



# **A vida num Tó Tó Tó e os desafios da modernidade: Relações entre as margens do rio Sergipe**

**ANDRADE**, Fábio Gonçalves  
fabio.aracaju@ibest.com.br

**FARIAS**, Wellington Silva  
letogeocentrico@yahoo.com.br

**VIEIRA, LÍCIO VALERIO LIMA.** (Orientador)  
Graduado em Geografia, Mestre em Geografia, Prof. do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Tiradentes – UNIT.  
liciovalerio@gmail.com

## **RESUMO**

O artigo tem como finalidade proporcionar aos alunos, professores e interessados em geral, um conhecimento mais aprofundado sobre como vivem os barqueiros de Tó Tó Tós no estuário do Rio Sergipe, além de buscar mostrar as possibilidades necessárias para uma melhor estruturação da classe, bem como os riscos pertinentes a esta profissão. Visa mostrar também os problemas ambientais provocados pelo lançamento de dejetos e o assoreamento do rio, que tem provocado sérias conseqüências para os barqueiros, além da ponte Aracaju / Barra dos Coqueiros que veio a corroborar com o declínio desse tipo de transporte fluvial e com outros impactos ambientais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Barqueiros. Modernização. Recursos Hídricos. Rio Sergipe.

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho acadêmico configura-se um artigo científico e apresenta como tema “A vida num Tó Tó Tó e os desafios da modernidade: Relações entre as margens do rio Sergipe”. Teve como objetivo a análise num contexto social, econômico e ambiental, a realidade dos barqueiros de Tó Tó Tós, para, a partir disso, buscar entendimento a cerca dos principais problemas enfrentados por estes profissionais que atuam no estuário do rio Sergipe, entre os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros.

É importante salientar que nesse artigo trata-se de questões que estão em discussão na atualidade, como a relação do homem e o meio ambiente, que na tentativa de melhoria da qualidade de vida acaba por modificar e degradar o meio em que vive criando efeitos destrutivos a ele e a todas as formas de vida ao seu redor.

Teve como objetivos específicos realizar diagnóstico da vida desses barqueiros, buscando conhecer um pouco de sua história que, der certo modo, inraizou-se na memória do povo sergipano, sobretudo dos cidadãos aracajuanos que fazem da figura dessas pequenas embarcações e de seus tripulantes uma associação folclórica. Buscou-se ainda levantar possíveis alternativas que possam refletir em melhorias das condições de vida dessa categoria frente à força das modernizações e suas marcantes mudanças.

Para tanto, foram utilizados como métodos de pesquisa, o método indutivo, a partir de levantamentos de dados históricos e, dialético, através da realização de entrevistas e de questionários aplicados aos principais envolvidos no assunto em questão, localizados no estuário do rio Sergipe, visando compreender as contradições sócio-ambientais existentes. Foram entrevistados barqueiros de Tó Tó Tós, passageiros, além de técnicos e coordenadores da Capitania dos Portos de Sergipe.

Não há, portanto uma preocupação em apontar saídas ou alternativas econômicas para os barqueiros. Preferiu-se discutir as várias opções existentes dentro da real condição social e econômica vivida por estes homens.

Nesse artigo elaborou-se também a caracterização geograficamente do Rio Sergipe, mais precisamente o seu estuário, onde está localizado a principal área de estudo desse trabalho que são os barqueiros de Tó Tó Tós; numa tentativa de unir os principais aspectos desse sistema fluvial, com as características históricas, sociais e geográficas

Seguem após esta introdução aspectos e concepções teóricas a respeito da temática, os resultados da pesquisa e as considerações finais.

## 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 1. Meio Ambiente e Recursos Hídricos

#### 1.1 Considerações sobre meio ambiente.

Desde que começou a dominar artefatos da natureza, o homem iniciou timidamente a modificá-la. Sempre na tentativa de melhorar sua qualidade de vida ou apoderando-se de vidas, o homem começou a intervir em ações naturais, modificando a paisagem ainda que, no início, de forma tímida. Com o passar dos séculos a homem se modernizou e equipou-se de tecnologias cada vez mais avançadas num crescimento desenfreado que, se por um lado lhe permitiu construir cidades, pontes, modificar o curso de rios, economicamente viáveis e etc.; por outro lado acabou destruindo a natureza, comprometendo a qualidade de vida; sua e de outros seres vivos comprometendo a existências

de algumas espécies e, o que é pior, eliminado por completo algumas espécies animais e vegetais.

É incrível perceber-mos o quanto foi modificado ou destruído e o quanto ainda se destrói, se polui e se mata no planeta. A necessidade de crescimento econômico parece ser desculpa para todas as atrocidades que se emprega ao meio ambiente. Transformar completamente áreas antes inóspitas, em áreas habitáveis ou Porém, parece que os autores dessa destruição esquecem que o próprio homem faz parte desse ambiente e, não sobreviverá sem o mesmo. "Crescei e multiplicai-vos, e enchei a terra e sujeitai-a, e dominai sobre os peixes do mar, e sobre as aves do céu, e sobre todos os animais que se movam na terra" (Gênesis, Capítulo 1º, v.28). Apoderando-se dessa passagem bíblica, o homem parece ter se sentido dono da terra e não parte dela. Passou a destruir e moldar tudo à sua frente sem perceber o óbvio: Que a natureza está intrínseca a ele e que destruí-la seria uma forma lenta e irrevogável de suicídio. Segundo Sato e Carvalho (2005)

Meio ambiente é a soma de vários elementos e fatores naturais ou não, que juntos dão condições à existência e a manutenção da vida em nosso planeta. Meio ambiente, portanto é o conjunto formado pelos elementos vivos do planeta inclusive o homem com os vários elementos que lhes permitem sobreviver, como o ar, água, a presença do sol, a existência dos solos, etc.

São tantos e tão complexos os problemas ambientais que vários estudiosos de distintas áreas tentam detectá-los e por meio de divulgação à população, buscar alertar a todos e buscar possíveis alternativas.

Mas esses estudiosos não são unânimes na opinião quanto à origem dos problemas ambientais como também são diversos os caminhos, discussões e estudos do meio ambiente. Estudiosos chegam a apontar 15 diferentes correntes de educação ambiental o que demonstra a grande variedade de trabalhos efetuados e de pessoas empenhadas em encontrar formas, alternativas de se manter o crescimento econômico do planeta sem que para isso, tenhamos

que destruí-lo, aniquilando o meio ambiente e destruindo a vida. Isso, contudo não significa dizer que essas correntes, que esses movimentos ambientalistas sejam concorrentes ou mesmo lutem entre si. Apenas são de períodos históricos diferentes ou originários de culturas diferentes. Más de uma forma ou de outra, todos buscam os mesmos resultados.

Em se tratando do assunto destruição do planeta, é interessante lembrar que o homem, às vezes esquece que é parte integrante deste planeta e que a maioria dos recursos tão necessários à vida não são renováveis e estão se exaurindo a cada ano. E que por incrível que pareça a cada ano novas tecnologias extrativas e poluidoras ou mesmo o aumento no consumo, produz mais e mais lixo (SATO e CARVALHO 2005, p. 05).

No Brasil foi necessário que muito se destruísse e que muitas vidas se perdessem para que os movimentos e a luta ambiental tomassem força e fossem ouvidos pela sociedade. Atualmente vários são os órgãos oficiais (federais, estaduais e municipais) que trabalham no apoio e proteção ao meio ambiente. Esses governos criaram instrumentos e leis que juntos dão suporte na luta pela conservação ambiental. Dentre eles pode-se citar: O sistema Nacional de Unidade de Conservação que categoriza as principais unidades APA – área de proteção ambiental, Parques ecológicos, Estações ecológicas, reservas ecológicas, áreas naturais tombadas, áreas sobre proteção especial, dentre outros.

Infelizmente o poder público, ainda que se esforce, não consegue fiscalizar todas as áreas que necessitam de fiscalização e acaba surgindo brechas para empresários dos mais variados seguimentos burlarem as leis e praticarem abusos ao meio ambiente e perseguições a pessoas ou a grupos de pessoas que estão à frente de seus interesses. O fato é que o Brasil dispõe de áreas muito cobiçadas por empresários daqui e de outros países e fica quase impossível vencer o poder corrompível do dinheiro que compra o silêncio e encomenda mortes dentre outras atrocidades.

Na contramão dos atos desenfreados contra a natureza, o meio ambiente e os seres vivos em geral, surgiram por todo o planeta grupos voltados à ecologia, pessoas que se reuniram e criaram organizações não governamentais (ONGs), para lutarem a favor do meio ambiente e da preservação ambiental.

Esses grupos ou movimentos surgiram a partir dos anos 60 e seguem caminhos diferentes ainda que tenham ideais semelhantes. Alguns são mais agressivos em sua luta em prol do planeta, outros tentam conscientizar a população e as autoridades por meios de palestras campanhas etc. Os principais grupos ambientais em atuação no planeta são o Greenpeace, WWF, Fundação SOS Mata Atlântica, etc.

Além destes, milhares de outros se espalham pelos quatro cantos do planeta lutando por conservação e esclarecimento junto à população para unidos conseguirem maior respaldo frente aos governantes e ou grandes empresas. A grande maioria desses grupos busca encontrar alternativas para um crescimento sustentável, sem comprometer a economia mundial, mas certamente sem comprometer o meio ambiente.

### 1.1.2 Recursos Hídricos no Brasil.

Desde o início da história do homem, ele sempre buscou formar grupos para se fortalecer frente às diversidades. Esses grupos por sua vez passaram a buscar locais onde as condições de vida fossem mais agradáveis ou pelo menos com maiores possibilidades de crescimento populacional e para isso, a presença da água sempre foi fator determinante nessa escolha.

Com o passar do tempo, os anos, trouxe consigo uma redistribuição espacial das áreas de moradia e as cidades cresceram tanto e de em tanto número que o homem aprendeu a

levar água a locais antes inimagináveis de encontrá-la. As cidades passaram a ser o palco das decisões e a abrigar a quase totalidade da população mundial. Alguns grupos, porém instalaram-se em áreas menos urbanas e até mesmo nos entornos de rios, lagos e quaisquer áreas onde existisse água doce para ali se estabelecerem vivendo e tirando o sustento para alimentar-se.

Essa prática aos poucos passou a ser intensificada e gradativamente o homem iniciou a modificar o meio degradando áreas antes naturais para a expansão de práticas agrícolas, para a construção habitacional, etc. Além disso, outras áreas do rio estariam sendo degradadas por inúmeras práticas do homem moderno que somadas trazem grandes somas de poluentes e impactos aos rios. Na atualidade, os problemas enfrentados pelas populações ribeirinhas são enormes, uma vez que trata-se de pessoas que vivem próximas e dependem de um bem natural extremamente valioso (Sob o ponto de vista econômico e biológico) e que por isso é muito utilizado e agredido pelo homem.

Independentemente da sua distribuição espacial no planeta, a populações ribeirinhas enfrentam problemas sérios que estão relacionados à perda da qualidade de vida, à diminuição drástica das atividades econômicas primárias como a pesca além de, em muitos casos serem obrigados a abandonarem suas moradias por consequência de obras de grande impacto como a construção de barragens, hidroelétricas, etc.

É incrível constatar que moradores de áreas ribeirinhas, que não têm grandes acessos a produtos industrializados como enlatados e conservantes convivam com doenças como gastrites e outras complicações estomacais além de câncer somente por alimentar-se de peixes contendo produtos químicos encontrados na água dos rios cada vez mais poluídos.

Segundo Tundisi (2005), a água é o elemento básico para a vida e sua história no planeta está diretamente relacionada com a abundância, variedade e diversidade da vida e a produção biológica.

Embora a água seja um recurso renovável, em razão das características do ciclo hidrológico e de sua peculiaridade como substância, muitas ações do homem podem ocasionar alterações permanentes no ciclo hidrológico e comprometer o desenvolvimento sustentável. Portanto, uma coisa é a água quanto mineral, outra bem diferente é a água potável, indispensável à vida e que a cada ano torna-se um mineral valioso e passível de sérias disputas.

Através dos séculos, a complexidade dos usos múltiplos da água pelo homem aumentou e produziu enorme conjunto de degradações e poluição. Por outro lado os usos múltiplos e excessivos, além da retirada permanente para as diversas finalidades, têm diminuído consideravelmente a disponibilidade de água em muitas regiões do planeta. Além da falta de água de fato, ocorre também a contaminação das reservas naturais ou dos rios que abastecerão a população ou mesmo que seguirá pra os oceanos, seguindo assim seu rastro de degradação. No século XXI, entre outras crises sérias; a crise da água é uma ameaça permanente à humanidade e a sobrevivência da biosfera como um todo.

O Brasil dispõe de cerca de 12% da água doce do planeta, contando somente com as águas dos rios e aquíferos. O balanço hídrico é muito favorável, por ser um país de dimensões continentais e chover em todo o território brasileiro. Entretanto, mesmo diante de tamanha disponibilidade de água, ocorre uma má distribuição dessa água pelo território. (SATO e CARVALHO, 2005)

Dados da Comissão Pastoral da Terra relatam que o nordeste dispõe de cerca de 3% da água do Brasil, enquanto que a região Norte conta com 70% das reservas seguida da região Centro-oeste com 15%. (CPT, 2007)

É preciso lembrar que o Brasil possui a mais importante bacia hidrográfica do planeta (Bacia Amazônica) e situada em uma região equatorial. Vale ressaltar ainda que sua localização geográfica dentro do território brasileiro a deixa distante de grandes centros



urbanos, sendo, portanto “um pouco” mais poupada do alto consumo e degradação demasiada. Não por isso esteja a bacia amazônica livre dos problemas ambientais; vários rios afluentes estão poluídos. Além disso, usinas hidrelétricas vêm sendo construídas o que represa as águas de seus rios impedindo dentre outras coisas a melhor circulação e reprodução natural dos peixes, sem falar nos impactos causados à população ribeirinha.

Os principais problemas encontrados em uma bacia hidrográfica estão relacionados ao mau uso da mesma feita pelo homem. Com o crescimento e multiplicação das cidades e maior utilização da água nas áreas industriais e mesmo na vida do cidadão urbano, os problemas se intensificaram, destacando-se como principais problemas as lixeiras a céu aberto, localizadas em área próximas a rios, lagos, deficiência ou mesmo inexistência de sistema de esgoto, desmatamento da mata ciliar, que sede lugar a construções irregulares ou ao crescimento descontrolado de áreas agrícolas no entorno das cidades, contaminação da água por diversos elementos químicos, seja no campo ou já nas cidades em acidentes rodoviários, por exemplo, causando sérios impactos ambientais.

Pode-se ainda acrescentar a todos esses problemas, usos indevidos ou exagerados no consumo e na própria distribuição da água, uma vez que adutoras, canais e quaisquer artifícios criados pelo homem para desviar e transportar água por vias artificiais são, na grande maioria, fontes de sérios problemas para os mananciais diminuindo o fluxo de água que chegaria à foz dos rios. (TUNDISI, 2005)

### 1.3. Estuários e os transportes fluviais

Segundo Tundisi (2005), a navegação fluvial no Brasil hoje se encontra numa posição inferior em relação aos outros sistemas de transportes. É o sistema com menor participação no

transporte de mercadorias no país. Isso ocorre devido a vários fatores como: Grande quantidade de rios de planaltos com presença de cachoeiras, o que dificulta a navegação. Vale ressaltar que nos últimos anos, porém várias obras têm sido construídas com o intuito de tornar navegável alguns desses rios brasileiros. Eclusas estão sendo construídas para represar as águas de alguns rios unindo lagos de usinas hidrelétricas a outros rios superando diferenças de níveis d'água.

A construção dessas hidrovias representa hoje um incremento econômico e social, uma vez que permitem o transporte de baixo custo de mercadorias e pessoas.

Atualmente, destacam-se as hidrovias do Araguaia-Tocantins (maior em atividade totalmente no território nacional) que, nos períodos de cheia, possibilita a navegação por 1900 km de extensão. A hidrovia do São Francisco, localizada entre a serra da Canastra e a sua foz, na divisa dos estados de Sergipe e Alagoas. Hidrovia do Madeira, localizado no rio do mesmo nome que depois de finalizada as obras de expansão permitiram o escoamento da produção de grãos do norte e do centro oeste brasileiro interligando-o ao rio Amazonas. Outra importante hidrovia é a Tietê-Paraná que em seus quase 1250 km de extensão, permite a integração dos estados do Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo além do escoamento de vários produtos dentre eles a produção de grão

Estuários do latim oestuarium- maré ou onda abrupta de grande altura são áreas de grande dinâmica; uma vez que é o ponto onde a água doce de um rio encontra-se com a água salgada do oceano. (MIRANDA, CASTRO, KJERFVE, 2002)

Cada uma delas trazendo consigo suas características bióticas como: Ph, grau de salinidade, espécies de peixes variados, micro organismos, plantas diversas, etc. Estes fatores reunidos fazem com que os ambientes estuarinos estejam entre os locais mais ricos biologicamente, já que aprisionam nutrientes do rio e do mar. Não fossem apenas esses inúmeros fatores naturais, temos ainda o fato da enorme atração, ao longo dos anos, do

homem por estas áreas, tanto que; um grande número das grandes cidades do planeta está localizado próximo ou, em estuários.

“A descarga de água doce na parte interna, a entrada de água do mar, e os transportes associados de sedimentos em suspensão e nutrientes orgânicos e inorgânicos são processos que desempenham e desempenham uma grande importância para o desenvolvimento urbano, social e econômico das regiões estuarinas”. (MIRANDA, CASTRO, KJERFVE, 2002. p.27)

Se por um lado essa região é tão rica em aspectos naturais, do ponto de vista econômico também é, o que acaba atraindo várias atividades do homem moderno como o transporte fluvial, de cabotagem e de navios de grande porte, quando estes estuários permitem tal navegação. Isto acarreta um acúmulo de detritos variados que vão desde o óleo diesel passando por lixo doméstico (plásticos, borracha, etc.) industrial até acidentes ecológicos de proporções variadas como vazamentos de cargas (petróleo, produtos químicos em geral). Não se pode ainda esquecer-se da poluição causada pelos esgotos domésticos e industriais que, vão sendo jogados no rio ao longo do seu curso e que têm no estuário seu principal ponto de deposição em função do contato com a água salgada e a presença das marés oceânicas.

Foi a partir da segunda metade do século XX e, sobretudo a partir do século atual que os agentes poluidores intensificaram-se causando forte impacto ambiental nas áreas de estuários, restringindo drasticamente a pesca local e comprometendo a qualidade do povo ribeirinho. (TUNDISI, 2005)

Atividades antrópicas como a destruição das áreas de mananciais e a destruição de vegetação de galeria a nas margens dos rios têm intensificado o processo erosivo destas margens causando assoreamento do rio e modificando drasticamente a morfologia do estuário quanto à profundidade e a largura.

Para Schubel e Pritchard citado por Miranda, Castro e Kjerfve (2002) os estuários são grandes receptáculos de substâncias naturais e produtos de atividades humanas e

determinaram grupos, de acordo com as principais fontes geradoras e respectiva ameaça ao lazer e ao ambiente biológico, considerado como:

- \* Organismos patogênicos, matéria orgânica e nutriente (despejos municipais).
- \* Pesticidas herbicidas (agricultura)
- \* Metais pesados, óleos e substâncias químicas, tóxicas (indústrias, portos, marinas, navegação).
- \* Calor (usinas hidrelétricas)
- \* Sedimentos (agricultura, pavimentação, construções e obras portuárias).

Desta maneira pode-se perceber que os estuários são áreas de grandiosa importância biótica e econômica, o que não os tornam áreas resistentes e indiferentes à ação degradadora do homem, pelo contrário os estuários são áreas sensíveis às mudanças impostas pelo homem, mudanças essas que podem ser percebidas desde uma análise da (má) qualidade da água e eventual diminuição do número de peixes, passando por assoreamento provocado por desmatamentos e construções ao longo das margens do rio e chegando até, em alguns casos à grandes obras de drenagem modificando o escoamento natural da calha do rio por razões econômicas, buscando maior fluxo de transporte fluvial.

## 2. DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

Nesta parte do artigo, serão apresentadas as principais análises decorrentes dos trabalhos de campo com realização de entrevistas semi-estruturadas, observações diretas e ainda conversas informais com barqueiros que desenvolvem atividades no estuário do rio Sergipe.

Será análises que promoverão reflexões a cerca de Aspectos geográficos do estuário do rio Sergipe, Contextualização histórica do estuário do rio Sergipe, Aspectos sócio-econômicos dos barqueiros do rio Sergipe, Desafios encontrados pelos barqueiros frente à modernização, seguidos pelas considerações finais deste estudo.

## 2.1 A vida num Tó Tó Tó e os desafios da modernidade: Relações entre as margens do rio Sergipe

### 2.1.1 Aspectos geográficos do estuário do rio Sergipe

A área de estudo dessa pesquisa é a foz do rio Sergipe, localizado entre os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros no estado de Sergipe. (Figura 01)

A bacia do rio Sergipe tem em toda sua extensão 210 km. O rio Sergipe nasce na serra Negra, na divisa com o estado da Bahia, corta todo o estado de Sergipe no sentido oeste/leste desaguardo no oceano Atlântico. Em todo o seu curso, o rio percorre uma área de 3.673 km<sup>2</sup> o que corresponde a 16.70% do território sergipano.

Figura 1 aspectos da Foz do Rio Sergipe



Fonte: Domínio Público

Entre os seus principais afluentes, destacam-se na margem direita os rios: Sovacão, Lages, campanha, Jacoca, Vermelho, Jacarecica, Pitanga e Poxim; e pela margem esquerda os rios Salgado, Cágado, Ganhamoroba, Parnamirim, Pomomba, além das lagoas dos Mastro, o açude da Marcela, em Itabaiana e as Barragens Jacarecica I e II.

O clima na foz do rio Sergipe é classificado como úmido, com chuvas concentradas nos meses de março a agosto. Nessa área correspondente à foz, a precipitação média anual é de 1.333 mm e a temperatura média anual é de 25,2C°.

Com o passar dos anos as ações antrópicas intencificaram-se ao longo do rio por toda a bacia e as conseqüências do uso indiscriminado do solo são mais perceptíveis na foz, sobretudo na forma de bancos de areia, e de acúmulo de poluição. Outra forma bastante perceptível e não menos devastadora de agressão ao rio, são as diversas saídas de esgoto doméstico que são jogados diretamente no estuário do rio Sergipe oriundos das cidades de Aracaju e de Barra dos Coqueiros, com destaque para os canais de esgoto do bairro Industrial, os esgotos jogados no rio Poxim, além do riacho do Guaxinim, esse último localizado na Barra dos Coqueiros.

Além desses esgotos existe ainda um canal que escoar os dejetos industriais das fábricas do bairro industrial e adjacências diretamente no rio; o que vem comprometer a

manutenção da vida flúvio-marinha em toda a região estuarina. Some-se a isso o fato de haver grandes quantidades de lixo como plásticos, madeira, produtos químicos, etc, trazidos pela correnteza do rio ao longo do seu curso.

Esses fatores, infelizmente parecem aumentar cada vez mais, já que a população está crescendo e muito pouco se tem feito para mudar essa realidade de degradação. Somente a cidade de Aracaju responde por 45,67% da população da bacia do rio Sergipe e somado à crescente população da Barra dos Coqueiros tem-se um quadro de vasta degradação ambiental uma vez que os esgotos das duas cidades têm no estuário do rio Sergipe seu principal canal de escoamento de esgotos.

### 2.1.2 Contextualização histórica do estuário do rio Sergipe

As atividades de barqueiros desenvolvidas nos diversos rios existentes no estado de Sergipe são de certo modo insignificantes se comparados aos demais meios de transporte do estado. Na foz do rio Sergipe, no entanto, essa atividade conseguiu se manter com certo grau de importância em função do transporte de passageiros entre os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros.

Essa atividade já vem sendo desenvolvida há dezenas de anos, relatos dão conta que essa travessia iniciou-se quando da fundação da cidade de Aracaju e da necessidade de comunicação entre seus habitantes e os cidadãos que habitavam a Barra dos Coqueiros. A Capitania dos Portos de Sergipe, por exemplo, dispõe de dados de embarcações desde 1854.

Com o passar dos anos e com o crescimento da cidade de Aracaju, o número de habitantes cresceu bastante a exemplo da população da Barra dos Coqueiros, porém esse último em menor número.

A pouca distância entre as margens e a necessidade de comunicação e transporte entre os habitantes das duas cidades contribuíram para o crescimento da atividade que foi, ao longo dos anos intensificando-se e modernizando-se, sendo o principal meio de transporte entre as duas cidades embora houvesse a alternativa de transporte rodoviário, porém com enormes dificuldades em função da distância e má conservação das estradas anteriormente.

A travessia, a princípio era praticada em pequenas canoas a remo por barqueiros que, na grande maioria moravam na Barra dos Coqueiros. Anos mais tarde, mais ou menos na década de 1920, surgiram canoas movidas à vela o que ajudou aos barqueiros na atividade. No final dos anos 20 e início dos anos 30 surge canoas movidas a motores de popa; acoplados à popa das pequenas embarcações, o que diminuiu o tempo de travessia e possibilitou um aumento no número de passageiros, embora ainda tenha persistido a travessia em barcos a vela.

Nesse período, a foz do rio Sergipe foi utilizada também para pouso de hidroaviões que faziam linhas regulares de outras capitais para Aracaju. É dessa época que se tem o primeiro registro de acidente fatal envolvendo passageiros do transporte hidroviário no rio Sergipe: A asa esquerda de um hidroavião chocou-se com uma canoa que fazia a travessia de passageiros o que vitimou duas jovens na embarcação. Essa foi, durante anos de atividades, uma das poucas ocorrências de acidentes na foz do rio Sergipe envolvendo e ou vitimando passageiros.



Figura 02 Aspecto da margem direita do rio Sergipe



FONTE: Acervo ANTÔNIO BARRETO

A partir dos anos 70, surgiram canoas maiores com motores internos e de propulsão de “dois tempos”. Essas passaram a ser embarcações bem maiores que as anteriores e puderam contar com equipamentos de segurança e de maior conforto. A partir dessas embarcações o número de passageiros e de embarcações aumentou sensivelmente podendo ser, esse período, apontado como o de maior importância na atividade de barqueiros na foz do rio Sergipe, uma vez que essas são as embarcações que estão em circulação até hoje no rio.

O som estridente vindo dos motores desses novos barcos, agudo e repetitivo, acabou por determinar o nome com o qual seriam reconhecidos pela população dali em diante: Tó Tó Tó, já que esse era o som que os passageiros ouviam durante a travessia do rio Sergipe.

Se por um lado o passar dos anos trouxe evolução e embarcações maiores e mais confortáveis, por outro lado trouxe também problemas relacionados à evolução urbana e os impactos ambientais que, infelizmente estão atreladas a esta; como a poluição exagerada do rio Sergipe, a formação de bancos de areia (que prejudicam a navegação), a falta de recursos para a manutenção da frota e, o que para a categoria teria sido a pior das dificuldades a se enfrentar até então; a concorrência com outros meios (modelos) de transporte.

Primeiro com a ativação por parte do governo estadual no final dos anos 70 de uma frota de barcos produzidos em ferro e com capacidade para o dobro de passageiros com conforto e aparatos de segurança extremamente superiores. Alguns, no início contando inclusive com um andar para passageiros.

Essas barcas passaram a transportar um número maior de passageiros e faziam a travessia de uma margem para a outra do rio em menor espaço de tempo, o que passou a merecer a atenção e assiduidade dos passageiros para essas novas embarcações. Esses novos barcos inclusive atraíram um bom número de turistas que tinham também a opção de desembarcar na praia da Atalaia Nova ainda no município da Barra dos Coqueiros.

Os antigos barqueiros de Tó Tó Tós continuaram exercendo sua profissão, transportando passageiros ao mesmo tempo em que os novos barcos atuavam, o que reduziu drasticamente o número de passageiros obrigando esses a criarem horários alternativos inclusive transportando à noite passageiros numa tentativa de recuperar parte das perdas.

Segundo, porque a partir de agosto de 2004, intensificaram-se os problemas para os barqueiros que fazem a travessia do rio Sergipe. Era assinada nesse mês a autorização para o início das obras da ponte que ligaria o município de Aracaju ao município de Barra dos Coqueiros. Esse seria o maior desafio da categoria já que com a ponte, a travessia por barcos se tornaria obsoleta.

A ponte foi inaugurada em 2006 e, como se pensou, o número de passageiros que passaram a utilizar as embarcações diminuiu em torno de 60% ou mais, a depender da época.

Dados da associação de barqueiros do rio Sergipe dão conta que antes da construção da ponte, em média, 7.000 passageiros utilizavam-se das embarcações. Após a construção, esse número caiu para 2.500 passageiros em média; com certo aumento desse número no período que vai do dia 27 até o dia 10 do mês subsequente por tratar-se de um

período em que muitos cidadãos da Barra dos Coqueiros vêm à Aracaju receber benefícios como Aposentadoria, recebimentos de salários diversos ou para pagamentos de impostos.

Atualmente, 22 embarcações fazem a travessia do rio Sergipe sendo que, em função do baixo número de passageiros, os barqueiros se revezam de maneira que a cada dia, 11 embarcações estão em atividade enquanto que as outras 11 ficam paradas, fazendo reparos (quando necessário) para atuarem no dia seguinte.

Figura 03 Terminal de Tó Tó Tós



Fonte: Fábio Andrade

Muito embora não seja essa uma solução adequada para a realidade econômica dos barqueiros, sem dúvida foi uma solução útil para viabilizar a coexistência de 22 homens e seus comandados que, por sua vez, têm além de si familiares para sustentar.

### 2.1.3 Aspectos sócio-econômicos dos barqueiros do rio Sergipe

Essa parte do artigo foi construída a partir dos resultados alcançados com a realização de entrevistas semi-estruturadas e conversas informais com os próprios proprietários ou responsáveis pelas embarcações Tó Tó Tós.

A grande maioria dos homens que comandam barcos na travessia Aracaju – Barra dos Coqueiros via rio Sergipe são os próprios proprietários ou pessoas de sua confiança que estão no meio há muitos anos.

Trata-se de homens simples, que na grande maioria são filhos e até netos de barqueiros e, que não tiveram alternativa como profissão uma vez que iniciavam muito cedo na profissão seguindo os passos dos pais.

Os atuais barqueiros de Tó Tó Tós do rio Sergipe são homens que tiveram pouca escolaridade, alguns anos atrás, chegaram a ser semi-analfabetos, os atuais têm pouca escolaridade, muito embora sejam bastante articulados na fala, sabendo expressar-se muito bem.

Residem em sua quase totalidade na Barra dos Coqueiros em casas simples, porém com condições de conforto moderado e conseguiram, na grande maioria, educar seus filhos de forma exemplar o que lhes rendeu melhores possibilidades de empregos. Pouquíssimos são os barqueiros atuais cujos filhos continuaram seus ofícios. Mais de 90% dos atuais descendentes dos barqueiros do rio Sergipe não optaram por seguir a profissão do pai, fato que lhes dá alegria, pois querem, segundo eles, “vida melhor pros meninos”.

A atividade de barqueiro é para todos, uma jornada dura e pouco lucrativa, sobretudo depois da construção da ponte, mas ainda assim a grande maioria tem como base do seu sustento a atividade, sem desenvolver uma outra para auxiliar a renda familiar. Alguns poucos, porém, desenvolvem alguma outra atividade; seja com “bicos”- trabalhos informais na comunidade como pedreiro, eletricista, etc; seja com a pesca ou com uma nova alternativa que vem surgindo à estes barqueiros por intermédio do fretamento de canoas para passeios turísticos. Essa alternativa parece ser uma das mais viáveis até o momento uma vez que estes fretamentos ocorrem para grupos de turistas e, esporadicamente, à grupos de pessoas da própria comunidade principalmente de Aracaju.

Em um momento em que a concorrência com outros meios de transportes como ônibus, táxi e moto-táxi, parece ser inviável; atuar nessa alternativa turística, que tanta demonstra ser uma área em expansão, vem sendo visto pelos barqueiros como uma grande saída para suas perdas.

Além disso, a qualidade estrutural dos barcos não está boa e não existem atualmente créditos nos bancos direcionados a estes profissionais. Além do que a renda obtida nas travessias não lhes permite grandes reparos deixando cada vez mais as embarcações em estado físico e visual que não agrada aos passageiros que vêm com descrédito o atual estado físico das embarcações.

#### 2.1.4 Desafios encontrados pelos barqueiros frente à modernização.

Muito embora a modernização e a evolução tecnológica marcada pela construção da ponte Aracaju – Barra dos Coqueiros sejam algo desejado por todos, a forma como esta se dá, de maneira muitas das vezes abrupta, acaba por desorientar algumas pessoas fazendo com que estas não percebam ou não estejam preparadas para as mudanças.

Figura 04 Ponte Aracaju – Barra dos Coqueiros



FONTE: Fábio Andrade

Os barqueiros de To To Tós do rio Sergipe certamente não estavam preparados para a concorrência com outros meios de transporte e muito menos para a construção de uma ponte que tanto comodismo e praticidade trouxe aos moradores da Barra dos Coqueiros. Porém trouxe consigo uma diminuição muito grande no número de usuários de embarcações.

É possível afirmar que cabe, no entanto, a esses profissionais adaptarem-se à evolução gradual da sociedade e buscarem meios de acompanhá-la. Como já fora citado anteriormente, uma saída possível para estes profissionais seria a tentativa de inclusão no turismo através de passeios pelo estuário do rio Sergipe.

Outro desafio a ser superado é a falta de linhas de créditos para os barqueiros manterem suas embarcações. Atualmente a manutenção dos barcos tem sido efetuada com muito sacrifício, do ponto de vista econômico, uma vez que a renda semanal mal permite a compra de utensílios e alimentos.

Ainda na linha de pensamento da conservação dos barcos, estes estão em estado de conservação que varia de regular a ruim, ainda que dentro das normas de segurança estabelecidas pela Capitania dos Portos de Sergipe. Dessa forma, acabam por contribuir para a

evasão de passageiros que, naturalmente buscam maior conforto e associam as más condições de conservação das embarcações à falta de segurança.

Faz-se necessário a mudança da frota ou pelo menos de alguns dos 22 barcos que trafegam atualmente no estuário do Rio Sergipe. Algumas destas embarcações foram produzidas nos anos 60 e a grande maioria na primeira metade dos anos 70, fato que explica o grau de degradação encontrado na maioria destas embarcações.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pôde-se constatar a partir do presente trabalho sobre a atividade de barqueiros de Tó Tó Tós no estuário do rio Sergipe, que uma grandiosa relação de trabalho e de dedicação a uma atividade econômica, muitas vezes confundida com aspectos folclóricos da cidade de Aracaju, vem sendo desenvolvida há muitos anos e, se não houver mudanças comportamentais urgentes, poderá deixar de existir.

Toda uma geração de aracajuanos e barra coqueirenses cresceu utilizando as canoas de Tó Tó Tós ou pelo menos vendo-as cruzar o rio Sergipe em direção à Barra dos Coqueiros e vice-versa. Tal movimentação de passageiros era tão intensa que passou a fazer parte do cartão postal da cidade de Aracaju.

Através do trabalho, pôde-se perceber que anos de crescimento urbano e desenvolvimento agrícola e industrial trouxeram sérios danos ao rio Sergipe ao longo do seu curso, a exemplo do assoreamento, vazamento de agrotóxicos, lixos de toda espécie dentre outros. Ao chegar a sua foz, quando margeia a cidade de Aracaju separando-a do município de Barra dos Coqueiros tem-se um acréscimo de despejos sanitários no rio que vão desde os

dejetos urbanos até o esgoto industrial que é jogado no rio Sergipe sem a menor preocupação com o meio ambiente. Percebeu-se também o quanto é rico (ou deveria ser) as áreas estuarinas em função de ser um local de encontro da água doce do rio com a água salgada do mar, havendo aí uma troca de elementos químicos e de deposição de várias plantas tanto do rio quanto do mar que acaba por se tornar uma área rica para a manutenção da vida marinha e vegetal.

No caso específico do estuário do rio Sergipe, essa biodiversidade está bastante comprometida a ponto de, segundo os próprios barqueiros, ter diminuído imensamente o número e a variedade de peixes que povoam esse habitat antes tão rico.

Do ponto de vista socioeconômico, a atividade de barqueiro de Tó Tó Tós no estuário do rio Sergipe está em declínio por diversas razões; dentre as quais pode-se destacar: Concorrência ao longo dos últimos ano com barcos bem mais aparelhados e de maior porte, falta de investimentos na melhoria das embarcações e, o fator primordial, a construção da ponte que liga os municípios de Aracaju ao de Barra dos Coqueiros. Após a construção da ponte, desenvolveu-se várias outras formas de transporte, como a criação de uma linha regular de ônibus ou ainda a implementação de uma frota de táxi e moto-táxi contribuindo assim para que o número de passageiros das canoas de Tó Tó Tós diminuíssem em mais de 65% , segundo os próprios barqueiros.

Através de discussões com a grande maioria dos barqueiros e levando-se em consideração uma tendência na sociedade atual, percebeu-se que uma possível alternativa econômica para a manutenção da atividade de barqueiros na foz do rio Sergipe seria uma aproximação dessa atividade com a atividade turística. Os próprios barqueiros passaram a ver esta, como uma alternativa possível de ser realizada. Na verdade tal prática já vem sendo praticada por alguns barqueiros que, esporadicamente alugam seus barcos em passeios pelo estuário do rio Sergipe aumentando assim seus rendimentos.



## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

A ÁGUA NO BRASIL. Disponível em [www.comissãopastoraldaterra.org.br](http://www.comissãopastoraldaterra.org.br). Acessado dia 15/04/2008

DREW, David. **Processos interativos homem-meio ambiente**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 206 p.

MIRANDA, Luiz Bruner de; CASTRO, Belmiro Mendes de; KJERFVE, Björn. **Princípios de oceanografia física de estuários**. São Paulo: EDUSP, 2002. 414 p.

SATO, Michele; CARVALHO, Isabel. **Educação ambiental: pesquisa e desafios**. Porto Alegre: Artmed, 2005. 232p.

TUNDISI, José Galizia. **Água no século XXI: Enfrentando a escassez**. 2. ed. São Carlos: Rima, 2005.

## APÊNDICE

Foto 01



Fonte: Fábio Andrade

Foto 02



Fonte: Fábio Andrade

Foto 03



Fonte: Fábio Andrade

Foto 04



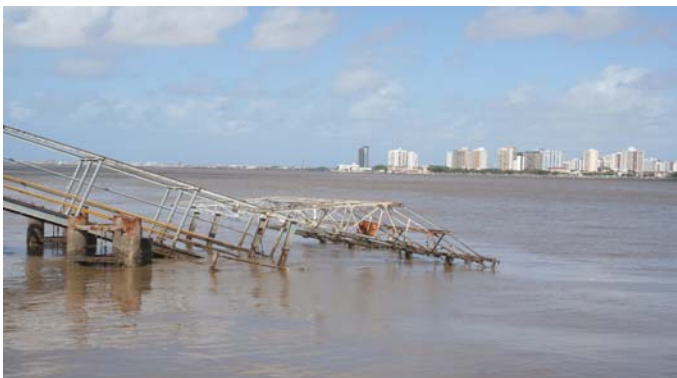
Fonte: Fábio Andrade

Foto 05



Fonte: Fábio Andrade

Foto 06



Fonte: Fábio Andrade

## **Questionário**

**01** – Nome e Idade?

**02** – Tempo que exerce a profissão?

**03** – Onde, em que ano e de que forma adquiriu seu barco?

**04** – Quantos são os dependentes diretos da sua atividade?

**05** – Quais as principais mudanças observadas no rio Sergipe e em suas margens ao longo dos anos?

**06** – Com o passar dos anos quais as principais mudanças observadas no que diz respeito ao tipo de barco, fiscalização em torno da segurança, taxas cobradas aos passageiros, etc.

**07** – Atualmente, a atividade de barqueiro tem sido suficiente para o sustento da família?

**08** – Quais as principais dificuldades enfrentadas pela categoria com a modernidade?

**09** – O que o senhor sugere para a melhoria das condições dos barqueiros?

**10** – Existe alguma associação? Como ela funciona?

## ANEXO



MARINHA DO BRASIL  
CAPITANIA DOS PORTOS DE SERGIPE  
Av. Ivo do Prado, 752 – São José  
CEP: 49015-070 – Aracaju – SE  
Tel.: (79) 3211-1666 - seccom@cpse.mar.mil.br

Ofício nº 303/CPSE-MB

Aracaju, 29 de abril de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor  
JOSÉ ADAILTON BARROSO SILVA  
Coordenador do Curso de Geografia da UNIT  
Av. Murilo Dantas, nº 300 – Farolândia  
Aracaju-SE

Assunto: **Informações Sobre embarcações.**

Senhor Coordenador,

1. Em atenção à carta, datada de 08 de abril de 2008, participo a Vossa Senhoria as seguintes informações:
- a) 626 embarcações;
  - b) desde 1854;
  - c) sim;
  - d) A CPSE fiscaliza as embarcações na área de sua jurisdição, abrangendo as águas que banham, nascem ou cortam o estado de Sergipe, entre o rio São Francisco, ao Norte, e o rio Real ao Sul. As normas de segurança exigidas pela Capitania dos Portos são:
    - I) os tripulantes da embarcação devem ser habilitados e incluídos em documento de nome "Rol" que atesta o devido embarque naquela embarcação;
    - II) as embarcações devem possuir coletes salva-vidas e bóias salva-vidas suficientes para a sua tripulação, além de extintores etc.
    - III) A embarcação deve ser registrada na Capitania dos Portos e deve estar visualmente identificada; e
  - e) A Capitania dos Portos atua diretamente com equipes de Inspectores Navais orientando e fiscalizando todas as embarcações. Diante das irregularidades encontradas, emite-se uma notificação e o infrator terá oito dias para apresentar esclarecimento. Logo após expirado o prazo, será aberto auto de infração e o infrator disporá de 15 dias úteis para apresentar defesa prévia. O julgamento do auto de infração ocorrerá trinta dias após a apresentação da defesa prévia.

Atenciosamente,

  
VANLEY MONTEIRO SOARES  
Capitão de Fragata  
Capitão dos Portos