

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

O naufrágio do barco “Novo Amapá” nas reminiscências pessoais

DANILO MATEUS DA SILVA PACHECO*

Outrossim, informo que o motivo deste servidor não retornar mais para desempenhar as suas atividades, é que o mesmo não sabendo nadar, escapei milagrosamente da tragédia ocorrida com o barco “Novo Amapá”. Chegando no porto de Santana encontrei meus familiares me aguardando, não como sobrevivente e sim para e dar a notícia mais triste de minha vida, que minha mãe tinha falecido quando assistia na televisão um repórter noticiar que o referido barco tinha naufragado e que haviam morrido muitos passageiros. Macapá, 15 de janeiro de 1981. Marivaldo Lopes do Nascimento. Chapa 36428/96. (apud CAPIBERIBE, 1982: p. 55)

Este é um trecho do pedido de demissão, encaminhado à empresa Jari florestal¹ do empresário estadunidense Daniel Keith Ludwig, por Marivaldo Lopes, funcionário, que mesmo necessitando do vínculo empregatício, resolve sair da multinacional. Marivaldo é mais um dos amapaenses que foi vitimado pela maior tragédia fluvial da Amazônia brasileira.

O ano era 1981, os trabalhadores amapaenses estavam retornando das férias de dezembro. No porto do município de Santana, interior do estado do Amapá, saía às 14 horas do dia 6 de janeiro a embarcação denominada “Nova Amapá”, que segundo jornais amapaenses, possuía suporte para transportar 400 pessoas e meia tonelada de mercadorias. O barco saiu do porto com mais de 600 passageiros e quase uma tonelada de carga comercial. O destino era o município Monte Dourado, estado do Pará, onde estava localizado a multinacional acima citada. Na noite do mesmo dia, segunda-feira, às 20 horas, vai a pique a embarcação nas imediações da foz do rio Cajari. Não se tem precisão da quantidade de vidas interrompidas, pois, muitos corpos desapareceram, ou a correnteza do rio Amazonas os levou.

* Graduado em Licenciatura plena em História pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP)

¹ Segundo os professores Sidney Lobato e Paulo Cambraia, Ludwig inicia seus investimentos no vale do Rio Jari em 1967 e, em 1978, o empresário instala nas margens deste mesmo rio uma fábrica de celulose, transportada diretamente do Japão. O distrito de Monte Dourado, no estado do Pará, tornou-se a capital do Projeto de Ludwig. (CAMBRAIA; LOBATO: 2013. p. 111,112)

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

2

Alguns cadáveres foram amarrados na beira do rio como se fossem jangadas, afirmam sobreviventes. O que se tem certeza é que a tragédia levou a óbito mais de 300 passageiros.

Os rios amazônicos são volúveis e perigosos e, ainda no final do século XX, as rotas fluviais eram a principal via transporte utilizado pelos amazônidas, portanto tornar-se-ia necessário uma boa estrutura para o transporte de cargas e passageiros.

A volubilidade do rio contagia o homem. No Amazonas, em geral, sucede isto: o observador errante que lhe percorre a bacia em busca de variados aspectos, sente ao cabo de centenas de milhas, a impressão de circular num itinerário fechado(...) a impressão dominante que tive, e talvez correspondente a uma verdade positiva, é esta: o homem ali, é ainda um intruso impertinente (...) os mesmos rios ainda não se firmaram nos leitos, parecem tatear uma situação de equilíbrio derivando, divagantes em meandros instáveis... (CUNHA:2000. p.103,104)

Um dos pilares das análises de Euclides da Cunha foi o determinismo geográfico, assim, este escreve com clareza as características físicas dos rios que compunham a bacia amazônica por onde ele passou em sua viagem. O perigo de navegar por estes rios exige atenção, responsabilidade dos condutores e uma consistente estrutura física suas embarcações. O que se observou no caso aqui analisado foi o contrário disto. Diante da tentativa de exploração dos recursos naturais da Amazônia estava um ambicioso projeto multinacional, porém não se atentou para as peculiaridades do espaço amazônico e não se investiu em uma infraestrutura que pudesse atender as necessidades de locomoção do trabalhador da região. Este que ficara em um constante desafio entre a vida e a morte.

A tragédia do barco “Novo Amapá”, devido ao grande número de envolvidos e vitimados, teve repercussão na imprensa nacional e internacional. Mas, isso não foi suficiente para que ocorressem melhorias no sistema de transporte fluvial amapaense e não há registros de indenizações pagas às vítimas. O que temos existente é uma memória do “Triste 06 de janeiro” cheia de dor, de revolta e que, por vezes, torna-se contraditória.

Memória oral: construção imediata pós-naufrágio.

Após o naufrágio do barco “Novo Amapá”, no ano da tragédia, João Alberto Capiberibe (1982)² escreve seu livro-reportagem, este já discutido no segundo capítulo do presente relatório. Neste trabalho, Capiberibe faz uma série de questionamentos aos sobreviventes e pessoas envolvidas (in) diretamente pelo sinistro. As entrevistas transcritas nesse livro que denomina-se, *Morte nas águas: a tragédia do Cajari*, hoje servem para identificarmos a memória oral construída do “Novo Amapá” nos primeiros meses pós-tragédia, logo quando esta começa e se formar e ganhar consistência, onde as lembranças dos horrores são latentes e o desejo pela identificação e punição dos culpados é inevitável. Como é observado nessa passagem do relato do então bispo da diocese de Macapá Dom José Maritano: “foi um espetáculo realmente terrificante, uma dessas visões que eu classificaria apocalíptica, e que com certeza não desaparece mais dos olhos e da alma da gente” (MARITANO, José *apud* CAPIBERIBE, João, 1982: p.57). Dom José esteve presente no Porto de Santana para receber os sobreviventes e cadáveres do naufrágio. Sendo que este na sexta-feira, o terceiro dia após a tragédia, viaja com o governador do Território Aníbal Barcellos, sobrevoando o local onde o barco naufragou. Segue abaixo um trecho de seu relato:

*é necessário que haja mais segurança, mais respeito para com a vida humana. Infelizmente acontece que quando alguém é pobre é considerado como um “João ninguém”, se viaja bem ou mal não tem importância. De tudo, uma sensação que tive, pode ser impressão pessoal, mas senti que o Território do Amapá está fora do Brasil, do outro lado do rio, o Brasil mais provido de recursos parece que nos deixou sozinho, eu tive a impressão que o resto do Brasil estava de arquivancada a contemplar um espetáculo muito triste que se passava no Amapá (MARITANO, José *apud* CAPIBERIBE, João, 1982: p.57).*

Como salientado no início, a revolta pelo acontecido é latente, mas no relato do bispo observa-se algo a mais, a presente subjetividade analisada por Portelli. Maritano preocupa-se em dar sua visão, o que pensava de tudo que estava acontecendo, não se limita a narrar somente os fatos e sim procura interpretá-los: “pode ser impressão pessoal, mas senti que o território do Amapá está fora do Brasil”, remete-nos a Portelli (1996: p. 02) quando afirma

² Senador da república pelo PSB Amapá. Na época do naufrágio era escritor e militante de esquerda. Fazia oposição ao então governador do Território Federal do Amapá, Aníbal Barcellos.

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

4

que “não só a filosofia vai implícita nos fatos, mas a motivação para narrar consiste precisamente em expressar o significado da experiência através dos fatos: recordar e contar já é interpretar”. O que o bispo pretende passar ao leitor é a ausência de auxílio, não somente do governo federal, mas de qualquer pessoa ou instituição que pudesse ajudar. Para ele o Brasil somente assistia o trágico espetáculo sem proporcionar assistência. O sobrevivente Ubiratan da Silva Ribeiro que perdeu três filhos no sinistro afirma que:

se houvesse um pouco mais de iniciativa do governo, pedir helicópteros, catalinas de Belém, os corpos não teriam se estragado e todo mundo teria os corpos de seus familiares em sua casa e poderia enterrar com mais dignidade e não como nós presenciamos, na maior brutalidade, como se fosse um cachorro ou qualquer outro bicho (RIBEIRO, Ubiratan apud CAPIBERIBE, João, 1982: p. 44).

A revolta de Ubiratan está na maneira com que os corpos foram tratados, destacando a perda da dignidade. Para ele, vítima da tragédia, faltou eficiência por parte dos que deveriam por obrigação agir e proporcionar um melhor tratamento aos que perderam a vida no naufrágio. Acrescenta Ubiratan: “essa tragédia foi muito grande e a responsabilidade de tudo cabe à Capitania dos Portos, que não estava presente na hora da partida” (RIBEIRO, Ubiratan apud CAPIBERIBE, João, 1982: p.45). Observa-se que Ubiratan joga toda a responsabilidade do acontecido à Capitania dos Portos. Sua ausência no momento do embarque de passageiros fez dela, para o sobrevivente, a maior responsável.

Os depoimentos transcritos no livro *Morte nas Águas*, como já mencionado acima, são frutos das entrevistas de João Capiberibe. O que pretendemos destacar nesse momento é a participação do entrevistador no processo de construção da memória, como bem observou Alberti,

na entrevista de história oral há no mínimo dois autores – o entrevistado e o entrevistador. Assim, mesmo que o entrevistador fale pouco, para permitir ao entrevistado narrar suas experiências, a entrevista que ele conduz é parte de seu próprio relato – científico, acadêmico – sobre ações passadas. (ALBERTI, 1996: p.03)

A ideia é chamar a atenção para as ações que estão sendo desencadeadas. Ações que tanto o entrevistado quanto o entrevistador pretendem produzir ao construir uma narrativa

sobre o passado de uma maneira e não de outra, destacando o que se pretende guardar na memória como algo legítimo. As perguntas feitas por Capiberibe devem ser interpretadas criticamente, pois elas direcionam o depoente a um relato que o entrevistador pretende guardar. Elas seguem, no geral, uma linha onde surgem questionamentos sobre as atitudes do governo do Território Federal do Amapá, como a que segue: “o Sr. Governador do Território, em entrevista ao Jornal Nacional, disse que enviou 7 barcos para prestar socorro aos naufragos. Como foi a atuação dessa equipe de socorro do governo?” (CAPIBERIBE, 1982: p.44). Observa-se que a intenção do entrevistador é buscar denúncias, instigar relatos que tragam polêmicas e objeto de discussões políticas. Abaixo, podemos observar outros questionamentos feitos por João Capiberibe – a Ubiratan da Silva Ribeiro, sobrevivente já mencionado acima – que comprovam nosso argumento:

P – Os barcos de madeira não gozam de cobertura das companhias de seguro. Haveria possibilidade de se exigir reparação por perdas e danos diretamente do governo?

P – A rádio e a televisão, porta-vozes oficiais, repetiram insistentemente durante a semana, as providências tomadas pelo governador para socorrer os sinistrados. Mas, o que podemos constatar a partir de suas declarações é que essas providências, se realmente foram tomadas, chegaram bastante atrasadas. Quem dirigia as operações nos locais? (CAPIBERIBE, 1982: p. 4, 45)

As perguntas em determinados momentos tornam-se relatos, ou um esforço incessante de avaliar a atuação do governante. Podemos perceber no segundo questionamento acima, que havia uma narrativa oficial que, através das rádios e da televisão, afirmava que Aníbal Barcellos estava tomando as providências que seriam medidas de socorro às vítimas. Logo, o governo estaria cumprindo seu dever para com a sociedade. Mas, em contrapartida, Capiberibe busca nas entrevistas realizadas com os próprios sobreviventes afirmar que as providências não foram tomadas, rebatendo as informações oficiais do governo. O que se observa é um embate (político) entre os produtores de discursos: de um lado os que buscavam defender a atuação do então governador; e do outro João Capiberibe, que fazia oposição ao governo Barcellos.

Cabe nesse momento outra reflexão de Alberti.

Mas podemos dizer que a entrevista é produzida para ser monumento. Seu caráter intencional de perpetuação de uma memória sobre o passado fica patente já na escolha do entrevistado como testemunha importante a ser ouvida. Esse caráter “monumental” é dado pelo próprio pesquisador e em geral recebe a aprovação do entrevistado, que se sente honrado e satisfeito por estar sendo chamado a dar seu depoimento. (ALBERTI 2005: p. 184)

Quando Alberti se refere a monumento está se reportando ao historiador francês Jacques Le Goff, quando este afirma que é dever do historiador fazer a crítica ao documento, pois segundo ele, todo documento é um monumento (LE GOFF, 1984). Este que teria a característica de intencionalidade, uma vez que é construído para perpetuar a recordação. Essa discussão já foi abordada no primeiro capítulo do presente relatório, por isso não cabe aprofundarmos nesse momento. Mas foi importante retornar a ela para observarmos a memória de descaso do governo para com as pessoas atingidas pela tragédia que João Capiberibe pretendeu construir e perpetuar. Esta ao se consolidar trouxe prejuízos morais para a imagem política do então governador Aníbal Barcellos.

Silêncio e esquecimento

Como bem observou Michael Pollak, o silêncio, que se difere do esquecimento, deve ser analisado, pois traz informações importantes para a pesquisa. Destacamos a entrevista que realizamos com a sobrevivente Nizete Silva que na época do acidente tinha 18 anos de idade.

Antes de iniciarmos a entrevista com a sobrevivente, ela fez um comentário afirmando que se tivéssemos ido até ela, para fazer perguntas sobre o naufrágio, anos anteriores, não teríamos seu depoimento, pois, Nizete não tinha condições de falar. As emoções a impossibilitavam de narrar sua experiência. No decorrer da entrevista percebemos que a mesma sentia-se culpada pela morte de sua amiga, o que a impedia de dar depoimentos, como podemos observar no relato a seguir:

olha. Até vou te dizer com toda sinceridade, até hoje eu me sinto culpada, porque eu tinha entrado primeiro, ela me esperou, eu sai e ela entrou, quando ela entrou o barco naufragou e foi uma coisa rápida que não deu nem pra bater na porta, a água foi me levando... É, até hoje a única coisa desse naufrágio que me doe muito é essa cena, que eu não consigo esquecer, essa uma mesmo, e não poder fazer nada pela minha amiga.

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

7

A amiga de Nizete que morreu dentro do banheiro era filha de seu Levindo de Melo Souza, sobrevivente, que na época do naufrágio tinha 47 anos. Os relatos deste, possuem elos que o ligam ao depoimento de Nizete. Capiberibe (1982) pergunta a Levindo:

P: No momento do naufrágio você e sua família estavam em que parte do barco?

Levindo: eu estava na cozinha. Eu, um irmão e um cunhado. Nós estávamos esperando o prato da “Bóia”, da refeição. Eu ia jantar e nessa hora, estava lá minha filha que ia entrando no banheiro. Na hora em que o barco virou ela estava no banheiro, aí não conseguimos tirá-la de lá. (SOUSA, Levindo apud CAPIBERIBE, João, 1982: p.27).

As diferentes experiências do naufrágio que foram acima relatadas tem um elemento em comum que é a pessoa que morreu no banheiro, filha do senhor Levindo e amiga de Nizete Silva.

Agora vamos observar o depoimento do ex-comandante da embarcação “Novo Amapá”, o senhor Manoel Alvanir, registrado no *Correio do Amapá* de 06 de janeiro de 2011. Afirma o artigo que, ao falar do “Novo Amapá”, poucas lembranças vem à mente de Alvanir. Mas, o mesmo defende-se quando questionado sobre a hipótese de um rapaz menor de idade, sem experiência estar no comando do barco quando este veio a naufragar. Afirma Alvanir que “havia sim um garoto ao meu lado, na cabine de comando, mas não deixei por nenhum momento ele pegar na direção do barco”.

O ex-comandante opta pelo silêncio. Poucas são as declarações deste sobre o acontecido, este que fala somente para defender-se das acusações levantadas contra ele. Estas que o definem como imprudente por deixar um garoto no comando. Nenhuma outra declaração vinda de Alvanir é registrada. Para ele, silenciar-se sobre o acontecido é mais conveniente.

O silêncio também foi a opção escolhida pelas pessoas ligadas ao proprietário do Barco “Novo Amapá”. Durante nossa pesquisa não foram encontrados registros de depoimentos dos familiares do proprietário Alexandre Góes da Silva ou de pessoas envolvidas na administração da embarcação. Observou-se que com a morte de Alexandre, dentro do camarote do “Novo Amapá”, também são perdidas todas as informações que poderiam vir de alguém ligado a ele. Como se a responsabilidade do barco fosse enterrada junto com o que pareceu ser o único proprietário.

Representações do passado: relatos sobre as horas de terror

Os relatos do naufrágio do barco “Novo Amapá” são carregados de experiências traumáticas e difíceis de serem contadas. Nesse momento do relatório vamos observar nas narrativas dos sobreviventes, detalhes e fragmentos que compõe as variedades de representações do dia que ficou marcado na memória da sociedade amapaense. Iniciamos com seu Levindo de Melo Sousa. Este que já citamos no início do capítulo:

debaixo d'agua. O barco já estava de boca pr'a baixo. Aí mergulhei e bati lá pelo fundo e só dava em paredes... aí veio aquilo na minha cabeça que o barco estava de boca pra baixo, porque em cima tem a parte do cercado, então achei que eu deveria mergulhar mais para o fundo. Aí eu mergulhei. Eu só sei que saí e quando saí do barco estava muito fundo, não é? Então eu vim me batendo, batendo e quando vou chegando em cima d'agua alguém pulou em cima de mim. Aí eu afundei de novo. Meti as mãos e tirei a roupa – calça US top, camisa de meia grossa, sapato no pé e consegui vir em cima da água de novo, quando chegou outro e pulou em cima de mim de novo. Só me salvei porque eu não tinha que morrer mesmo! Aí eu continuei batendo e alguém que já estava seguro no barco me agarrou, me puxou e eu já sem condições, já com câimbra nas pernas. Então fui pra cima do “quinhão” do barco. Depois de estar lá eu gritava, fiquei desesperado, sem condições mesmo, quis até pular na água de novo. Eu chamava pelos meus filhos e nenhum respondia. Eu não via ninguém que estava no camarote. Minha filha estava no banheiro, como vi, e não tive condições de abrir o banheiro pra ela... aí eu fiquei doidinho. O pessoal foi chegando, encostando e subindo no “quinhão” do barco. Nós devemos ter passado umas cinco horas, mais ou menos em cima das costas do barco baixando a maré (SOUSA, Levindo apud CAPIBERIBE, João, 1982: p. 28).

Este relato foi coletado dias após a tragédia por João Capiberibe, Levindo estava no barco “Novo Amapá” acompanhado de seis pessoas, sendo que sua filha, que estava no banheiro, morreu e os outros cinco sobreviveram. O próximo depoimento é de Hiléa Miranda, sobrevivente, e filha de Levindo:

no momento em que virou o barco, muitos nadaram e conseguiram chegar ao casco do barco, aí subiram e ficaram em cima, e muitos saíram sem direção procurando a beira, as pessoas que ficaram em cima, que inclusive foi eu, depois meu irmão e as pessoas que depois foram aparecendo, nós ficamos em cima e descendo na maré, descendo de acordo com a maré, muitos ainda remavam com a mão pra ver se chegavam com o barco mais perto da beira. A noite estava muito escura, creio que era lua nova, pois a gente não via a lua, aí conseguimos chegar mais próximo da beira. Foram parece oito homens, inclusive um era o meu tio que tava no meio, eles

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

9

conseguiram pegar o cabo de náilon, desses grossos que era de amarrar o barco e conseguiram esticar até chegar mais ou menos na praia, eles conseguiram chegar lá pra amarrar numa árvore e ficaram segurando e começaram a dizer pro pessoal irem passando através do cabo, se segurando no cabo, e tinha muita gente que tava traumatizada lá em cima, que não queriam sair de cima do barco, pois achavam que se saíssem iriam morrer, aí só começaram a sair quando falaram: bora, vocês tem que sair porque senão ele vai sair o ar de dentro, vai morrer o que tá embaixo e os que estão em cima. Aí foi que o pessoal começaram a sair e nós fomos passando. Chegando lá na praia, quando foi umas cinco horas da manhã mais ou menos. Não, uma e meia da manhã para as duas horas da manhã foi quando conseguiram tirar os que estavam embaixo, as treze pessoas que eram sobreviventes que ficaram no porão lá presos e aí foi, tiraram e nós amanhecemos lá na praia.

O relato de Hiléa Miranda foi coletado para a presente pesquisa neste ano de 2013. Trinta e dois anos após o naufrágio, esta que ainda se emociona ao narrar sua experiência. A seguir, um trecho do depoimento de Raimundo dos Santos Amaral.

Ouvi um estrondo como que se o barco tivesse batido em outro barco e levantei a cabeça, me acordei com aquilo ali e o barco já estava virando, foi tão rápido que não deu tempo de eu pular, eu tive que segurar lá na rede, aí eu me segurei na rede e o barco foi virando só duma e “boom”, foi pro fundo, o barco virou, virou mesmo de casco pra cima, aí eu me segurei, de repente quando eu tô lá no fundo e daqui dali, aí uma pessoa vem e me agarrar no pescoço e eu segurei essa pessoa, até hoje me lembro era uma - fiquei até com pena - era uma senhora, eu tive que quebrar o dedo dessa pessoa pra ela me soltar, porque ela estava me engasgando no fundo, aí eu levei a mão, peguei na roupa dessa senhora e tentei tirar e vi que envergou, estralou o dedo dela, aí eu peguei ela e passei pra minha frente. E como eu fui criado na beira de rio, na beira de oceano, acostumado a andar embarcado, aí percebi o coisa da rede e vareí, aí como eu “buiéi” uns dez metros longe do barco e ela gritando e ela tava com uma criança no mão, aí eu disse: “olha senhora, faz o seguinte, vou lhe colocar nas minhas costas, a senhora pega sua criança em cima da senhora e eu vou nadar pra ver se pego o barco, mas nesse quando eu comecei a nadar pro rumo do barco eu fui e dei de encontro com um carote que ia flutuando em cima da água, aí eu peguei o carote, aí quando eu peguei o carote e disse: “olha senhora, nós não vamos mais pro barco, olha como tem gente gritando” e eu só via aquele grito, então estava escuro porque estava caindo chuva e eu percebi que tinha muita gente, e vi nosso amigo, pessoas nadando pra fora em vez de procurar o rumo da ilha que estava escuro né?

No decorrer de seu depoimento, o sobrevivente acrescenta uma imagem que marcou sua lembrança:

me lembro até hoje de um casal de jovens daqui de Macapá que era filho de um amigo meu, pastor. Até esse pastor morreu um dia desse. Eu vi eles se abraçarem, e a menina disse assim: “como nós não vamos viver, vamos morrer!”, quando eu

cheguei perto eles afundaram, eu meti a mão e não consegui pegar, só vi a borbulha, o ar vai saindo, né? E a pessoa vai engolindo água, aí pronto. E muitos amigos meus, que trabalhavam comigo lá na Jarí, no campo, muitos morreram afogados. Foi um negócio muito difícil.

Raimundo, na época funcionário da empresa Jarí Florestal, hoje pastor, lembra com detalhes das horas em que esteve lutando pela sobrevivência, e também se emocionou ao falar das pessoas que morreram à sua vista.

Alessandro Portelli (1998: p. 23) afirma que “como todas as atividades humanas, a memória é social e pode ser compartilhada (razão pela qual cada indivíduo tem algo a contribuir para a história ‘social’). Os relatos que observamos acima, são narrativas de pessoas comuns que sobreviveram ao naufrágio, depoimentos não institucionais. São diferentes experiências do naufrágio resultando em uma variedade de representações.

Representação que em alguns momentos mostram pontos semelhantes e em outros os relatos apontam discordâncias, relatos de experiência pessoais, confirmando a pluralidade que é intrínseca à história oral e à memória.

A vitimização dos passageiros

No segundo capítulo do presente relatório, onde é discutido a memória jornalística junto ao livro *Morte nas águas: tragédia do Cajari* de João Capiberibe, surge o questionamento sobre em que medida as pessoas que escolhem entrar no barco são vítimas? A memória jornalística tem uma forte ligação como o depoimento dos sobreviventes, e nesta, assim como na representação teatral analisada no primeiro capítulo, os passageiros do barco “Novo Amapá” são indiscutivelmente vitimados.

Nesse momento pretendemos retornar a discussão, agora observando a memória oral. A autorização que os passageiros tiveram para entrar no barco “Novo Amapá” dada pelo comandante e o proprietário da embarcação é indiscutível nas fontes analisadas. Não houve restrição por parte destes fazendo o controle do ingresso de passageiros e cargas. Mas, ao analisar os depoimentos, observamos que havia algo que pressionava muitos passageiros a entrar naquele barco. A seguir observa-se outro trecho do depoimento de Raimundo.

Fui só eu. Era eu, minha esposa a Clenilde, a Marcilene o Sérgio, o Cristian e a Marília que ia, nós éramos seis, e aí quando ela chegou lá no barco que ela percebeu, sentiu um negócio esquisito e disse: “olha meu amor eu não vou nesse barco, você vai”, porque eu precisava me apresentar na segunda-feira, isso foi no sábado, nós chegávamos no domingo lá, e na segunda-feira eu tinha que me apresentar pra trabalhar.

Raimundo tinha compromissos, era funcionário da empresa Jarí Florestal, e precisava viajar naquela embarcação para poder cumpri-los. Assim como o filho da senhora Florentina Tavares Rodrigues, mecânico que trabalhava na empresa, este que segundo a mãe era empregado na Jari Florestal havia 8 anos. O depoimento desta também encontra-se transcrito no livro de João Capiberibe. A seguir, trechos da entrevista:

P – Com a morte de seu filho, a senhora ficou só? A Jari vai indenizar?

Florentina – ela deve indenizar, não é? A gente vai apelar, não pode ficar assim, o meu filho não era cachorro, ele pagava INPS, tinha instituto. A gente vai apelar.

P – A senhora estava no barco?

Florentina – Não, ele me convidou pr’a viajar, mas eu não fui. Estava sem a mínima vontade de viajar. Eu não viajei com ele, mas se soubesse que o meu filho ia se acabar eu teria ido com ele, porque eu não estaria hoje chorando a saudade do meu filho (RODRIGUES, Florentina apud CAPIBERIBE, João, 1982: p. 54 e 55).

Os trabalhadores da empresa estavam retornando das festas de final de ano, e segundo o depoimento de Osmar Gonçalves Castro, chefe do escritório empresa em Macapá, 10% dos empregados da Jari residiam em Macapá. Esta empresa tinha, afirma Castro, aproximadamente 4.500 empregados o que leva-nos a concluir que a empresa empregava aproximadamente 450 trabalhadores residentes em Macapá. No depoimento de Hiléa, filha de Levindo, observa-se um outro compromisso:

na época eu só estudava, tinha 15 anos, nós tínhamos vindo pra cá, meu pai era empresário e a empresa dele prestava serviço para a empresa lá em Monte Dourado, a Jarí Celulose. Meu pai precisava viajar para realizar o pagamento dos empregados lá e nós sempre costumávamos viajar de avião pra lá. E meu pai foi e não conseguiu vaga, passagem, só ia ter passagem, justamente no dia em que o barco saiu, ia ter vaga, na terça-feira à tarde, a partir de uma hora da tarde.

Certamente um dos principais motivos para a superlotação do barco foi a necessidade que pessoas direta ou indiretamente sentiam de honrar os seus compromissos. A Jarí Florestal não dispunha de um transporte exclusivo para os seus funcionários, o que os levava a utilizar

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

12

os barcos que faziam a rota normalmente. Sendo assim, era comum os barcos saírem superlotados nos períodos de retorno das férias.

Mas as formas de visualizar a tragédia são diferentes, e isso se observa nos relatos de pessoas que estavam no barco e sobreviveram. Alguns destes assumem que viram o barco lotado e mesmo assim desejaram embarcar. Sem algum tipo de pressão, e isso observamos no relato de Nizete coletado por nós. Esta, quando questionada sobre as responsabilidades, afirma:

olha, vou te ser sincera, na minha opinião eu não vou dizer: eu vou culpar o comandante, culpar o dono do barco, eu acho que a responsabilidade mesmo somos nós, por que se eu entro num barco, eu sei que ele está lotado, eu sei, e porque que eu vou entrar? Eu não vou te dizer que eu vou culpar, dá responsabilidade pro comandante ou pro dono, porque se eu hoje... porque naquela época eu era adolescente e não queria nem saber, mas hoje, se eu vê um barco ou até um ônibus lotado eu não entro, eu espero outro, outra vez pra eu poder ir, na época não, eu era moleca adolescente, a gente não estava nem aí.

Observa-se que as opiniões das pessoas que sobreviveram à tragédia são discordantes. Nizete, hoje com 50 anos, quando questionada sobre as responsabilidades do naufrágio afirma que sua escolha de entrar na embarcação a tornou responsável, e assim para ela, deve ser analisado a nível geral, mesmo considerando que na época era uma adolescente e que não havia fiscalização no embarque de passageiros. Diferente do que pensa Maria das Graças:

eu acho que era falta de fiscalização. Porque se houvesse... porque hoje existe, nessa época não existia e se houvesse uma fiscalização, não tinha ido todo aquele mundaréu de gente. Mesmo que quisesse ir. Não, já tá lotado! Né? Ai não tem como embarcar, porque já tá lotado, não tinha e pronto. E a gente é um bicho teimoso que só o caramba, né? Mesmo que tá vendo que vai dar prejuízo pra ti, vai meter a cara lá no mato, né?

Observa-se que Maria das Graças atribui a responsabilidade do naufrágio à ausência de agentes fiscalizadores no momento do embarque de passageiros. Mesmo com as insistências das pessoas, não deveria ser liberada a entrada, pensa a sobrevivente. As condições de Nizete e Maria das Graças eram semelhantes, ambas moravam em Monte

Dourado e também tinham residências em Santana, mas discordaram quanto à responsabilidade.

Ao refletirmos sobre a opção que as pessoas possuíam de não entrar na embarcação, somos direcionados a uma discussão mais ampla, iniciada no segundo capítulo. Para isso nos remetemos à análise de Mike Savage (2004) sobre as relações de classe na sociedade moderna. Este observa que a insegurança estrutural torna-se um traço distintivo da vida operária. E acrescenta que:

na sociedade capitalista, a retirada dos meios de subsistência das mãos dos trabalhadores significa constrangê-los a acharem estratégias para lidar com a aguda incerteza da vida diária, que deriva do seu estado de impossibilidade de reprodução autônoma e sem apelo a outras agências. (SAVAGE, 2004: 33).

Em muitos relatos analisados, observamos que sempre há uma relação dos sobreviventes com a empresa Jarí Florestal. Relação essa que varia entre a busca por emprego e o desejo por cumprir o compromisso de chegar na data certa de apresentação a seus empregadores. Savage argumenta que a retirada dos meios de subsistência das mãos dos trabalhadores significa constrangê-los a adotar táticas de sobrevivência. Os trabalhadores, que contribuíram fortemente para a superlotação estavam submetendo-se ao perigo porque necessitavam de seus empregos para sua própria subsistência. Assim, entende-se que os mesmos estavam sendo constrangidos a embarcar no “Novo Amapá” e encarar o risco. Nesse sentido, a decisão de entrar na embarcação deixa de ser opção absolutamente livre para se tornar quase uma obrigação. Quando nos remetemos a trabalhadores, estamos trazendo para a pauta o fato de que 10% dos empregados da Jarí Florestal eram residentes em Macapá, como observado relato de Osmar Castro, chefe do escritório da Jari Florestal em Macapá. Porcentagem essa que corresponde a aproximadamente 450 empregados, já que o número de funcionários da empresa aproxima-se de 4.500, como também afirma Osmar.

Denúncia: os culpados

Nesse momento pretendemos destacar algo que se tornou uma constante ao se rememorar o naufrágio do barco “Novo Amapá”, a busca pelos culpados da tragédia. Analisaremos novamente os meses pós-naufrágio junto com as lembranças de nossos tempos.

Buscar-se-á observar algumas contradições encontradas nos depoimentos dos sobreviventes. Iniciaremos com a polêmica do “garoto”, já citada no início deste capítulo.

Nos depoimentos dos sobreviventes, estes nos meses imediatos pós-naufrágio, é observado a presença desse garoto cujo o nome é José Roberto da Silva Pinto. Informação essa registrada no jornal *Diário do Amapá* de 06 de janeiro de 2006. Vamos à entrevista realizada por Capiberibe com Anésia da Silva Pontes, na época com 17 anos de idade:

P – O barco virou exatamente do lado em que você estava. Como foi que você escapou?

Anésia – Olha, foi umas assim que ninguém estava esperando, sabe? Não tinha maresia, o barco ia muito tranquilo mesmo, mas ia um garoto no leme.

P – Quer dizer que não era o comandante que estava dirigindo nesse momento?

Anésia – Não era o comandante, era um rapaz, um rapazinho.

P – Você viu o rapazinho no timão do barco?

Anésia – Vi, porque simplesmente no leme eles não tem aquela pessoa certa p’ra ficar, fica passando na mão de um e de outro, sabe? E ele estava e tinha muita gente lá dentro mesmo, por falta de lugar. Então eu cheguei até lá na frente, mas como estava escuro eu voltei. Aí senti lá no corrimão. Como tinha chovido baixaram o encerado e o rapaz que chamam de “Jacaré”, que faz a cobrança no barco, estava sentado ao meu lado com as pernas p’ra fora (PONTES, Anésia apud CAPIBERIBE, João, 1982: p.38).

Observa-se no discurso de Anésia que a presença do garoto no leme foi fundamental para o naufrágio, pois ela afirma que não tinha maresia e que o barco ia com tranquilidade, fortalecendo a hipótese que a falta de prática tivera sido um fator capital para que o barco viesse a naufragar. No depoimento de José Maria da Silva, empregado da EMPRAL, empreiteira da Jarí Florestal observa-se mais informações:

P – Você estava a bordo do “Novo Amapá”?

José Maria – estava sim senhor. Estava lá quando isso aconteceu, na hora do jantar. Nessa hora os pilotos foram jantar. Geralmente tem dois pilotos, quando um vai jantar o outro fica pilotando, mas, nessa hora, os dois pilotos foram jantar e aí ficou um rapazinho, assim de 18 anos, dizia que estudou na Marinha.

P – Você conhece esse rapaz?

José Maria – Não, ele morreu dentro do barco, trancado no comando. Era ele que ia pilotando quando o barco passava perto dessa ilha no meio do rio, onde a

correnteza é muito forte. Então ele não teve forças pr'a sustentar o leme (SILVA, José Maria apud CAPIBERIBE, João, 1982: p.35).

Observar-se que mesmo os dois depoentes sustentando a hipótese do garoto, há contradições entre estes relatos, pois para Anésia o estado do rio era calmo e o barco ia tranquilo. Já José, afirma que naquele trecho do rio a correnteza é forte, impossibilitando o garoto de sustentar o leme. Conclui-se que a memória dos defensores dessa hipótese encontra-se internamente dividida, confirmando a teoria de Alessandro Portelli, onde recordar é um processo individual e as pessoas têm formas peculiares de representar o passado.

Ao serem questionados sobre a existência desse garoto no leme do barco, os sobreviventes que foram entrevistados por nós não confirmaram tal hipótese. Segue abaixo mais um trecho da entrevista realizada com Nizete Silva:

P – Você chegou a escutar algo sobre um menino que estava no comando do barco no momento em que o barco virou?

Nizete: Eu não vou te dizer que ouvi escutar, mas eu ouvi uma coisa sobre isso, eu não sei se eu li ou se eu ouvi alguém dizendo, mas no momento, naquele momento eu não tenho certeza.

P – Você não tem certeza, se realmente ocorreu?

Nizete: Se realmente aconteceu, isso eu já sei por causa de algumas coisas que eu dou uma olhada, sabe, vejo algum depoimento, alguma coisinha assim do pessoal.

Nizete não sustenta essa hipótese, ela fala que leu ou escutou alguma coisa. A mesma incerteza se observa no relato também atual de Zózimo Correa Baía que ia a passeio para Monte Dourado:

P – A que motivo o senhor atribui naufrágio?

Zózimo: Olha. O comentário é que na hora não era o comandante mesmo, diz que era um garoto que tava pilotando, não tinha experiência e lá é um remoinho que dá na água lá, aí como ia pouca carga no porão, aí muito peso em cima e pouca carga no porão, o garoto não teve experiência, aí o barco virou. Ninguém sentiu baque, ninguém sentiu nada.

P – Mas o senhor não viu esse menino?

Zózimo: Não deu pra ver porque a sala de comando era em cima. A gente ia lá em baixo, na proa do barco, não dava pra se mexer pra nada, a gente ia sentado lá e do jeito que a gente sentou, lá a gente veio até e até chegar não tinha como andar no barco.

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

16

P – A história do menino o senhor escutou falar então?

Zózimo: É. O pessoal comentaram, o pessoal que viram tudo, não era o comandante mesmo do barco que vinha pilotando na hora.

Zózimo utiliza-se dos comentários da época, para chegar à versão do garoto no barco. Percebe-se que esta versão é recorrente nos meses imediatos do pós-naufrágio. Nos relatos atuais as pessoas não desconsideram hipótese, mas não chegam a confirmá-la. O comandante do barco, Manoel Alvanir quando questionado nega que deixou o leme do barco nas mãos desse inexperiente garoto.

Outro ponto contraditório do naufrágio do barco “Novo Amapá” é a versão da existência de possíveis automóveis na embarcação. Nos depoimentos dos sobreviventes foi mencionado várias vezes o fato de o barco ter saído do Porto de Santana com carga superior ao limite estabelecido, o que certamente confirma o descaso tanto dos responsáveis pela embarcação, quanto da Capitania dos Portos. Mas a presença dos automóveis é um ponto controverso. Quando perguntado sobre os veículos, Antônio Carlos, tripulante do barco afirma que “não, não havia. O pessoal fala que havia carro, mas isto é versão do pessoal *pr’a complicar o negócio*” (CARLOS, Antônio *apud* Capiberibe, João, 1982: p. 48). Mas, dois dos depoimentos coletados por nós confirmam a presença dos carros.

Eu vou te falar duas coisas que eu culpo, primeiro a falta de fiscalização certo? A falta de fiscalização, porque o barco, vou te dizer, a capacidade dele era pra carregar cem a cinquenta pessoas e levavam meia tonelada levava mais ou menos umas 15 toneladas de carga, olha, no outro dia, falando com o “Jacaré”, ele me disse que tinha 45 grades de refrigerantes lá em cima, e tinha a Brasília, porque o dono da Brasília, ele trabalhava na Jarí, era ele que era o encarregado do posto de abastecimento lá da Jarí ele morreu dentro do carro, porque ele ia dentro do carro em cima, da Brasília e o fusca até hoje, eu ainda me lembro, era do seu Orlandinho, esse senhor já morreu, mas o fusca ninguém sabe que fim levou, porque depois que o barco virou pra cima, não tava mais, não estava mais o refrigerante, não estava mais a Brasília nem o posto e o rapaz dono da Brasília morreu dentro da Brasília. Segundo a história, porque ele ia dentro do carro lá em cima, me lembro que ele tomava conta do posto de gasolina lá da empresa sabe, ele ia pra abastecer lá a gasolina. Então meu amigo, isso aconteceu, então essa era a situação, certo? e o fusca era de um senhor chamado Orlandinho lá, que ele era até de Santarém, ele era encarregado do posto de lavagem, de transporte que era muita lama, ele tomava conta dessa lavagem que ele reclamou que só que ele mandou comprar aqui em Macapá e levar o carro e o refrigerante, a mercadoria tudo se perdeu, foi pro fundo, e eu culpo duas coisas exatamente a fiscalização e o dono do barco que viu a quantidade de gente que estava no barco, ele foi um dos que morreu, ele foi castigado pelo crime que ele cometeu.

Em seu depoimento, José Gonçalves, que na época ia para Monte Dourado em busca de emprego, afirma a existência de um carro a mais: “três carros. Levava mil e cem grades de cerveja. E quarenta ou sessenta garrafas de oxigênio ia lá dentro”.

Os três depoimentos apresentam pontos discordantes. Apesar de os dois últimos que foram coletados em 2013 trazerem divergências, ambos confirmam a existência dos automóveis. O que não é ratificado no relato do funcionário do barco, Antônio Carlos que era empregado do “Novo Amapá” havia dois anos e três meses.

Portanto, as memórias do naufrágio do “Novo Amapá” são múltiplas. Tanto as memórias formadas nos meses imediatos do pós-naufrágio, quanto a construída no tempo atual, encontram-se internamente fragmentadas e organizadas diferentemente por cada indivíduo. Antônio Carlos, ao falar que não havia nenhum automóvel na embarcação, talvez pudesse estar tentando amenizar a gravidade da irregularidade cometida por seus padrões, pois cada pessoa representa o fato de acordo com seus interesses. Esta que é uma característica intrínseca - mas não exclusiva - da memória individual.

FONTES

A maior tragédia da Amazônia. **Diário do Amapá**. Nº [?]. 06 de janeiro de 2006.

CAPIBERIBE, Alberto. **Morte nas águas**: a tragédia do Cajari. 2. Ed. Recife: Editora independente, 1982.

COSTA, Renivaldo. 27 anos da tragédia do barco Novo Amapá. **Diário do Amapá**. Nº [?]. 09 de janeiro de 2008, p. 01.

RODRIGUES, Edgar. Tragédia do Novo Amapá completa hoje 30 anos. **Correio do Amapá**. Nº [?]. 06 de janeiro de 2011.

DEPOENTES

Hiléa Miranda (entrevista realizada no dia 16/04/2013): tinha 15 anos na época do naufrágio. Viajava no “Novo Amapá” acompanhando seu pai Levindo Sousa, empresário, dono de uma empresa terceirizada que trabalhava para a Jarí Florestal.

José Gonçalves de Sousa (entrevista realizada no dia 18/04/2013): tinha 32 anos na época do naufrágio, ia para Monte Dourado em Busca de Emprego.

Maria das Graças Trindade da Silva (entrevista realizada no dia 17/14/2013): Casada. Na época residia em Monte Dourado. Seu Marido era funcionário da Jarí Florestal.

Nizete Nazaré Nascimento Silva (entrevista realizada no dia 18/04/2013): 18 anos de idade na época do Naufrágio. Residia em Monte Dourado.

Raimundo dos Santos Amaral (entrevista realizada no dia 18/04/2013): 34 anos de idade na época do naufrágio. Funcionário da empresa Jarí Florestal.

Zózimo Correa Baía (entrevista realizada no dia 21/04/2013): tinha 15 anos na época do naufrágio. Viajava para Monte Dourado a passeio.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. **O que documenta a fonte oral?** Possibilidades para além da construção do passado. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

CAMBRAIA Paulo; LOBATO Sidney. **Rios de História: ensaios de história do Amapá e da Amazônia.** Rio de Janeiro: Multifoco, 2013.

CUNHA, Euclides da. “Amazônia: terra sem história”. In: **Um paraíso perdido: reunião dos ensaios amazônicos.** Brasília/ DF, Senado Federal, 2000.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva.** Trad. de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.

LE GOFF, Jacques. “Documento/monumento”. **História e Memória.** S/l (Portugal), Imprensa Nacional – Casa da Moeda, p.95-106, 1984.

IX Semana de História

O Ensino e a Pesquisa de História no Amapá: Perspectivas e Desafios

19

SAVAGE, Mike. Classe e história do trabalho. In: BATALHA; Claudio; SILVA, Fernando T. da; e FORTES, Alexandre (orgs.). **Culturas de classe**: identidade e diversidade na formação do operariado. Campinas – SP: Editora da UNICAMP, 2004.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, v. 2, n. 3, 1989, p.3-15.

PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos: Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo**. Rio de Janeiro, vol. 1, nº. 2, 1996.

_____. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na História Oral. **Projeto História**: Revista do programa de estudos pós-graduados em História da PUC-SP. Nº15, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo-SP, 1997.