

“AQUI SEMPRE SE PRECISA LUTAR PARA MANTER OS PÉS SECOS” — NARRATIVAS
ETNOGRÁFICAS DA VIDA SOBRE A ÁGUA ENTRE MORADORES DE CASAS-BARCO DE
BORNEOKADE E AMSTELDIJK, AMSTERDAM/NETHERLANDS¹

Margarete Fagundes Nunes

Luciano Jahneka

Introdução: situando o campo e “situando-se” em Amsterdã

Esta pesquisa, realizada em 2013, insere-se no interior do projeto “Modernidade, o meio ambiente e novas noções sobre lixo e pureza”, vinculado ao programa CAPES/NUFFIC.² Na época, essa experiência anunciava-se como possibilidade de prosseguirmos com estudos sobre ambiente e sociedade, mais especificamente sobre memória ambiental (DEVOS, 2010) e conflitos sociais no uso das águas urbanas,³

1 Parte desta pesquisa foi apresentada na 29ª Reunião Brasileira de Antropologia, ocorrida entre os dias 03 e 06 de agosto de 2014, na cidade de Natal/RN.

2 O projeto é coordenado pela Dra. Carmen Rial (UFSC) e o Dr. Freek Colombijn (VU University), no qual participam vários outros pesquisadores. Esta pesquisa, especificamente, é resultado da experiência do estágio de pós-doutoramento realizado na Universidade Livre de Amsterdã – *Vrije Universiteit Amsterdam* – no período de julho de 2013 a janeiro de 2014.

3 Fazemos alusão à participação da autora Margarete F. Nunes na construção de dois documentários sobre conflitos de águas urbanas no Vale do Rio dos Sinos/RS, ambos dirigidos pela antropóloga Ana Luiza C. da Rocha, das Universidades Feevale/UFRGS. Os documentários *Um Panorama da qualidade das águas na Bacia do Rio dos Sinos: poluição e impactos ambientais* e *Os Arroios não estão errados: conflitos de usos das águas urbanas no Vale do Rio dos Sinos* foram finalizados em 2013. Para realizar essa etnografia visual, percorreu-se quatro arroios: Luiz Rau e Pampa, ambos no município de Novo Hamburgo; Schmidt, em Campo Bom; Estância, em Estância Velha. A produção audiovisual integrou o subprojeto 5 – BAISINOS, coordenado pelo Prof. Dr. em engenharia Marco Antônio Siqueira Rodrigues, da Feevale. Este subprojeto, por sua vez, é parte de um grande projeto de Monitoramento de Bacias Urbanas e Rurais/Análise Integrada da Qualidade da Água e Aspectos Socioeconô-

agregando-se a esses temas a questão do lixo.⁴ A esses interesses conjugavam-se dois desafios: realizar pesquisa em um campo ainda desconhecido; inaugurar uma experiência de pesquisa no exterior.

Nosso supervisor do estágio no exterior, o Prof. Dr. Freek Colombjin, da *VU University*, sugeriu-nos que a pesquisa fosse realizada com moradores das casas-barco de Amsterdã para que verificássemos a relação desses com o meio ambiente, os canais, o descarte de lixo. Neste caso, priorizamos o estudo dessa população na sua relação com o uso das águas urbanas. Uma das nossas indagações iniciais era sobre como se fazia o descarte de lixo (de resíduos sólidos e orgânicos) e, especialmente, perguntávamo-nos sobre o funcionamento da rede de esgoto sanitário junto a essa forma de moradia sobre a água. Entre as indagações, destacamos: as *houseboats* despejam os dejetos diretamente na água? A água do canal é poluída? Há resíduos sólidos dentro dos canais? Essas indagações iniciais foram motivadas pela nossa experiência de pesquisa no sul do Brasil, percorrendo quatro arroios no Vale do Rio dos Sinos, que, para além dos dados alarmantes acerca da contaminação das águas por esgotos domésticos e industriais, assustava-nos a grande quantidade de resíduos sólidos encontrados à beira e dentro dos arroios.

Como não conhecíamos Amsterdã, ao chegarmos na cidade, necessitamos da intermediação da *VU University* para a instalação e providências de moradia. Por causa disso, gastamos um pouco mais de tempo para compreendermos a “lógica” da cidade, no que diz res-

micos – ANINQAS – financiado pelo CNPq e FINER, que está sob coordenação geral do biólogo Dr. José Galizia Tundisi.

4 Durante o mês de agosto de 2013, a pesquisa centrou-se em levantamento bibliográfico, especialmente a partir da Biblioteca da *VU University*. Paralelamente, procurávamos ter um conhecimento prévio da cidade, especialmente dos principais circuitos, na medida em que seria necessário realizar percursos pela cidade para a identificação dos canais e das moradias sobre a água (*houseboats*).

peito aos deslocamentos, transporte e demais serviços. Nesse período, vivemos em um lugar afastado de onde realizamos parte da pesquisa, ainda que fosse próximo da Universidade. Vivemos em uma cidade satélite da grande Amsterdam, *Amstelveen*, em um lugar denominado *Uilenstede*, onde costumam ficar os estudantes estrangeiros da *VU University*, uma espécie de bairro estudantil. Ali, há dezenas de prédios que reúnem estudantes de vários níveis, desde a graduação ao pós-doutoramento.

Uilenstede é um lugar calmo e bucólico, aliás, podíamos ver as ovelhas pastando em uma área de terra que ficava em frente ao prédio onde residíamos. Ao lado dessa área há um grande canal e uma ciclovia – o que não é nenhuma novidade em se tratando dos Países Baixos – e, evidentemente, uma estrada para pedestres, que leva em direção ao rio *Amstel* no sentido *Amsterdam/Amstelveen*. Os passeios de bicicleta às margens do rio *Amstel*, somados a algumas “escassas” relações de amizade construídas durante a passagem pelo endereço *Uilenstedel510*, são as boas lembranças de *Amstelveen*. Decerto as relações de amizade foram escassas porque escassos eram os espaços de sociabilidade em *Uilenstede*. No prédio onde residíamos, por exemplo, o único espaço de sociabilidade que existia era a lavanderia. Constatamos que, na estrutura dos prédios, não havia espaços de encontro e de sociabilidade, muito comuns no Brasil. Ainda assim, com o passar do tempo, conseguimos nos relacionar com uma turma de estudantes sul-africanos que vivia no prédio. Não os encontramos por acaso. Eles eram os únicos habitantes que, em alguns momentos, deixavam a porta do apartamento aberta, cumprimentavam os que por ali passavam e introduziam alguma conversa, inclusive no elevador. Naquele momento, tivemos a ideia de fazer uma festa no corredor de um dos andares do prédio, exatamente no andar onde a grande maioria desses estudantes habitava. Para que não houvesse conflito com

os demais vizinhos, em virtude de algum possível barulho provocado pela festa, convidamos todos os moradores daquele andar. Alguns aderiram, outros não. Depois deste “salão de festas” inventado houve mais encontros em outros andares, já não mais organizados por nós.

O nome Amsterdã, em neerlandês, deriva do nome *Amstel*, rio que banha a cidade. Boa parte da cidade é formada por *polders*, isto é, terrenos artificiais construídos sobre a água através do uso de aterros, diques e represas (*dam*). A cidade possui um grande número de canais, sendo os mais famosos localizados no centro antigo, no local conhecido como *Canal District*, que, em 2013, comemorou 400 anos de construção, enquanto a data mítica de fundação da cidade é o ano de 1275 (ROEGHOLT, 2010).

Claval (2007), ao apresentar Amsterdã a divide em pelo menos três partes: Amsterdã I, a velha Amsterdã, que preserva a sua arquitetura barroca e se estende pela região da *Central Station*, englobando bairros antigos e nobres como o *Jordaan* e também o *Canal District*;⁵ Amsterdã II, a mais nova Amsterdã (dos anos 1980), a do mundo dos negócios, dos executivos, dos prédios modernos, a que segue a linha do aeroporto *Shipol* em direção à *Zuid Station* e a *RAI Station*; A Amsterdã III, que forma o segundo anel da cidade, englobando áreas desde o oeste, sul, sudeste e norte da cidade. Fruto do crescimento demográfico e da industrialização, essa área costuma passar despercebida pelos turistas e executivos que visitam a cidade, no entanto,

5 Participamos em outubro de 2013 de um Seminário organizado pelo *Centre for Urban Studies – University of Amsterdam – U.V.A.* – intitulado “*Amsterdam’s Canal District in Global Perspective, past and present*”. O Seminário teve como foco de discussão o *Canal District* e dividiu-se em dois momentos: 1. *Historic Origins of the Canal District*; 2. *Future Challenges of the Canal District*. Em 2010, o *Canal District* foi declarado pela UNESCO como patrimônio da humanidade. Ali, estão os canais mais antigos e famosos de Amsterdam: *Herengracht*, *Keizersgracht* e *Prinsengracht*.

abriga, hoje, a maioria dos moradores de Amsterdã, inclusive boa parte dos imigrantes.

A seguir, com o auxílio do *google maps*, indicamos o itinerário percorrido pela pesquisa: Amsterdã Central (*Canal District*) – *Borneokade* e *Amsteldijk*. O *Canal District* foi contemplado mais na forma de registro e coleta de imagens fotográficas, fílmicas e iconográficas do que por narrativas textuais. As narrativas etnográficas sobre *Amsterdã* apoiam-se, sobretudo, na pesquisa realizada com moradores que vivem em casas-barco – *houseboats* – especialmente em dois locais da cidade, *Borneokade* e *Amsteldijk*.

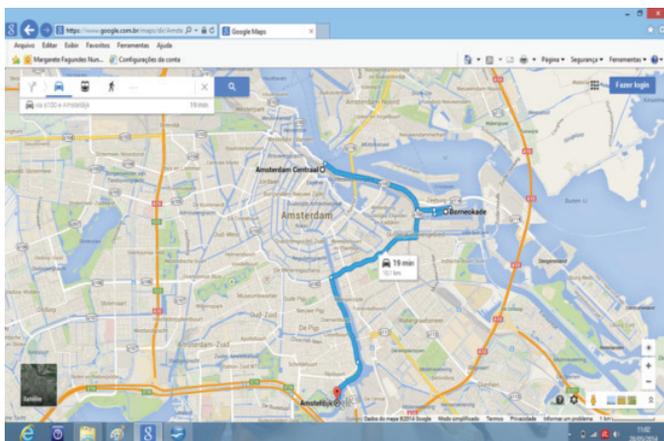


Figura 1: Itinerários da pesquisa de campo

No que se refere à prática etnográfica, vale destacar que a situação de pesquisa aconteceu mediada por uma língua estrangeira para ambos, pesquisados e pesquisadores. Houve momentos de pausa nas narrativas, quando os sujeitos da pesquisa pensavam em como melhor traduzir aquilo que queriam narrar; o mesmo aconteceu com os pesquisadores. Há trechos gravados difíceis de tradução porque, em alguns momentos, o narrador misturou expressões da sua língua ma-

terna, o holandês, à fala estrangeira. Todos os trechos das narrativas apresentados neste artigo foram traduzidos para a língua portuguesa, inaugurando já uma terceira tradução.

Para este artigo, fez-se uma seleção de fragmentos de textos e imagens que compõe o conjunto de material de campo organizado na forma de coleção etnográfica (ROCHA e ECKERT, 2013). O artigo organiza-se, portanto, em torno dessas narrativas, paralelamente às indagações acerca da prática etnográfica, desde o olhar “estrangeiro” sobre a cidade e a interpretação do uso que os habitantes fazem de suas águas à contribuição dessa experiência para as pesquisas de antropologia urbana no Brasil, especialmente no que diz respeito aos conflitos dos usos de águas urbanas nas grandes metrópoles brasileiras. As situações de entrevistas formais, com agendamento prévio e uso de equipamentos audiovisuais, foram 10.

Mesclamos aos fragmentos das narrativas textuais alguns elementos de interpretação, cientes dos riscos de desacomodar a prática etnográfica do “estudo do nacional” (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2000) ao inaugurarmos as primeiras experiências de pesquisa no exterior. Geralmente, nós, brasileiros, focamos nossas pesquisas dentro do Estado nacional ou, nas raras vezes em que estudamos no exterior, preferimos o estudo com grupos de brasileiros no exterior. Há riscos, por certo, de olhar para um objeto de investigação relativamente distante, com o qual não temos quase nenhuma familiaridade. Porém, o positivo está exatamente em desacomodar nossa prática reflexiva, que nos desafia a (re)pensar a forma como operamos com os parâmetros conceituais de análise e interpretação.

Sobre o *Vlieland* e às margens do Rio *Amstel*

Na primeira semana de setembro, com o auxílio de pesquisadores da própria *VU University*, em especial de Joan Van Wijk, fizemos

uma primeira inserção na pesquisa de campo propriamente dita, com os moradores das casas-barco, em um local denominado *Borneokade*, distante cerca de três quilômetros e meio do centro antigo, em direção a *Azartplein*. Neste local há cerca de 50 casas-barco, distribuídas do lado direito da rua, com os números em ordem crescente, fazendo-se o acesso pela avenida *C. Van Eesterenlaan*. Os deslocamentos eram feitos por *tram* (espécie de bonde elétrico), metrô, ônibus ou bicicleta.

Não sabíamos como iniciar o trabalho de campo. Chegamos a *Borneokade* por indicação da “madrinha de campo”, Joan Van Wijk, que mediou a relação entre nós e sua amiga e comadre que vive numa casa-barco com o esposo e o filho. Fomos convidados a participar de um jantar que ocorre semanalmente na casa-barco dessa família holandesa. O jantar é preparado conforme o número de pessoas confirmadas, é oferecido por €10,00, o que, somado ao consumo de alguma bebida e mais o transporte, pode resultar em um gasto de mais ou menos €20,00.

Convidamos uma amiga brasileira para nos acompanhar no jantar marcado para às 18h e 30min. Chegamos por volta das 18h e 15min, muito apreensivos para não atrasarmos, pois a amiga brasileira lembrava-nos a todo momento: “eles não gostam de atrasos”. Aguardamos cerca de 20 minutos ou mais na frente da casa-barco a fim de sermos introduzidos por uma terceira pessoa à anfitriã que, ao chegar, nos lembrou: “atrasei, fui mais brasileira que as brasileiras”.

Era verão, 04 de setembro, e por isso o jantar ocorreu na parte superior do barco, no convés. Ainda era dia quando chegamos. À medida que o sol ia se pondo, a cidade se apresentava mais bonita com suas luzes refletidas sobre a água. Um sentimento de alegria invadiu-nos naquele final de tarde – “já era tempo”, pensamos. Mais tarde, compreendemos que esse sentimento de alegria não havia sido

despertado à toa, *Borneokade* e o *Vlieland* (nome da *houseboat* que também é o nome de uma ilha no norte da Holanda)⁶ tornaram-se fundamentais para a realização da pesquisa. Naquele entardecer de setembro sobre o *Vlieland* havia cerca de 15 pessoas para jantar. Naquela mesma noite já fomos apresentados a outros moradores de casas-barco, quando aproveitamos para fazer contato com um casal que passou a ser importante interlocutor para a pesquisa, ele holandês e ela espanhola. Em geral, os convidados falavam holandês na maior parte do tempo, somente falavam inglês ou espanhol quando se dirigiam a nós, pesquisadores brasileiros.⁷

Ainda no mês de setembro gravamos as primeiras narrativas, utilizando equipamentos audiovisuais para a coleta de imagens e som⁸. Com essas primeiras entrevistas foi possível acessar conhecimentos fundamentais sobre os Países Baixos e a cidade de Amsterdã, em especial. Em algumas narrativas, os sujeitos da pesquisa explanaram sobre a formação hidrográfica dos Países Baixos, a ocupação do solo e como ocorreu a edificação dos *polders* e diques para a contenção das águas.

6 Os barcos, transformados em casas-barco, costumam receber um nome. Segundo uma das interlocutoras, caso o barco comprado já possua um nome, este não deve ser alterado. Acredita-se que a alteração do nome possa trazer má sorte.

7 Em *Borneokade*, salvo uma interlocutora cuja narrativa foi em inglês, todos os demais falaram em espanhol. Surpreendeu-nos a quantidade de pessoas falantes da língua espanhola nessa localidade. Apesar de a língua inglesa ser considerada segunda língua, pois quase todos os holandeses a falam, um dos interlocutores perguntou-nos em qual língua preferíamos que ele falasse: holandês, francês, inglês, espanhol. Paralelamente às entrevistas individualizadas, procuramos participar semanalmente dos encontros sobre o *Vlieland*.

8 Os registros de imagem e som dessas atividades foram feitos por uma filmadora Sony semiprofissional com o auxílio de um tripé.



Figura 2: *Borneokade*, set. 2013.

Os donos do *Vlieland* são os que preparam toda a recepção, desde o jantar ao atendimento pessoal aos amigos: servem os pratos, trazem a bebida, recebem o pagamento no final. Os frequentadores do *Vlieland* nas noites de quartas-feiras já são conhecidos do casal, salvo algum convidado especial de um dos frequentadores mais assíduos. Não é um restaurante aberto ao público. Para jantar no *Vlieland*, a pessoa precisa ser introduzida na rede. Todas as vezes que convidamos alguém de fora da rede, o fizemos com a permissão dos donos, avisando com antecedência para que os mesmos pudessem se organizar providenciando a comida e a acomodação. Em geral, costumávamos ir em dupla ou convidávamos algum(a) colega da universidade. Somente duas vezes levamos convidados a mais, com o consentimento dos donos, cerca de 10 pessoas. A primeira vez em dezembro, por causa da comemoração do natal e da despedida de alguns amigos de *Uilenstede*, quase todos sul-africanos, que estavam finalizando sua estada na universidade; a segunda vez em 29 de janeiro, na nossa festa de despedida que, por motivos óbvios, não poderia ocorrer em outro lugar.

Ainda hoje recebemos via email o convite semanal para jantar no *Vlieland*, motivo pelo qual abrimos uma caixa especial no *Outlook* chamada de *Vlieland*, onde constam todos os convites recebidos até então, desde setembro de 2013. Aguardamos curiosos o convite, ainda que o *menu* seja apresentado em holandês e a tradução ocorra mais por intuição e pela interpretação das imagens dos pratos que acompanham o texto escrito.



Woensdag eten we:

Romige bloemkoolsoep met crème fraiche
Coq au vin
Krentjebrij (watergruwel)

Zin om te komen eten? We horen het graag!
Vegetarisch is ook mogelijk als je het even aangeeft bij reserveren.
3 gangen menu € 10,-, kinderen 2 gangen € 5,-.
We koken zoveel mogelijk biologisch.

Tot gauw!

Figura 3: Convite para jantar sobre o *Vlieland* (Recebido em 22/02/2016, 18:28)

Borneokade é um pouco afastado da área central, portanto, está fora do circuito turístico de Amsterdã. Alguns moradores relataram que, exatamente por este motivo – a possibilidade de distanciar-se da

parte turística da cidade – é que fixaram residência ali. Tendo como referência a praça *Leidsplein*, localizada na área central, é necessário tomar o *tram* e descer cerca de 10 paradas depois.

Ainda que tivéssemos aderido à bicicleta para realizar grande parte dos deslocamentos em Amsterdã, durante o trabalho de campo em *Borneokade* costumávamos utilizar basicamente *tram* e ônibus, e, algumas vezes, o metrô, de *Uilenstede/Amstelveen* até o centro de Amsterdã, onde tomávamos o *tram* em direção a *Borneokade*. Em geral, costumávamos despendar cerca de 45min para fazer todo o percurso. O transporte público em Amsterdã é excelente, funciona, é organizado, mas é um serviço extremamente caro. Talvez isso ajude a explicar a adesão massiva à bicicleta como transporte alternativo. De modo distinto das cidades brasileiras, em Amsterdã pode-se viver muito bem sem carro, optando-se pelo transporte coletivo ou pela bicicleta.

No primeiro mês em Amsterdam/*Amstelveen*, tínhamos receio de tomar o transporte público errado e perder-nos na cidade/região. Aos poucos, fomos percebendo que tudo era uma questão de organização e planejamento prévio. Há um site disponível por meio do qual se pode construir o trajeto, verificando os horários do metrô, *tram*, ônibus e o tempo do percurso – <http://9292.nl/#>. O suporte tecnológico para o controle do deslocamento também se estende para a administração do tempo e do clima, informando sobre as condições climáticas em tempo real, através do site <http://buienradar.nl>. Em cada ponto de parada desses transportes coletivos há uma placa informando onde o sujeito está e todas as paradas que ele irá percorrer até o seu destino final. Além disso, há um painel no interior dos coletivos informando os pontos de parada. Não há como se perder e não existe o porquê indagar a alguém onde descer. No Brasil, como esse sistema ainda é precário, apostamos sempre na conversa com o motorista,

com o cobrador ou com algum possível passageiro que possa nos ajudar a completar o percurso com êxito.

Borneokade dispõe de uma boa infraestrutura em termos de comércio e demais serviços. Os filhos dos moradores das casas-barco costumam estudar nos arredores e a comunidade conta com serviço de transporte por meio de *tram* e ônibus. Evidentemente, a localidade é bem servida por ciclovias nas principais avenidas, pois as bicicletas são sempre uma importante opção em transporte. Em *Borneokade* não há garagem para carros, esses ficam na rua, estacionados perto do local onde os barcos estão ancorados. Nem todos os moradores possuem carro, no entanto.

De maneira geral, contrastando com o Brasil, as moradias em Amsterdã são pequenas e não dispõem de muito espaço. Referimo-nos a moradias em geral, não apenas às casas-barco. Salvo raras exceções, as moradias costumam ser iguais em termos de tamanho, tipo de arquitetura e estética. Ainda assim, os planejadores urbanos em Amsterdã não se utilizaram disso como pretexto para a ocupação de áreas verdes da cidade. Apesar do espaço reduzido e as limitações hidrográficas, Amsterdam/*Amstelveen* preserva extensas áreas verdes, com parques gigantes voltados ao lazer, à prática de esporte e a eventos culturais.

Ao contrário de *Borneokade*, que acessávamos por meio de transporte público, em *Amsteldijk*, o deslocamento era feito de bicicleta por ser razoavelmente perto de *Uilenstede*, onde residíamos. *Amsteldijk* era também rota dos nossos passeios de bicicleta nos finais de semana. Na região de *Amsteldijk* é possível encontrar grande número de casas-barco que, na verdade, não são ou nunca foram barcos. São casas edificadas sobre plataformas situadas dentro do rio *Amstel* ou dos canais. São também denominadas *houseboats* porque estão sobre a água.



Figura 4: Amsteldijk, nov. 2013

Há pelo menos três tipos de *houseboats*: as casas construídas sobre plataformas dentro dos canais; as que são realmente barcos, isto é, seus moradores possuem autorização para navegar e o barco apresenta boas condições de navegação; ou, ainda, as que já foram algum dia barcos, mas, hoje, não apresentam condições de navegação e tão somente foram adaptados para moradia. Essas últimas *houseboats* preservam toda a estética do barco, mas, em geral, não estão aptas à navegação, algumas delas, inclusive, foram destituídas de motor.

Em qualquer um dos casos citados acima – casas sobre plataformas aquáticas, casas-barco navegáveis, casas-barco não navegáveis – a manutenção, segundo seus moradores, é de alto custo. Todos alegam o desgaste de materiais, por causa do contato contínuo com a água, como sendo o principal fator de corrosão ou destruição. Alguns desgastes se intensificam por decorrência do gelo, durante os invernos rigorosos.

Não chegamos a enfrentar um inverno rigoroso em Amsterdã para que pudéssemos experienciar o congelamento das águas dos canais. Não obstante, os moradores das casas-barco comentaram sobre a incorporação dessa estética na vida cotidiana, quando muitos deles patinam sobre o gelo e constroem brincadeiras sobre a água conge-

lada. Do mesmo modo, no verão. Fato que acompanhamos, pois assistimos a muitas crianças e adultos tomando banho nos canais, especialmente em *Borneokade*. Ao serem indagados sobre a possível poluição das águas, os moradores alegaram haver um baixo índice de poluição e não pareceram preocupados com a utilização da água para este propósito. Quanto à potabilidade da água em Amsterdã, alguns dos interlocutoras/es relataram, inclusive, que a água disponível na torneira é uma das melhores.

Se em *Borneokade* pudemos contar com uma “madrinha de campo”, em *Amsteldijk* não existiu essa figura. Acostumados a pedalar às margens do rio *Amstel*, arriscamos verificar se seríamos bem recebidos pelos moradores diretamente, sem a mediação de um amigo(a) holandês(a). Estacionávamos a bicicleta e batíamos à porta das casas-barco, apresentando-nos como pesquisadores brasileiros e estudantes da *VU University Amsterdam*, mas não apresentávamos nenhum documento de comprovação. Em geral, éramos bem recebidos e a partir dessa primeira abordagem construíamos um novo contato e agendávamos um retorno. Esta facilidade nos surpreendeu porque temíamos qualquer hostilidade e frieza e encontrávamos exatamente o inverso. As pessoas abriam as portas de suas casas para dois estrangeiros, ofereciam café, chá, conversavam, convidavam para passeio, como foi o caso de um dos moradores, e não demonstravam nenhum tipo de receio. Em contraste com o Brasil, na maior parte das vezes tememos abrir nossa casa para um estranho, atendemos do outro lado das grades e dos portões.

Certamente, o ponto citado acima foi um dos mais positivos no que se refere às saídas de campo em Amsterdã. Logo que chegamos na cidade, as pessoas mais próximas já avisaram sobre o baixo índice de violência e criminalidade urbanas, de que não havia necessidade de temer andar na rua, de transportar valores, de circular à noite. A nossa única preocupação nas saídas de campo era certificar-nos de

não esquecer o *ID* e sempre lembrar de fazer *check in* e *check out* no transporte público. No mais, medo nenhum.

Os moradores das casas-barco e a relação com o meio ambiente

Apesar de as casas-barco constituírem-se como uma das marcas da cidade, o número de habitantes que vive numa casa-barco é ainda pequeno em proporção à população total do município, que possui em torno de 800 mil habitantes. Segundo nossos interlocutores, há cerca de 2.500 casas-barco distribuídas pelos canais de Amsterdã. Drenth e Rooi (2013, p. 26) afirmam que deve haver mais de 10.000 *houseboats* por todo os Países Baixos, incluindo as ilegais, e que Amsterdã, sozinha, já deve contar com mais de 2500. Alguns moradores ressaltam que “não se precisa viver em casa-barco para se sentir sobre a água, Amsterdã está sobre a água”.

Ao contrário do que se pensava, a regularização das casas-barco por parte da municipalidade, no que se refere ao sistema de esgoto sanitário, aconteceu tão somente a partir dos dois últimos anos (tendo como referência o ano de 2013, quando foi realizada a pesquisa). Até então, segundo os moradores, todos os dejetos eram jogados diretamente nos canais. Os demais serviços, como água, luz, gás, recolhimento de lixo etc., foram sendo implantados lentamente, ao longo dos últimos anos. Todos argumentam que, no início, contaram com a sua própria organização e a solidariedade dos demais para suprir as necessidades desses serviços. Com a formalização, morar em casas-barco em Amsterdã deixou de ser uma alternativa de vida e passou a ser um estilo de vida “luxuoso e caro”, segundo alguns moradores. Atualmente, os impostos são altos tanto para a aquisição de um lugar sobre a água quanto para contar com os serviços que passaram a ser oferecidos.

Temos uma permissão para ficar aqui. Temos que pagar por esta permissão. Se queres navegar podes fazê-lo, porém se te demoras mais que três meses tens que advertir a prefeitura, senão corres o risco de perder a licença. E como as licenças estão muito caras, aqui, não vale a pena, claro. Se queres vender este barco... Meu barco... A gente paga menos pelo barco do que pela permissão de estar aqui neste lugar, é muito caro. São € 2.900,00 somente para pagar a licença. Há mais impostos anualmente. Nós... Tenho que dizer meu marido, ele nunca pagou por essa permissão porque ele já vive há uns 27 a 28 anos aqui (ela vive há onze anos, desde que casou com ele). Naquele momento ninguém queria ficar aqui, porque não tinha eletricidade, não tinha gás, não havia nada. (...) Ele era muito jovem quando ele decidiu “gostaria de viver num barco”. Esse é seu segundo barco. Ele decidiu por motivo de liberdade. Também, naquele momento não havia muitas casas na cidade. Bom, ele era jovem, podia ficar com seus pais um pouco mais, porém, não, quis buscar uma maneira de sair da casa dos seus pais e como não encontrou uma casa na cidade, pensou: “bom, por que não comprar um barco?”. O barco foi muito barato naquele momento. Ele tinha um barco em outra parte da cidade, antes, onde vivia muito mais gente. Porém, lá, a polícia dizia que não podia ficar, então ele disse: “bom, vou pôr onde posso ficar”. Naquele momento ele chegou aqui, e já havia uns 4 ou 5 outros barcos. Bom, ficou aqui. E, depois, naquele momento não tinha que obter permissão (pagar), porque ele já estava aqui quando a prefeitura decidiu dar licenças e vender licenças a quem queria viver em barcos. Hoje em dia, há muita gente que viu que é uma maneira de viver perto da água, com muita liberdade e aspecto de aventura. Tem muita gente que quer viver em uma casa-barco. A prefeitura tem dado... Não sei exatamente... Umas 600 licenças em toda a cidade. Então, se não há muitos locais para ficar em uma casa-barco e há mais gente que o queira, os preços sobem. Nós nunca pagamos a permissão mas há muita gente aqui que pagou. A licença se paga somente uma vez, porém há um imposto que tens de pagar a cada ano, € 1.500,00 por ano.

– Nossa, é bastante alto (Pesquisadora).

– Não gosto muito de pagar, mas me parece que o governo faz coisas muito boas para o país, e isso se vê também. Há muitas lâmpadas à noite, há tudo que funciona muito bem, é por isso que pagamos, mas é muito dinheiro, claro. Há pessoas que moram nas casas aqui (do lado oposto onde estão as casas-barco). Eles pagam € 1,200,00 ao mês somente de aluguel, não é sua propriedade. O barco é nossa propriedade. Então, para eles é muito caro também (P. Borneokade, set. 2013).

Ao serem indagados sobre o porquê decidiram viver numa casa-barco, os que moram há mais tempo, 20 a 30 anos, salientam o baixo custo. Na expressão “alternativa de vida” destaca-se não somente o fator econômico, mas o espírito de aventura. Morar ao lado da água ou sobre a água é algo que perpassa gerações ao se falar em memória ambiental das populações dos Países Baixos. O que eles destacam como novo é a estética da *houseboat*, que vai ganhar adesão especialmente na segunda metade do século XX, numa situação de pós-guerra e de ascensão dos movimentos de *contracultura*.

Ao acessarmos o livro *Boat People of Amsterdam* (SCHMITZ e SPOELSTRA, 2013), antes da realização da pesquisa de campo, esperávamos encontrar mais pessoas sozinhas vivendo em *houseboats*, porque os autores enfatizaram muito este aspecto, além, é claro, do *ethos* de vida alternativa. No entanto, grande parte dos nossos interlocutores não vive só, mas com a família, companheiros(as) e filhos. Pode ser uma característica das comunidades por onde circulamos. Em *Amsteldijk*, um dos antigos moradores informou-nos que até 30 anos atrás eram basicamente artistas os que viviam em casas-barco. Isso foi confirmado com a presença de pianos ou outros instrumentos musicais em parte das casas-barco onde circulamos.

As narrativas oscilam entre o caráter de liberdade – poder navegar e levar a casa junto consigo – e o aspecto oneroso de se viver em uma casa-barco. Em um dos jantares sobre o *Vlieland*, conhecemos um

senhor que vive em casa-barco, mas que não deseja mais permanecer. A sua explicação para abandonar a ideia diz respeito ao alto custo de manutenção do barco. No entanto, ele é uma exceção entre aqueles com quem dialogamos ao longo da pesquisa. Em geral, eles apreciam muito viver dessa forma, ainda que a observação quanto ao custo dos impostos e à manutenção do barco esteja presente nas narrativas.

Este é o segundo barco que vivemos. Antes, estivemos vivendo em outro barco no centro de Amsterdã. O barco era menor, de 20 metros. Este barco onde vivemos agora tem 35 metros. Há uma superfície maior. Lembro que estávamos buscando uma casa quando eu tinha 22, 23 anos, e meu noivo, agora meu marido, também estava buscando algo. Queríamos viver juntos, esse era o plano, mas nas não tínhamos muito concreto o que fazer. Houve um momento em que vi um anúncio num jornal de que se vendia um barco. Já tínhamos estado em diferentes casas e era tudo muito caro para comprar. Bom, pensamos: “vamos ver... Que tal este barco?”. Resultou que esse barco era um barco antigo, que se construiu em 1920, por aí. Todavia, não estava nesse lugar, estava num lugar onde se reformam barcos para regularizá-los e tal, e depois pô-los em um lugar no centro de Amsterdã. Todavia não estava totalmente regularizada a situação desse barco, ou seja, legalizado no lugar. Era bastante barato para comprá-lo. Compramos esse barco e trabalhamos sete anos nele para tentar consertá-lo um pouco, porque estava completamente vazio aí dentro. Não havia eletricidade, não havia calefação, não havia nada. Não havia água. Bom, estivemos vivendo ali bastante tempo. Bom, primeiro filho, segundo filho e já o espaço ficou um pouco reduzido. Seguimos buscando outro barco e compramos este. O primeiro barco compramos há uns 15 anos. Compramos este segundo barco, o atual, há 7 anos, por aí. Agora temos 3 filhos e quase o barco está pequeno. Estamos pensando, nosso filho mais velho está com 12 anos e todos dormem no mesmo espaço. Estamos pensando em comprar um outro barco pequeno para colocá-lo ao lado desse, para que ele (o filho mais velho) possa ter sua habitação, seu quarto, para dormir ali com suas

amigas e tal. Assim, nós ficamos com mais espaço aqui, e ele terá mais um pouco de privacidade (B. Borneokade, 2013).

– E teus filhos gostam de viver numa casa-barco? (Pesquisadora).

– Não conhecem outra... Nunca viveram numa casa. A princípio sim, eles gostam, sim, claro. Durante o verão, todos os dias, quando vêm do colégio, a primeira coisa é tirar a roupa e meter-se na água e nadar. Nós os ensinamos a natação e tal, para o quanto antes pudessem nadar. É melhor porque, aqui, temos cerca de 10 metros de água debaixo do barco. Necessita realmente saber nadar. O que se passa é que neste barco também navegamos, todo o verão navegamos pela Holanda, pelos rios, e também no Norte da Holanda há uma espécie de mar interno que se chama *Waddenzee*, há ilhas e tal. Também este barco é plano, não se pode ir em alto mar, porém pelos rios e mares interiores não há problema. Cada verão, quando chega o mês de maio e junho, pensamos: “para aonde vamos este verão?” (B. Borneokade, 2013).

Ao indagarmos aos nossos interlocutores sobre o funcionamento do sistema de coleta de lixo, um deles explicou-nos que, em muitas ruas de Amsterdã, não é possível usar *containers* subterrâneos porque logo abaixo do solo já existe muita água. Nós havíamos observado a existência desses *containers* subterrâneos em algumas localidades, inclusive onde vivíamos, em *Uilenstede*. Em qualquer um dos casos, os trabalhadores não tocam no lixo, os *containers* são retirados do solo ou do subsolo por caminhões de guincho, são esvaziados e depois recolocados novamente no seu espaço.



Figura 5: Recolhimento de lixo. *Uilenstede*, ago. 2013

Tanto o serviço de recolhimento do lixo quanto o de água, luz e esgoto sanitário das casas-barco estão conectados à rede geral de serviços disponibilizados na cidade. No entanto, essa conexão é relativamente recente, como nos informa um dos nossos interlocutores:

Eu vivi aqui sete anos sem gás, sem água e sem eletricidade. Tinha um depósito de água, que a cada quarta-feira era abastecido por um barco de água. A princípio, a princípio 400 litros, o que é muito pouco, 400 litros por semana é 50 litros ou um pouco mais ao dia. É pouco. Agora utilizamos 150, 200 litros ao dia: ducha, lavabo, limpeza das roupas. Depois, colocamos um reservatório de 1000 litros, que precisávamos medir: tomar banho ou lavar a roupa? Desde 1996 tenho conexão de água da rua (...). O esgoto cloacal, até dois anos atrás, tudo ia diretamente para a água. Quando eu vim para cá, todos os barcos, o lavabo, tudo ia para a água, porém, aqui, há 40 barcos (refere-se a Borneokade). A água... o canal é muito amplo, muito profundo. Quando o governo fez essas casas (refere-se às moradias da rua), pôs uma infraestrutura de PVC, bombas... Tudo isso faz mais dano ao meio ambiente que esses 40 barcos que descartavam um pouco de merda. Porém, quase dez anos mais tarde fez-se toda uma campanha para conectar todos os barcos, todos os barcos ainda não, mas quase

todos os barcos estão conectados. Estamos numa cidade de quase um milhão de pessoas... não sei exatamente quando se fez toda a infraestrutura para que todas as águas fossem para uma depuradora... Um pouco de material orgânico na água tampouco é um... Eu sempre me banhei aqui e não creio que a água seja suja. Há muitos peixes, muitos pássaros, também há muitos pássaros que necessitam pescar. Se a água fosse contaminada não haveria peixes pequenos para esses pássaros. (...) Todas as casas (do bairro) estão conectadas ao sistema de esgoto sanitário. (...) Durante muito tempo somente os barcos estavam desconectados desse sistema. E, agora, os barcos tampouco. Agora, estamos todos conectados ao esgoto cloacal (H.W. Borneokade, 2013).

Não observamos, durante a circulação por esses bairros, sinais de que objetos, material orgânico, ou quaisquer resíduos que fossem descartados diretamente nas águas dos canais. Ao contrário, o que chamava a nossa atenção era exatamente a não existência de quaisquer resíduos nos canais, salvo na região central, onde, por vezes, era possível avistar alguns objetos, especialmente garrafas plásticas. Esta é uma região de grande circulação de pessoas e de muito fluxo de barcos turísticos, durante todo o dia e parte da noite.



Figura 6: Amsterdã Central

Não obstante, os moradores das casas-barco, nossos interlocutores, demonstraram uma relação de zelo com a água, evitando lançar quaisquer resíduos diretamente nela. A água dos canais, em todas as narrativas, aparece como possibilidade de lazer e entretenimento, onde se pode tomar banho no verão e brincar sobre o gelo nos invernos rigorosos.

Olha, se estás trabalhando com o teu barco... Eu aqui que tenho um barco pequeno e tenho que lixar, vai um pouco à água... Porém, tento fazer o máximo quando está fora d'água, num ambiente seco, num ambiente onde tenha descarte de lixo adequado para a pintura (...) Porém não vais ver nunca um morador lançando lixo na água, isto não (H.W. Borneokade, 2013).

Amsterdã e a água



Figura 7: *Canal District*, Amsterdã, dez. 2013

Em geral, os holandeses demonstram muito orgulho pela relação que construíram com a água. É muito comum ouvir de um holandês ou de um imigrante naturalizado holandês que nos Países Baixos as populações aprenderam a conviver com a água, lutaram desde muito cedo “contra a água” e/ou “com a água”. Tão logo se chega a Amster-

dá, ouve-se esta expressão: “Deus criou o céu e a terra, os holandeses criaram os Países Baixos”. Essa expressão, utilizada no cotidiano, é comum também nos escritos dos materiais turísticos, jornalísticos, encartes e livros sobre a Holanda. Ao folhearmos o livro *New Visions of the Netherlands*, lá está grifado: *God created the world, but the Dutch created the Netherlands* (DRENTH & ROOI, 2013, p.14).

Entre os nossos interlocutores da pesquisa foi recorrente a alusão de que os holandeses lutam “contra a água”, “com a água” ou “sobre a água”. Essas expressões não apenas sugerem certa simbiose entre o povo holandês e a água, mas sinalizam a força dessa relação para a edificação de uma memória ambiental (DEVOS et al., 2010).

– Isto é Holanda (mostra no mapa). A parte amarela é o que se poderia inundar com a maré alta, porque a cada dia temos maré alta, duas vezes ao dia. A parte azul é o que está abaixo do nível do mar ou no nível do mar. O mar tem um nível, e com a subida e a baixa da maré, pela posição dos lagos, esta parte (azul) sempre seria inundada e aquela (amarela) só quando a maré estivesse alta. Como temos todos os diques (na costa) e por dentro do país todos os rios, como os rios *Rijn* (Reno) e *Maas*, também há diques para que não se inunde. Se olhas, por exemplo, aqui nós estamos em Amsterdã (mostra no mapa). Aqui está Amsterdã, na província de Holanda do Norte. A Província começou em 1450 aqui, por exemplo... Com moinhos pequenos começou-se a retirar águas dos lagos para utilizar a terra. Todas estas partes em amarelo são chamadas *polders*, lugares onde antes era água, porém a água foi convertida em terreno fértil por intervenção humana. Como podes ver isto é a Holanda. Neste espaço tão pequeno do globo vivem dezesseis milhões de pessoas. Muita gente para tão pouco espaço. (...) Isto é o Mar do Norte, estas são as ilhas da Holanda e aqui o Mar do Sul (mostra novamente no mapa). Em 1932 se concluiu a obra deste dique, o grande dique, e, agora, aqui, há um lago, o maior reservatório de água doce do país. Há muitos desses lagos que agora são terra (H. Borneokade, set. 2013).

– Se você ficar aqui por um tempo deve visitar o grande dique (no norte da Holanda) para compreender melhor esta luta dos holandeses com a água (W. Borneokade, set. 2013).

– Este mapa é de 196... Não sei bem... (H. Borneokade, set. 2013).

– Seu avô era professor na escola e utilizava este mapa... [risos] (W. Borneokade, set. 2013).

Aqui, por exemplo, tudo isto aqui era água. Agora, aqui é Almere, onde vivem mais de trezentas mil pessoas, e antes aqui era água (o *polder* foi construído nos anos 1960 e a cidade nos anos de 1970). Estes foram os últimos *polders* construídos. Este outro aqui (mostra no mapa), foi planejado, porém nunca foi feito, também por ter um lago perto de Amsterdã.

– Água por todos os lados (a pesquisadora). [risos]

– Sim, Amsterdã, antes, era tocada pelo mar, até 1932, sempre tinha defesas. Agora, para ir ao mar você tem que percorrer um canal. Depois, Amsterdã perdeu sua importância como porto global para Rotterdam.⁹

Na memória ambiental aparece, por um lado, a concepção de que há um controle humano sobre a natureza hostil e adversa: *os holandeses criaram os Países Baixos numa luta com a água*; por outro lado, emergem as lembranças das catástrofes ambientais e das inundações, indicando um receio diante da possibilidade da perda de controle sobre a natureza e a percepção do risco de um possível desastre ambiental (DOUGLAS; WIDALVSKY, 2012).

A construção do grande dique, ao norte dos Países Baixos, obra concluída em 1932, é citada em quase todas as narrativas, e é sempre

9 O casal participou junto de toda a entrevista, por isso mantivemos as narrativas dos dois, indicando para o leitor quando é um ou outro quem narra.

motivo de exaltação e orgulho. O desastre dos anos 50 do século XX, quando milhares de pessoas morreram pelas inundações das regiões costeiras, é um acontecimento signífico, e é parte integrante desta memória ambiental.

– Em 1953, houve uma tormenta muito grande e, nesta zona (mostra no mapa)... Aqui é a Bélgica... Romperam-se todos os diques. Tudo o que está em vermelho (no mapa) foi inundado. Duas mil pessoas foram mortas pela inundação. Depois deu-se início a obras muito grandes que se têm chamado de Plano Delta. Começou-se a fazer muitos reforços nos diques e, aqui, se fechou a conexão com o mar (mostra no mapa o norte da Holanda) (H. Borneokade, set. 2013).

– Obrigada, pela aula (a pesquisadora). [risos].

– Fiz isso para você entender que aqui há muita água. Holanda é um Delta. É um Delta do *Mosa*, do *Waal* e do *Reno*... (cita os principais rios da Holanda). Há muita água... não sei como se chama Delta no Brasil... Delta não era um lugar habitável, era, antes, para a natureza. Agora está mais urbanizado (H. Borneokade, set. 2013).

[...] É uma luta constante, o governo... Uma das funções que o governo tem que assegurar, e acho muita graça desta expressão, tem que assegurar que a população não “molhe os pés”. Se diz assim porque se eles pararem de bombear a água sobe e... Bom, ficamos inundados. Aqui sempre se precisa lutar para manter os pés secos. Claro, isto é bastante único (W. Borneokade, set. 2013).

Abbing (2012), ao apresentar a obra *Holland Land of Water*, lembra que a água constituiu-se, historicamente, como grande aliada dos holandeses, pois também servia como um elemento natural de defesa para possíveis invasões de inimigos. O autor lembra que a prática de alguns esportes aquáticos era comum desde tempos remotos e que alguns desses são ainda muito populares.

De fato, é notável a adesão dos holandeses à prática de vários esportes, associados ou não à água. Durante nossos passeios de bicicleta pelo *Amstel* víamos muita prática de remo, por exemplo. Além disso, verificávamos que passeios de barco ao longo do rio *Amstel* eram constantes. As casas de moradia, às margens do rio *Amstel*, quase todas possuíam um barco ancorado à frente, indicando que os barcos, assim como as bicicletas, são aquisições corriqueiras e estão incorporados ao uso cotidiano.

Algo que nos chamou a atenção nos Países Baixos, sendo um lugar tão frio, é o porquê as pessoas preferem viver às margens da água ou “sobre a água”, mesmo quando poderiam escolher afastar-se um pouco mais. Elas parecem completamente integradas à água, sendo quase parte dela. Estaria a água integrada a elas ou elas integradas à água? Para quem havia experienciado a produção de dois documentários sobre a situação alarmante e precária de quatro arroios da Bacia Hidrográfica do Rio dos Sinos/RS, o contraste dessas realidades chegava a ser constrangedor ou, no mínimo, causava certo mal-estar e desapontamento. Enquanto no Vale dos Sinos/RS constatamos o olhar displicente e indiferente das populações por suas águas, visível no próprio planejamento urbano e no modo como se opera a (des)integração dos arroios e rios à paisagem das cidades, vimos em Amsterdã e em outras cidades da Holanda um movimento inverso. Ora, pode-se dizer, numa visão simplista, que dada a quantidade de água, eles não tiveram escolha, ou se integravam à água ou sucumbiam. Mas essa explicação não é satisfatória.

O olhar de fora, o estranhamento levou-nos várias vezes a indagar: o que fizemos com nossas águas? Por que chegamos a este ponto: o de “matar” alguns arroios e rios em nome do progresso e do desenvolvimento? Ainda que os holandeses também enfrentem problemas

com o descarte do lixo e com a poluição ambiental, a relação deles com a água é sensivelmente distinta.

Algo que os holandeses possuem de extremamente positivo na sua relação com a água é a incorporação da água como elemento de contemplação. É bastante curioso porque ainda que as moradias estejam mais distanciadas dos canais, é provável que se avistem pequenos lagos à frente das casas. É como se eles necessitassem contemplar a água no cotidiano.

Drenth e Rooi (2013), e, também, o geógrafo Vossestein (2012), comentam sobre a implicação desta arte holandesa de viver tão próximo à água. Os autores destacam que os holandeses se tornaram referência em engenharia hidráulica no mundo. Para Vossestein (2012), os Países Baixos são uma espécie de *patchwork* de *polders* separados por grandes áreas de captação de água e diques. O nível de água desses *polders* é controlado pelas estações de bombeamento e drenagem modernas que substituíram os tradicionais moinhos. Segundo o mesmo autor, dos 10.000 moinhos que existiam, restam cerca de 1.000 por todo o território dos Países Baixos.

Também Amsterdã está sobre *polders*. Um bom exemplo é a área onde está situado hoje o aeroporto internacional *Shipol*, que até o ano de 1860 era um grande lago. A parte superior do aeroporto está cerca de 4 a 5 metros abaixo do nível do mar e a parte do subsolo, onde se localiza a estação de trem, cerca de 10 metros abaixo do nível do mar (VOSSESTEIN, 2012).

Considerações finais

As considerações finais vão em direção ao enunciado presente no início deste artigo, que é o de refletir sobre esta experiência à luz de sua contribuição para as nossas pesquisas de antropologia no Brasil,

especialmente no estudo das metrópoles e de suas relações com o uso das águas urbanas e a memória ambiental.

Para além dessa especificidade, contudo, pesquisar em um outro país nos faz retomar, imediatamente, as reflexões de Simmel (1983) sobre o exercício de proximidade e distância, quando ele descreve a figura do estrangeiro. Ainda que o estrangeiro não pertença imediatamente ao espaço o qual se adentra, ele passa a ser parte de uma relação em que se vê mais “perto” do “distante”. A discussão de Simmel é retomada por Velho (1994), que nos alerta para as descontinuidades que se apresentam na realidade estudada (seja essa mais ou menos exótica ou familiar, pois, como sugere Velho, nem sempre o familiar é conhecido). Se, na nossa relação com Amsterdã e os holandeses houve níveis de proximidade, mesmo que não fosse um universo familiar, houve, do mesmo modo, vários momentos marcados pela descontinuidade.

Neste sentido, gostaríamos de destacar, mais uma vez, o aspecto que consideramos mais relevante desta experiência assinalada por proximidades e distâncias: a compreensão de que há outros modos de se relacionar com as águas urbanas, incorporando-as à paisagem das cidades, embora isso signifique um alto custo e um controle ambiental permanente.

Há que se relativizar, é claro, as condições sócio-históricas que, no que se refere ao Brasil e à América Latina, levaram a situações limites de degradação ambiental em troca de “desenvolvimento econômico”. Por exemplo, o que vivenciamos de perto, a implantação das chamadas “indústrias sujas” no Vale do Rio dos Sinos/Brasil (FIGUEIREDO, LENZ e NUNES, 2014), que ocasionou inúmeros impactos ambientais, entre os mais graves, a contaminação das águas. Não se pode esquecer que, nas grandes metrópoles brasileiras, o esgoto doméstico ainda é um sério problema de contaminação das águas.

A despeito das devidas considerações sobre as peculiaridades locais da nossa relação com as águas urbanas, haverá um momento em que nem o nosso passado colonial e tampouco as desigualdades econômicas e as atuais relações de poder do capitalismo globalizado serão explicativos o suficiente para a nossa omissão e a nossa displicência com as questões de ordem ambiental.

Referências

- ABBING, M. R. *Holland Land of Water*. Netherlands: Uitgeverijlias, 2012.
- CARDOSO DE OLIVEIRA, R. *O Trabalho do Antropólogo*. Brasília: Paralelo 15; São Paulo: UNESP, 2000.
- CLAVAL, P. "The cultural dimension in restructuring metropolises: the Amsterdam example". In: DEBENA, L.; HEINEMEIJER, W.; VAART, D. (Orgs.). *Understanding Amsterdam: essays on economic vitality, city life and urban form*. Apeldoorn/Antwerpen: Het Spinhuis, 2007.
- DEVOS, R. V.; SOARES, A. P. M.; ROCHA, A.L.C. "Habitantes do Arroio: memória ambiental das águas urbanas". *Desenvolvimento e Meio Ambiente*. Curitiba, UFPR, v. 22, p. 7, 2010.
- DOUGLAS, M.; WIDALVSKY, A. *Risco e Cultura: um ensaio sobre a seleção de riscos tecnológicos e ambientais*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.
- DRENTH, J.; ROOI, M. *New Visions of the Netherlands*. Netherlands: Dutch Publishers, 2013.
- FIGUEIREDO, J. A. S.; LENZ, C. A.; NUNES, M. F. "Aproximación de las Teorías del Riesgo en un Estudio de Caso en el sur de Brasil". *Ambiente & Sociedade* (online), v. 17, p. 133-150, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issueto

c&pid=1414-753X20140001&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 01 jun. 2014.

ROCHA, A. L. C.; ECKERT, C. *Etnografia da Duração: antropologias das memórias coletivas nas coleções etnográficas*. Porto Alegre: Marca Visual, 2013.

ROEGHOLT, R. *A Short History of Amsterdam*. Amersfoort/Netherlands: Bekking & Blitz Publishers, 2010.

SCHMITZ, J.; SPOELSTRA, F. *Boat People of Amsterdam*. Rotterdam: Lemniscaat, 2013.

SIMMEL Georg. “O Estrangeiro”. In: MORAES FILHO, Evaristo (Org.) *Georg Simmel: Sociologia*. São Paulo: Ática, 1983.

VELHO, G. *Individualismo e Cultura*. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

VOSSESTEIN, J. *The Dutch and their Delta: living below sea level*. Hague/Netherlands: XPat Media, 2012.