc/BNDES_relatorio.pdf>. Acesso em: 27 de julho de 2019.

Browder, John O. & Godfrey, Brian J. Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira. Manaus: EDUA, 2006.

G1. Cidade tem comércio submerso e também contabiliza perdas em áreas rurais, 2015. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/am/amazonas/fotos/2015/04/fotos-veja-imagens-da-cheia-em-benjamin-constant-no-am.html>> Acesso: 15 de junho de 2019.

Nogueira, Ricardo José Batista. Amazonas: a divisão da “monstruosidade geográfica”. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

Oliveira, José Aldemir de; Schor, Tatiana. Das cidade da natureza à natureza das cidade. In: Tavares, Maria Goretti da Costa (org.). Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências 1.ed. Belém: Editora Universitária Ufpa, 2008.

Oliveira, José Aldemir de. Cidades, Rios e Florestas: raízes fíncadas na cultura e na natureza. In: Braga, Sérgio Ivan Gil (org.). Cultura Popular, Patrimônio Imaterial e Cidades. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

Pinheiro, Maria Luiza Ugarte. Cidades sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus 1889-1925. Manaus: Editora Universidade Federal do Amazonas, 1999.

Portal Otambaqui. Com superlotação, Barco é impedido de sair do porto de Benjamin Constant (AM), 2018. Disponível em: <<http://www.otambaqui.com.br/wp-content/uploads/2018/12/IMG-20181204-WA0043.jpg>>. Acesso: 15 de junho de 2019.