UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
CURSO DE MESTRADO EM SERVIÇO SOCIAL

Dinâmica portuária e mobilidade da população ribeirinha em Belém

Belém-Pará
2006

LAURIENE BARBOSA DE ARAÚJO

Dinâmica portuária e mobilidade da população ribeirinha em Belém

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Serviço Social da Universidade Federal do Pará/UFPA, como parte dos requisitos necessários à obtenção do Grau de Mestre em Serviço Social.

maio/2006

TERMO DE APROVAÇÃO

Lauriene Barbosa de Araújo

Dinâmica portuária e mobilidade da população ribeirinha em Belém

Banca Examinadora:

_____

Profª. Dra. Maria José de Souza Barbosa

(Orientadora)

_____

Profª. Dra.Maria Elvira Rocha de Sá

(Avaliadora interna)

_____

Profª . Dra. Ana Claudia Cardoso

(Avaliadora externa)

Epígrafe

“O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. (SANTOS, 1999, p.51)

À minha mãe, pelo cuidado.
A todos os ribeirinhos que fazem do seu encontro com rio a fonte que dá vida ao seu cotidiano e anima a metrópole ribeirinha que é Belém do Pará.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo amor incondicional.

À minha família que sempre está por perto, cuidando de mim.

À Profª Maria José Barbosa pelo conhecimento compartilhado e pelo fortalecimento para a conclusão do trabalho.

Aos professores Gilberto Rocha (Geografia), Maria Elvira Sá (Serviço Social) e Ana Claudia Cardoso (Arquitetura) pelas valiosas contribuições.

Aos barqueiros do Porto do Sal, pelo partilhar da vivência com o rio.

Aos amigos que ajudaram no trabalho: Andreza Araújo, Michelle Oliveira e Breno Ribeiro.

Aos colegas do Curso de Mestrado, pela amizade construída.

À amiga Joana Valente, pelo abraço e pela certeza de que podemos ser mais.

À Aldebaran, exemplo de que as pessoas podem caminhar lado a lado, com lealdade!

RESUMO

A mobilidade ribeirinha nos portos informais da orla de Belém se constitui como objeto deste trabalho, em busca de dar visibilidade para um modo de vida ribeirinha que persiste na contra face das metamorfoses urbanas, mostrando a importância da relação da população com o rio, especialmente, por meio das trocas (materiais e simbólicas) realizadas, quer pelo fluxo de mercadorias, quer pela movimentação de pessoas que atravessam os diversos rios amazônicos para o encontro com familiares e amigos e, para a garantia da sobrevivência que se faz pelo desenvolvimento de diversas atividades. Não obstante, para entender essa realidade, destaca-se o período da economia gomífera como um dos responsáveis pela urbanização da região amazônica, bem como, a inserção da cidade de Belém em redes que movimentam a produção do Estado do Pará com outros centros urbanos. Destaca-se a realização de pesquisa de campo com 19 trabalhadores do Porto do Sal, privilegiando-se a noção de território e lugar, cujo entendimento nos possibilitou uma aproximação à dinâmica dos pequenos portos, sobretudo, pela apreensão de elementos importantes da vida daqueles que fazem o dia-a-dia desses espaços importantes da cidade.

Palavras-chave: Porto informal. Cidade. Mobilidade. População ribeirinha.

ABSTRACT

The mobility of who live next to the edge of the rivers at the informal ports of the shore of Belém is the object of this work. The goal here is to give visibility to the way of life of the riverside people, which is in the other side of the life of the city, showing the importance of the population relationship as the river, especially , through the exchange, by the flux of goods (materials and symbolics), by the moviment of people that cross many amazon rivers to the meeting with the relatives and friends and, for the guarantee of survival which is done through the development of various activities. Not so far, to understand this reality, it has been pointed out the rubber economy season as one of the responsibles for the amazon area urbanization, as well as, the insertion of Belém city in hammocks which move the production of Pará State with others downtowns. To point out: The execution of this camp-research was made with 19 workers of Porto do Sal (Salt Port), remembering the territory and place concepts, of which understanding was able for us a dynamic approach of the small port, especially, for the apprehension of some important elements of life of the people who make the daily life of these impontant spaces of the city.

Key-words: Informal Port. City. Mobility. Riverside population.

SUMÁRIO

LISTA DE QUADROS
LISTA DE TABELAS
LISTA DE FOTOS
LISTA DE ORTOFOTOS
LISTA DE GRÁFICOS
LISTA DE ANEXOS

INTRODUÇÃO 12

CAPÍTULO 1 UBANIZAÇÃO CAPITALISTA NA AMAZÔNIAr..... 21

1.1 As noções de urbanização e território na contemporaneidade..... 21

1.2 A urbanização da Amazônia e seus reflexos na orla de Belém..... 33

CAPÍTULO 2 CIDADE PORTUÁRIAS NA FORMAÇÃO DE REDES LOCAIS E REGIONAIS 52

2.1 Belém no contexto da redes locais e regionais 52

2.2 O porto informal na dinâmica regional 64

CAPÍTULO 3 A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO RIBEIRINHA NOS PORTOS INFORMAIS 72

3.1 Orla de Belém: processos sócio-espaciais de apropriação 72

3.2 Porto do Sal: lugar do cotidiano..... 88

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....108

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....114

ANEXOS.....119

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Características dos modelos de portos.....68-69
Quadro 2 – Agentes produtores do espaço urbano na orla fluvial de Belém.....80
Quadro 3 – Usos do solo na orla fluvial de Belém.....83

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Concentração da população nas regiões metropolitanas.....47
Tabela 2 - Densidade Demográfica no Pará.....49
Tabela 3 - População residente de Belém/Estado do Pará e no Brasil (1999 e 2000).....70

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Modernização da Estação das Docas.....57
Foto 2 – Casa das Onze janelas na orla central de Belém.....59
Foto 3 – Movimento de cargas nos galpões da companhia docas do Pará em Belém.....63
Foto 4 – Movimento de cargas nos galpões da companhia docas do Pará em Belém.....63
Foto 5 – Movimento de produtos industrializados no porto informal em Belém....71
Foto 6 – O vai e vem dos pequenos barcos na baía de Guajará.....75
Foto 7 – Movimento da Feira do Porto da Palha em Belém.....85
Foto 8 – Movimento na feira do Ver-o Peso.....85
Foto 9 – Vista do espaço Mangal das Garças.....87
Foto 10 – Realização de atividades diversa na orla central de Belém.....104
Foto 11 – Movimento ns Feira do Entrocamento em Belém.....105

LISTA DE ORTOFOTOS

Ortofoto 1 – Evolução da Orla de Belém (1977 – 1988).....50
Ortofoto 2 – Portos Informais na Orla de Belém.....66

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Idade 94
Gráfico 2 – Escolaridade 95
Gráfico 3 – Renda Mensal 96
Gráfico 4 – Nº de membros da família.....97
Gráfico 5 – Município de Residência 98
Gráfico 6 – Tipo de Mercadoria 98
Gráfico 7 – Tempo de Trabalho 99
Gráfico 8 - Situação Previdenciária 102
Gráfico 9 - Pontos Negativos 103
Gráfico 10 -Pontos Positivos 106

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1 – Roteiro de entrevista (barqueiros).....120

INTRODUÇÃO

Este trabalho discute alguns marcos das transformações econômico-sociais da Amazônia, desde o avanço da economia da borracha sob a égide do capital mercantil, até às formas mais recentes de ocupação da fronteira e de exploração de seus recursos naturais, gerando, com isso, um processo de instalação de grandes complexos industriais em regiões camponesas e, desta forma, alterando as condições de apropriação e uso do solo, processo esse produzido a partir de um movimento brutal de espoliação do homem do campo e sua expulsão para as periferias das grandes e médias cidades do estado do Pará.

Desse movimento de constituição de um espaço regional altamente especializado e articulado com as cadeias produtivas de *commodities* mínero-metalúrgicas estreitamente demandadas pelo mercado internacional há concretamente a construção de um espaço amazônico brasileiro com identidades completamente diferenciadas daquelas impressas pelos indígenas, quilombolas, ribeirinhos e os camponeses.

Contrário a esse processo gestam-se novos sujeitos sociais coletivos em lutas pela permanência na terra, por melhores condições de trabalho e por direitos ao usufruto das riquezas que são apropriadas em outros espaços regionais e ao mesmo tempo agregam valor na escala do mercado internacional, enquanto a maioria da população local é expulsa e passa a viver em condições miseráveis.

Nas últimas décadas, tem-se na Amazônia a reorientação de processos econômicos e políticos que visam a novas bases de produção, para suprir as necessidades de um modelo de ocupação de terras e exploração dos recursos naturais. Isto se dá em grande medida, considerando as áreas providas com maior

menor infra-estrutura física desenvolvida e a implantação de projetos agropecuários, florestais e de mineração. Nessa direção, as transformações denotam emergentes formas de acumulação que se fazem, sobretudo, pela exploração dos recursos materiais, buscando aplicação mais intensiva de capital. Ressalta-se que a organização das forças econômicas contribui para a reorganização das classes e conformação de antigos e novos poderes. Esse processo de formação econômica, política e social da Amazônia mostra-se por dois grandes movimentos produzidos a partir de um processo histórico de longo curso.

No primeiro movimento, observa-se que se trata de um modelo de desenvolvimento centrado no estado nacional, a partir de um projeto de neo-colonização do espaço amazônico. Isto pode ser observado já nos finais do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, quando a economia gomífera provocou resultados marcantes devido ao *boom* da borracha, sendo a região amazônica, única detentora desse produto acabou no centro de um movimento de acumulação capitalista dinamizada pela industrialização internacional, especialmente, na emersão da indústria automobilística.

Isto propiciou o fortalecimento do poder econômico dos proprietários de seringais, uma elite recém constituída sob a vaga do mercado internacional. Assim, estes passam a assumir compromissos políticos com grupos nacionais interessados no controle das importações e exportações. Esse controle espraiava-se também sobre o transporte fluvial e sobre a produção e disseminação da força de trabalho em seringais.

Este fenômeno gerou um movimento migratório, particularmente de nordestinos que buscavam o “eldorado”, pois muitos vinham em busca do enriquecimento fácil e acabaram presos às relações de trabalho sob o sistema de

aviamento, o qual produziu certa unificação dos processos econômicos e políticos ao funcionar como mecanismo de intensificação da economia extrativa que utilizou a mão-de-obra "semi-escravista", compreendida como formas de relações de produção e reprodução do trabalho assalariado, pois se tratava do aprisionamento de trabalhadores por processos de antecipação de recursos seja financeiro (pagamento de passagem do nordeste e da estadia em pequenos hotéis da cidade de Belém até que fossem transportados para os seringais onde passavam a viver em condições sub-humanas), seja com produtos alimentícios (instrumentos de trabalho e outros objetos que eram comprados pelos senhores dos seringais e descontados diretamente dos supostos salários destes trabalhadores). Sob este regime de trabalho, na Amazônia, se movimentava a industrialização nos paises centrais.

Não obstante, no Brasil, destaca-se que o papel das oligarquias que se configuraram pelo dinamismo da apropriação da terra e seus produtos naturais, gerava assim um processo de expansão horizontal incentivado pelos baixos custos da produção, uma vez que os trabalhadores na Amazônia eram endividados e dificilmente podiam se desvincular de suas relações de trabalhos.

Esta forma de organização da produção é visível no processo de embelezamento das cidades de Belém e Manaus, o que é denominado por Sarges (1998) e por Daou (2000) como Bélle Époque da Amazônia[1], caracterizadas como cidades pólos de organização e circulação de mercadorias com vistas ao atendimento das necessidades da economia gomífera.

[1] Para entender o processo de constituição endógena da Amazônia nos remetemos inicialmente a Penteado (1973) que trata da organização do porto de Belém. Para este autor, desde os anos de 1616, com a instalação do Forte do Presépio por Francisco Caldeira Castelo Branco, a linha de colonização apontava as vias fluviais como elementos essenciais para a economia além-mares. Esse espaço se constituiu como "(...) o primeiro porto da então colônia portuguesa, sob a forma de um modesto ancoradouro situado à margem esquerda a embocadura do Piri, praticamente aos pés do talude do terraço do sítio original da primitiva aglomeração belemense" (PENTEADO, 1973, p. 47).

Assim, compreende-se que os processos político-econômicos baseados no coronelismo[2] contribuíram para a visibilidade dessa região ao estabelecerem formas brutais de acumulação sob relações sociais de produção baseadas na apropriação territorial, pois o solo e, particularmente, seu produto natural extraído da seringueira era o grande motor desta economia extrativista na Amazônia, a qual provocou modificações efetivas na divisão internacional do trabalho. As estratégias emergentes de grupos empresariais (latifundiários tradicionais, comerciantes, banqueiros, etc.) mostram, bem como as decisões ao nível de estado, que a apropriação das fronteiras econômicas tem sido uma constante enquanto modelo de ocupação da Amazônia. Como parte desse movimento de ocupação, o uso intensivo dos recursos naturais parece ser a única via de exploração.

Este trajeto mostra apenas um lado da questão do desenvolvimento da Amazônia, ou seja, aquela da constituição da grande propriedade que busca a hegemoneização do desenvolvimento nacional.

O segundo movimento é caracterizado por uma outra face da Amazônia, pois esta não pode ser explicada somente pela sua relação com a lógica do mercado mundial. A outra via é dada pela pequena produção que abastece o mercado local, particularmente, da chamada *população ribeirinha* e tem como um dos elementos importantes o *rio* e sua capacidade para transportar minérios, madeira, grandes importações, além de possibilitar o movimento de pessoas via portos formais da Amazônia.

[2] "´coronelismo' [é o] resultado da superposição de formas desenvolvidas do regime representativo a uma estrutura econômica e social inadequada, Não é, pois, mera sobrevivência do poder privado, cuja hipertrofia constituiu fenômeno típico de nossa história colonial. É antes uma forma peculiar de manifestação do poder privado, ou seja, uma adaptação em virtude da qual os resíduos do nosso antigo e exorbitante poder privado tem conseguido coexistir com o regime político de extensa base representativa. Por isso mesmo, o 'coronelismo' é, sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre o poder público, progressivamente fortalecido, e a decadente influência social dos chefes locais, notadamente dos senhores de terra. Não é possível, pois, compreender o fenômeno sem referência à nossa estrutura agrária, que fornece a base de sustentação das manifestações de poder privado ainda tão visíveis no interior do Brasil" (LEAL,1986, p.20).

Esse movimento também é fruto da economia de subsistência a partir da pequena produção de diversas famílias no interior paraense e que culmina com a troca de diversos produtos na orla de Belém, ficando, portanto, na borda da economia capitalista em formação.

Contudo, neste trabalho destaca-se um modelo de porto que se caracteriza pela troca e pela sua informalidade, haja vista que não se tem uma gestão planejada por órgãos públicos para seu funcionamento, que são os portos informais da orla de Belém.

A contribuição dos pequenos portos informais para a cidade de Belém do Pará e, conseqüentemente, o incremento econômico-social realizado por esses portos, tem sido significativa, apesar da falta de infra-estrutura adequada. O papel destes portos para a economia endógena e para a formação da identidade cultural da população do estado é visível quando observamos o grande fluxo de pessoas e mercadorias que circulam pelos rios e que chegam à cidade. Eles se tornaram uma grande referência, que vem se observando por quatro séculos: para a entrada e saída de produtos e pessoas, mas também, como “elos fundamentais de intercâmbio entre cidades ilhadas com relação à hinterlândia” (COCCO & SILVA, 1999, p. 10).

Conhecer essa realidade, em sua complexidade, econômico-social e político-cultural pode contribuir para a formulação de políticas públicas adequadas ao desenvolvimento da cidade de Belém. Neste movimento estão presentes formas de vidas diferentes, bem como, estratégias de sobrevivência local, sob a dinâmica das relações e a constituição de sujeitos sociais neste âmbito.

Nessa direção, este trabalho busca identificar elementos que contribuem para o conhecimento da dinâmica dos portos informais, compreendendo-os como parte de uma cidade portuária que é Belém. Vale destacar a importância de diversos

trabalhos de pesquisa realizados no interior do projeto MEGAM[3] que contribuíram para um maior entendimento acerca desta temática.

A orla de Belém é, assim, considerada em suas características histórico-geográficas, a qual potencializa o entendimento sobre as atividades sociais, econômicas e culturais vinculadas estreitamente à dinâmica dos seus portos informais. Na realidade elas refletem as condições de vida relacionadas à dinâmica da pequena produção de base familiar, com baixa produção de excedentes e de valor agregado, pois se trata de produtos, em sua maioria, *in natura*.

Muitos dos rios que entrecortam o *hinterland* do estado do Pará configuram uma rede de hidrovias que chegam à cidade de Belém, gerando um movimento particular de entradas e saídas de pessoas e mercadorias, muitas vezes, articulado ao transporte terrestre. Sob essa mobilização socioeconômica dá-se uma outra via de desenvolvimento, que é invisibilizada pela chamada economia formal.

Assim, considera-se que os portos informais possuem uma dinâmica peculiar à constituição da cidade de Belém. Nesse sentido, eles se tornam de grande relevância para o desenvolvimento de políticas de transportes pautados nas estruturas locais de produção e reprodução da vida. Daí porque neste trabalho busca-se responder as seguintes questões: porque esses portos resistem nesse espaço? Quem são os sujeitos que compõem a dinâmica dos portos informais? Estas questões têm como perspectiva nortear nossa reflexão sobre a ocupação da orla e da ação dos sujeitos presentes na orla a partir de reflexões sobre o território produzido para além da fluidez das relações, considerando as reais condições e acessos dessa população às políticas públicas com vistas à inclusão social.

[3] Mudanças no Estuário pela Ação Antrópica e Gerenciamento Ambiental

A hipótese apresentada para nortear a reflexão dessas questões foi a de que a dinâmica sócio-econômica dos pequenos portos informais pode contribuir para o desenvolvimento da cidade, tendo em vista o entendimento da constituição de territórios produtivos (SILVA, 2002) no entrecruzamento das dimensões econômica, política e cultural ali estabelecido.

A realização desse estudo representa um momento oportuno para qualificar o debate acerca de nossa realidade social, bem como para buscar entender o espaço local e, conseqüentemente, a garantia de direitos sociais. Neste aspecto, pode-se identificar as redes sociais criadas e que interagem nesse movimento de circulação e trocas que se realizam no interior da cidade, via pequenos portos informais a fim de criar novas oportunidades para estes sujeitos. Não se descarta, nesse sentido, a idéia de que a análise das condições de vida e de trabalho situadas nos territórios produtivos destes sujeitos podem servir de instrumento para o enfrentamento das desigualdades econômicas e sociais por meio da redistribuição social.

A variável **território** é tida, aqui, como fator dinâmico para a compreensão das relações construídas entre os homens, da concretização de peculiaridades locais, de diferenças e desigualdades sociais, políticas, econômicas e culturais.

Neste aspecto, foram obtidos dados qualitativos, gerados a partir da observação *in loco* e entrevistas semi-estruturadas com os atores locais que vivenciam a realidade do movimento nos pequenos portos informais da cidade de Belém.

O trabalho de pesquisa contou com três momentos que, articulados, propiciaram uma leitura e construção teórica, coleta de dados e maior compreensão da realidade que permeia a vida nos portos informais de Belém.

O **primeiro** momento compreendeu a busca de informações em material bibliográfico relacionado ao objeto em foco, valorizando concomitantemente as informações constantes em dados obtidos a partir da sistematização de órgãos públicos sobre a densidade demográfica da cidade de Belém.

O **segundo** momento possibilitou a realização de entrevistas com trabalhadores do Porto do Sal, tais como barqueiros e comerciantes com vistas a apreender a dinâmica destes locais que circundam a cidade.

O **terceiro** momento permitiu a análise da realidade estudada, considerando o conteúdo das disciplinas constantes no currículo do curso de mestrado, numa inter-relação com o processo de ocupação da cidade de Belém e do desenvolvimento de políticas públicas capazes de considerar a vida no território da cidade.

A apresentação da dissertação está organizada em três capítulos: o **primeiro** trata das características de Belém como cidade portuária, do processo de ocupação e crescimento da cidade. Sobre o fato de Belém se constituir como cidade portuária foi considerada sua morfologia, densidade demográfica, economia, relações políticas e sociais. Em relação ao seu processo de ocupação e desenvolvimento foi considerada sua historicidade e sua contextualização no cenário brasileiro e amazônico.

No **segundo** capítulo, foi destacada a formação das redes locais e regionais a partir de cidades com características portuárias. E ainda, considerou-se o desenvolvimento dos portos informais, e serviu como base para o terceiro capítulo.

No **terceiro**, destaca-se a análise dos dados obtidos a partir de pesquisas bibliográficas, documentais e de campo, objetivando compreender como o modo e condições de vida estabelecidos no território podem ser instrumentos para

concretizar a redistribuição social no enfrentamento das desigualdades econômicas e sociais que estão visíveis no espaço da orla fluvial de Belém.

CAPÍTULO 1: URBANIZAÇÃO CAPITALISTA NA AMAZÔNIA

1.1 As noções de urbanização e território na contemporaneidade

A urbanização capitalista segundo Lefebvre (2001) está intimamente relacionada à industrialização e seu caráter transformador da sociedade.

> A industrialização caracteriza a sociedade moderna. O que não tem por conseqüência, inevitavelmente, o termo "sociedade industrial", se quisermos defini-la. Ainda que a urbanização e a problemática do urbano figurem entre seus efeitos induzidos e não entre as causas ou razões indutoras, as preocupações que essas palavras indicam se acentuam de tal modo que se pode definir como *sociedade urbana* a realidade social que nasce a nossa volta. (LEFEBVRE, 2001, p. 3)

As cidades medievais, então, no processo de transformação para as cidades capitalistas vêem na relação com o campo uma forma de aquisição de riquezas a partir de antigos núcleos urbanos.

> (...) Quando a industrialização vai começar, com a preeminência da burguesia específica (os "empresários"), a riqueza já deixou de ser principalmente imobiliária. A produção agrícola não é mais predominante, nem a propriedade da terra. As terras escapam aos feudais e passam para as mãos dos capitalistas urbanos enriquecidos pelo comércio, pelo banco, pela usura. Segue-se que a "sociedade" no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam suas relações, tende a se constituir em *rede de cidades*, com uma certa divisão do trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) feita entre essas cidades ligadas por estradas, vias fluviais e marítimas, por relações comerciais e bancárias. (LEFEBVRE, 2001, p. 5)

Importante ressaltar que Lefebvre (2001) se refere à relação cidade-campo na passagem do feudalismo, para a sociedade capitalista, orgânica com a comunidade, a qual se traduz pelos conflitos e contrastes advindos da organização corporativa às novas institucionalidades. É importante ressaltar que, ao se pensar na relação entre a cidade de Belém e a rede de cidades próximas, pode-se dizer que existe uma proximidade em termos das relações mantidas com as chamadas "cidades

ribeirinhas". "A cidade conserva um caráter orgânico de comunidade, que lhe vem da aldeia, e que se traduz na organização corporativa. A vida comunitária (...) em nada impede as lutas de classes". (LEFEBVRE, 2001, p. 5-6)

Lefebvre (2001) destaca que o valor de uso atribuído à cidade capitalista é dado pelas rivalidades, sobretudo quando a produção de produtos é tida como mais importante ou substituiu a capacidade criadora (produção de obras) e as relações ligadas ao resultado dessa capacidade, portanto, para este autor, (...) a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana. (LEFEBVRE, 2001, p. 6)

A compreensão da cidade assim, não deve prescindir da noção de história e espaço geográfico, pois sua constituição mostra "(...) a união indissolúvel de sistemas de objetos e sistemas de ações, e suas formas híbridas, as técnicas, que nos indicam como o território é usado: como, onde, por quem, por que, para que?" (SANTOS, 2003, p. 11). Dessa maneira, indica o papel ativo do território na divisão social do trabalho sem desconsiderar sua *formação sócio-espacial*. Portanto, é importante entender que a industrialização tem um papel fundamental na formação do espaço urbano e, conseqüentemente, do território. Pois, se se entende o território como "a extensão apropriada e usada" do espaço (SANTOS, 2003) há a necessidade de se analisar a constituição do tecido urbano que, Segundo Lefebvre (2001, p. 11-2) pode ser descrito a partir do "conceito de ecossistema, unidade coerente constituída ao redor de uma ou várias cidades, antigas ou recentes. Semelhante descrição corre o risco de deixar escapar o essencial. Com efeito, o interesse do 'tecido' urbano não se limita à sua morfologia". Para este o urbano é, na

realidade, o suporte de um ‘modo de viver’ mais ou menos intenso ou degradado: a *sociedade urbana.*

Na base econômica do ‘tecido urbano’ aparecem fenômenos de uma outra ordem, num outro nível, o da vida social e ‘cultural’. Trazidas pelo tecido urbano” (Idem). Neste sentido, a sociedade e a vida urbana se estendem e envolvem os campos que lhes são próximos levando seu modo de viver, seus sistemas de objetos e sistemas de valores, como os serviços de água, de eletricidade, de gás (butano nos campos), associados ao sistema de transporte e comunicação como a televisão, a telefonia e os utensílios domésticos, o mobiliário moderno e outros serviços que o integram as exigências de serviços sociais básicos. “Entre os elementos do sistema de valores, indicamos os lazeres ao modo urbano (danças, canções), os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade” (LEFBVRE, 2001, p. 11 e 12). A segurança também passa a ser exigência decorrente da perspectiva de futuro, como resultado do processo de racionalização imposta pelo padrão da cidade industrial, que altera o fenômeno urbano.

A complexificação das relações sócio-econômicas as quais tem a ver com a ampliação da divisão técnica e social do trabalho em regiões diversas, aglomerados e cidades. A densidade demográfica muitas vezes torna-se desigual em diferentes espaços por conta da concentração urbana.

A urbanização brasileira possui várias formas de interpretação, que passam pelo aspecto físico considerado importante pelos meios tecnocráticos, o qual deve satisfazer as necessidades da vida urbana. Ressalta-se, nesse sentido, as transformações ocorridas no espaço da cidade, a atuação dos sujeitos envolvidos por meio de práticas coletivas e individuais.

Daí que a dotação de equipamentos urbanos (abastecimento de água, serviço de esgoto, drenagem de canais, coleta de lixo, rede telefônica e de energia, entre outros) e equipamentos comunitários foram estabelecidos na legislação de diversos paises.

Outros conceitos utilizados destacam o crescimento demográfico e de outros indicadores que quantificam a urbanização nas cidades. E ainda, tem-se agregado a este conceito o processo social caracterizado pelos movimentos de produção, de troca e fluxo populacional.

> Outro dado indispensável ao entendimento das situações ora vigentes é o estudo do povoamento, abordado, sobretudo, em sua associação com a ocupação econômica, assim como os sistemas de movimento de homens, capitais, produtos, mercadorias, serviços, mensagens, ordens. (...). Com a instalação de um número cada vez maior de pessoas em um número cada vez menor de lugares, a urbanização significa ao mesmo tempo uma maior divisão do trabalho e uma imobilização relativa e é, também, um resultado da fluidez aumentada do território. (SANTOS, 2003, p. 21)

Nessa direção, a urbanização tem importância fundamental no processo de produção capitalista, pois a urbanização é a condição essencial para a socialização das forças produtivas necessárias à produção de mais-valia que não se restringe ao interior da unidade de produção (divisão do trabalho na oficina), estende-se ao conjunto da reprodução do capital social (divisão do trabalho no interior da sociedade).

Nesse ponto, há uma relação direta entre a produção capitalista na unidade de produção e a produção global, que são as **condições gerais de produção,** à medida que a produção capitalista exige meios de reprodução da força de trabalho, além de outros fatores fundamentais à acumulação, tais como: os **equipamentos coletivos** somados aos **meios de circulação material** (meios de comunicação e transporte).

Assim, é possível demonstrar que tanto os meios de circulação material (meios de comunicação e transporte) quanto os meios de consumo coletivos, não criam diretamente valor, sendo, portanto, improdutivos, mas contribuem para a valorização do capital. Os primeiros facilitando a circulação das mercadorias, e o segundo, a socialização da produção e reprodução da força de trabalho.

Na cidade capitalista o consumo individual (gasto de renda associado à necessidade de comer, beber, vestir...) está associado à compra de uma mercadoria para a reprodução individual da força de trabalho, a qual é feita pela aquisição do salário. Enquanto que os equipamentos urbanos estão associados a uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente (transporte de passageiros, assistência hospitalar, a educação), voltada à reprodução ampliada da força de trabalho.

Dentro das condições gerais do processo produtivo, há complementaridades entre o processo de produção e os equipamentos coletivos (meios de transporte, meios de comunicação), quanto à necessidade de reprodução ampliada da força de trabalho. Porém, o financiamento de cada um terá variação dependendo da função que exercer quanto à reprodução da força de trabalho e valorização do capital (Ex.: as escolas profissionalizantes e os meios de comunicação – estradas que dão acesso a zonas industriais, terão mais importância que os equipamentos culturais e estradas de acesso a residências de trabalhadores).

Por isso, Lojkine é enfático ao afirmar que “(...) o conflito entre as exigências do capital e as exigências de complementaridade, de coordenação no desenvolvimento das diversas ´condições gerais´” (LOJKINE, 1997, p. 158), geram as contradições sociais e políticas, devido os embates entre as forças sociais antagônicas.

A partir daí, é possível empreender análise sobre a relação das condições gerais da produção e a aglomeração urbana, identificando o vínculo entre os equipamentos coletivos e de circulação material com o espaço urbano. Essa relação pode ser precedida pelo conceito de **cooperação**, que permite aumentar o espaço produtivo, através da aglomeração dos trabalhadores e aproximação das diversas operações, no contexto urbano, que facilitam o processo produtivo.

Por isso, a cidade capitalista não pode ser compreendida fora das leis de acumulação capitalista; não se pode desvincular a cidade da “tendência que o capital tem a aumentar a produtividade do trabalho pela socialização das condições gerais da produção – das quais a urbanização (...) é componente essencial”. (idem, p. 159)

O urbano guarda uma complexidade, quando envolve uma segregação espacial nos grandes centros urbanos (concentrando trabalho intelectual) e as zonas periféricas (lugar da reprodução da força de trabalho mais empobrecida). Assim, o urbano é um lugar primordial da luta de classes, pois expressa a contradição entre a necessidade do trabalho vivo (força de trabalho, especialmente, o trabalho intelectual) e a lógica de acumulação capitalista.

Lojkine (1997) analisa três elementos referentes à natureza do capitalismo monopolista no âmbito da divisão social do trabalho, que por sua vez, relaciona-se à urbanização. O primeiro diz respeito a um **novo tipo de socialização da produção**, pois, no processo de cooperação técnica, há complementaridades entre uma unidade de produção e as demais unidades. “(...) não são só os meios de comunicação e de transporte que devem se adaptar à ampliação da divisão territorial do trabalho e à aceleração do ritmo das trocas (...), mas sim, o conjunto dos meios

de aglomeração espacial das novas funções autonomizadas do capital" (idem, p. 167).

Nesse sentido, o trabalho intelectual é considerado também um **novo tipo de autonomização do capital**, no estágio do capital monopolista ganha importância no contexto da divisão social do trabalho. É fundamental, para o autor, fazer a relação entre a função do trabalho intelectual e a urbanização. No contexto urbano, há uma distribuição social e espacial das diversas condições gerais da produção, dependendo da atividade capitalista. Ex. Zonas industriais, universidades, centros de pesquisa, etc.

Em terceiro, um **novo tipo de mobilidade do capital**, especialmente, pela modificação nos investimentos de capitais (mobilidade social, espacial e temporal) em diversos setores produtivos com vistas a equilibrar a tendência à baixa da taxa média de lucro.

Quanto aos limites capitalistas da urbanização, o autor chama atenção para o fato de que sua análise procura identificar a relação entre a urbanização e a acumulação capitalista, mostrando que o desenvolvimento da aglomeração urbana é determinado pela tendência do capitalismo a diminuir o tempo de produção (no interior do processo produtivo, que corresponde ao aumento do lucro e da mais-valia) e diminuir o tempo de circulação do capital; isto é, de aumentar a produtividade do trabalho social. Contudo, para o autor, essa análise é insuficiente, pois existem outros elementos na compreensão da relação entre o capitalismo e a urbanização.

O desenvolvimento da produção capitalista ao mesmo tempo em que produz a aglomeração urbana cria limites à socialização do planejamento urbano, quais sejam: Limite "ligado ao *financiamento* dos diferentes elementos que conferem à

vida urbana capitalista o caráter que lhe é próprio" (idem, p. 175). Diz respeito à infra-estrutura de formação (ensino em geral); infra-estrutura sócio-cultural (habitação; equipamentos sanitários, culturais e de lazer); infra-estruturas *econômicas* propriamente ditas que compreendem, sobretudo: as zonas industriais, as vias de comunicações, as redes de energia e de telecomunicações; infra-estrutura da empresa (zonas industriais); urbanas (centros públicos, centros sociais), infra-estrutura para uso industrial, infra-estrutura regional (universidades, centros de pesquisa).

Os demais limites correspondem "à divisão social do trabalho no conjunto do território e, por conseguinte, à concorrência anárquica entre os diferentes agentes que ocupam ou transformam o espaço urbano. E, por último, o limite proveniente da própria propriedade privada do solo" (LOJKINE, 1997, p. 175)

Não raro, Lojkine (1997) faz uma distinção entre tipos de segregação urbana que envolve uma oposição entre o centro e a periferia, dado o valor dos terrenos; a diferença das zonas de moradia reservadas às diversas camadas sociais e; o zoneamento para as diversas ´funções urbanas´ delimitado pela política urbana.

Importante ressaltar que a reflexão empreendida por Lojkine (1997) precisa ser analisada à luz de particularidades históricas, a fim de não se dicotomizar a relação campo-cidade, como por exemplo, no caso da Amazônia, que tem um processo diferente na organização do seu espaço.

Para tratar da questão urbana na sociedade capitalista Jean Lojkine (1997) discute o sentido da política que entende a urbanização como forma desenvolvida da divisão social do trabalho, bem como pode ser considerda um dos determinantes fundamentais do Estado.

A política urbana é tomada como referência para o desenvolvimento das condições gerais de produção, tendo como eixo fundamental a divisão social e territorial do trabalho. Assim, Lojkine (1997, p. 143) ao discutir o Estado, mas não analisa simplesmente a intervenção, mas a “determinação do vínculo entre a elaboração da política estatal, de um lado, e, de outro, a socialização contraditória das forças produtivas e das relações de produção”. Sob esta perspectiva as formas de urbanização correspondem à divisão social (e territorial) do trabalho, e, portanto, são determinadas pelas lutas contraditórias entre as exigências do progresso técnico e as leis de acumulação do capital.

No caso brasileiro, a alta concentração de riqueza e o contexto de grandes desigualdades sociais, apesar de alguns indicadores colocarem a redução da pobreza no país, há a necessidade de introdução de novas dimensões às políticas públicas para que seus efeitos caminhem em direção à redistribuição e inclusão social.

Nessa direção, o território representa a base dos números e a realidade da vida coletiva e a concretude das políticas. Também representa o local de realização do exercício da cidadania, pois nele se efetivam diversas relações, inclusive de poder. É nele que as desigualdades sociais tornam-se mais evidentes, pelas condições de vida dos moradores, pela presença ou ausência dos serviços públicos com qualidades desiguais.

A centralidade do território é dada pela noção de uso que os sujeitos fazem do mesmo, segundo Milton Santos (2000, p.121) há a necessidade do “retorno do território” para a compreensão da dinâmica das populações nas particularidades dos territórios, sobretudo, pelo grau de mobilidade populacional, denotando a indissociabilidade entre território e sujeitos.

> Nunca entendi bem a pergunta freqüentemente feita sobre “o povo como sujeito”, embora compareça como questão quase obrigatória na esquerda. O povo como sujeito é também o povo como objeto, sobretudo ao considerarmos o povo e o território como realidades indissoluvelmente relacionadas. Daí a necessidade de revalorizar o dado local e revalorizar o cotidiano como categoria filosófica e sociológica, mas como uma categoria geográfica e territorial. (SANTOS, 2000, p.121)

Assim, não se deve negar a concepção do território sob os aspectos que envolvem sua materialidade e de sua representação pelos homens. Pois o espaço de vida compreende as práticas cotidianas dos sujeitos em torno de seu local de moradia, do trabalho, bem como práticas realizadas nos lugares de lazer, de descanso etc. O espaço vivido é dado, nesse enfoque, também pela reconstrução mental ou representado pelo imaginário dos sujeitos. É possível, assim relacionar o cotidiano com o local.

> Na vida de todos os dias, a sociedade global vive apenas por intermédio das sociedades localmente enraizadas, interagindo com seu próprio entorno, refazendo todos os dias essa relação e, também, sua dinâmica interna, na qual, de um modo ou de outro, todos agem sobre todos. (SANTOS, 2000, p. 122).

É nessa perspectiva que o território vai além de sua circunscrição político-jurídica enquanto Estado-nação e também não se limita apenas ao lugar, mas cria sua identidade a partir do que é material bem como do ideal, da representação do espaço em que se vive. A apropriação do território se faz pela intervenção dos homens que criam e recriam significados no decorrer da apropriação cotidiana, na concretização singular do uso da terra, do território, que é a territorialidade.

Pode-se perceber que o entendimento do território denota uma complexidade, porém, pode subsidiar a concepção de políticas públicas que transponham a focalização de ações ou demandas por segmento. A dimensão do território permite

que se considere a relação estabelecida entre o sujeito e seu cotidiano de vivência, portanto, considera a dimensão da cidadania.

Existe ainda uma perspectiva favorável à noção de *lugar* dada pela realização de práticas sociais e que tem o sentido deslocado pelos “espaços de fluxos” (CASTELLS, 1999), o vínculo relacional permanece.

> Acrescentamos que existe evidentemente o não-lugar como o lugar: ele não existe sob forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele [...] O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias; o primeiro nunca é completamente apagado, e o segundo nunca se realiza completamente [...] (AUGÉ, 1994, p.74)

Nessa direção, pode-se entender os *lugares* pelos usos que lhes dão qualidades e atribuições de pertencimento pelas demarcações físicas e simbólicas no espaço. Eles (os lugares) guardam uma relação muito íntima com a vida social, seja com o passado com seus aspectos tradicionais e localizados, seja pela experiência urbana contemporânea que permitem o entrecruzamento de algumas fronteiras espacialmente estruturadas.

De certa forma a modernidade deslocalizou algumas tradições substanciadas pela cultura que antes garantiam as teias sociais da vida em comunidade. Recupera-se aqui a idéia de que as tradições, apesar dos sistemas racionais impostos pela sociedade moderna, nunca deixaram de servir de parâmetros para o comportamento adotado pelos diferentes atores sociais. Esses processos facilitam a criação de nexos entre identidade e lugar ainda que num contexto contraditório de mundialização da cultura.

Antes, as relações sociais poderiam ocorrer de modo localizado, isto pressupõe uma continuidade no tempo e espaço, pois para Giddens (1991) a tradição leva a uma continuidade do tempo que possibilita a constituição da

passagem entre o passado, o presente e o futuro, permitindo, assim, definir categorias de análise para explicar que há necessidade de se compreender que a *identidade* é representada pela idéia que as pessoas têm sobre si e sobre os outros, ou seja, por diferenciações externas, a partir do espaço construído e pela identificação interna, a partir do tempo contínuo. Pela identificação interna, os indivíduos convergem para os sentidos de pertencimento pela experiência compartilhada. E, pelo olhar do que lhes é externo, selecionam o que lhes aprouver como bom, familiar.

No entanto, as práticas sociais são alteradas pela informação que modificam sua própria constituição. A tradição fica, assim, fragilizada quando não consegue dar conta de intensificar os marcos identitários capazes de perpetuar a tradição. Tomando por base a noção de “desencaixe” de Giddens (1991), entende-se que as práticas sociais podem se realizar sem as referências locais de tempo-espaço: “Por desencaixe me refiro ao ‘ deslocamento’ das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espaço” (GIDDENS, 1991, p. 29).

As práticas sociais realizadas no espaço da cidade de Belém, especialmente, nos portos, têm refletido, por um lado, a tradição do lugar, e, por outro, um movimento que se faz de continuidade da cultura local, sob outra temporalidade que de certa maneira não desvincula a identidade dos atores com o lugar. Por isso, há necessidade de se compreender os processos de ocupação da Amazônia e verificar pelo desenvolvimento das relações do homem amazônico com o rio e sua orla a contribuição para o fortalecimento dessa identidade.

Nessa direção, partir dos espaços concretos de vivência pressupõe uma leitura histórica e simbólica do lugar onde se realizam diversas práticas sociais, em especial, a região amazônica e a cidade de Belém.

1.2 A urbanização da Amazônia e seus reflexos na orla de Belém

Quando da chegada dos conquistadores europeus, a Região Amazônica com mais de quatro milhões de quilômetros quadrados já se constituía em dois ambientes naturais: a terra firme e a várzea. Comparando os dois ambientes naturais, o ecossistema da *várzea* favoreceu a concentração das populações indígenas ao longo do rio Amazonas, cujas aldeias eram caracterizadas por suas grandes dimensões, contrastando com o povoamento mais rarefeito da *terra-firme*.

Não é à toa, portanto, que ao longo da rede hidrográfica do vale amazônico ocorreu a penetração e a fixação do conquistador europeu e, conseqüentemente, a dizimação das populações indígenas.

As estruturas urbano-espaciais da Amazônia até a primeira metade do século XX desenvolveram-se ao longo de uma densa rede fluvial. Conforme Rodrigues (1996, p. 133), “o início do século XVII expressou uma grande ofensiva portuguesa no sentido da consolidação do domínio do território amazônico”.

A partir da criação do Forte do Presépio em 1616, a orla de Belém começou a ter um movimento que se intensificou ao longo do tempo com o incremento do local para a atracação, inicialmente, de canoas e pequenas embarcações. Quando se abriu um novo caminho, em 1627 ligando a margem direita do Piri à Igreja de Santo Antonio, a cidade se expandiu para o então chamado bairro da Campina.

> Essa rua nova, que partia das margens do Piri, defronte da “ponte de estiva” usada para a travessia do mesmo, atravessava um espaço urbanizável muito mais amplo do que o existente no terraço em que se instalara a Feliz Luzitânia; além disso fugia ao litoral da baía de Guajará, subindo pela encosta suavizada do nível 5 – 10 m desta parte da cidade, que se vinha, aos poucos diluindo no rumo da embocadura do citado igarapé (PENTEADO, 1973, p. 48).

Outras ruas foram abertas constituindo novos vetores na direção nordeste, o comércio foi aos poucos se instalando. Nesse período, a segregação sócio-espacial intra-urbana não estava denotada a partir da renda da terra, posto que a incipiente presença de serviços e melhorias urbanos não proporcionaram os elementos necessários para a formação dessa renda.

Para compreensão do processo de ocupação da cidade de Belém, Abelém (1988) faz uma análise destacando três fases:

> Situando-se Belém no vértice de um estuário, sofre as influências do rio e do oceano que inclusive determinaram inicialmente a direção do crescimento da cidade: um vetor que acompanhava o rio Guamá e outro que corria ao longo da baía de Guajará e que deram origem ao aparecimento dos dois primeiros bairros, a Cidade e a Campina respectivamente. (...) Da época da fundação da cidade (1616) até meados do século XVIII a cidade cresceu à beira do rio (Fase Ribeirinha), passando a partir daí a se interiorizar (Fase da Penetração) e após a segunda metade do século XIX a sofre a influência maior do continente, diminuindo as influências fluviais (Fase de Continentalização). (ABELÉM, 1988, p. 35 e 36)

Até a primeira metade do século XIX, as atividades de coleta e de agricultura de subsistência eram desenvolvidas em áreas dispersas pelas tribos indígenas e pelas poucas famílias brancas, que se assentaram nas porções hispânica e portuguesa da Amazônia sul-americana. Os contrastes entre campo e cidade eram minimizados pela vida intrinsecamente associada aos núcleos com a economia rural circundante e pelas reduzidas funções urbanas. No caso da Amazônia brasileira, a produção de especiarias e drogas do sertão era conduzida para Belém, centro regional de função portuária, o único com aspecto de cidade.

No primeiro período da economia gomífera (1865-1912), os núcleos proliferaram-se ao longo dos rios, mantidos como eixo espacial desta economia. As pequenas aglomerações urbanas eram polarizadas secundariamente pela cidade de

Manaus e em primeiro lugar pela cidade de Belém, que apresentavam ritmos altos de crescimento populacional.

> Somente nas últimas décadas do século XIX é que o pujante ciclo econômico da borracha e as graves secas do nordeste provocariam o que já foi denominado de “transumância amazônica”, isto é, o deslocamento em massa de nordestinos para a Região Norte. Como principal porto exportador do látex e centro importador intermediário dos bens consumidos no interior, Belém registrou forte expansão populacional. Se em torno de 1850 exibia cerca de 20.000 habitantes, passaria no final do século XIX a cerca de 100.000, ampliando sua área urbana graças à ocupação das matas existentes ao fundo. (TUPIASSU, 1968, p. 23)

Quanto aos aspectos históricos, ressalta-se que na segunda metade do século XIX a cidade de Belém passou por um processo de modernização de seu espaço, refletindo as novas tendências européias ligadas à industrialização, ao desenvolvimento das ciências e comunicações[4].

Naquele período, Belém passou por grandes modificações no seu espaço urbano, pois na cidade instalavam-se pessoas de alto poder aquisitivo que exigiam serviços urbanos para atender às suas necessidades econômicas, sociais e culturais. Sobre as modificações urbanas da época, Alves (1997) considera que “(...) o intento de urbanização do período reflete a necessidade de satisfação da elite local, a saber comerciantes, fazendeiros, seringalistas, através da melhoria dos equipamentos urbanos.” (ALVES, 1997, p. 30-31)

Segundo Derenji (1994), em 1858, Jerônimo Coelho, então Presidente da Província, indicou a elaboração de um Plano que regulamentaria a ocupação da

[4] De acordo com Derenji (1994, p. 266) as reformas urbanas européias estavam ligadas ao conceito de modernidade. “Os conceitos de racionalidade, eficiência e progresso apóiam as necessidades técnicas dos planos de extensão ou remodelação. Oposições são construídas entre beleza/feiura, saneamento/falta de higiene, atraso/progresso. (...) A decisão de elaborar um novo plano para as cidades, nasce em correspondência com uma fase particular de expansão de expansão econômica, durante a qual é diagnosticada uma crise urbana considerada `doença` a ser `curada, um descontrole a ser equilibrado (...). ainda que se impusesse, através das reformas, uma nova concepção de cidade vinculada a uma sociedade que se formava em moldes industriais e capitalistas, a modernidade pretendida se revestia assim de cientificidade e justificava-se a destruição de tecidos urbanos considerados como degradados ou `doentes`”.

cidade por meio da abertura e alargamento de vias, pavimentação e arborização de ruas. Porém, no governo do Intendente Antonio Lemos, por volta de 1897, as delimitações do referido Plano ganham força modificando por meio do embelezamento e saneamento a cidade de Belém, quando são criadas propostas novas formas de organização do espaço urbano com vistas ao acompanhamento do ciclo da borracha.

A partir desse novo modelo proposto por Antonio Lemos, as alterações são percebidas, sobretudo, por uma padronização estética das ruas e casas. Isso provocou o afastamento do centro da cidade das pessoas de menor poder aquisitivo que antes estavam fixados na cidade com barracos levantados segundo suas posses.

> As mudanças urbanas e na tipologia arquitetônica, ocorridas no período (1897/1911), foram estimuladas por uma legislação progressivamente cerceadora e excludente na medida em que impunha normas para a edificação que uma parcela da população não poderia atender. (...) Na prática a associação destas regras (legislação) eliminaria no meio urbano os temidos cortiços e barracas, ao proibir materiais como palha e barro, investiria contra a casa térrea, predominante nas construções coloniais, e obrigaria a reformar todas as fachadas ao impor platibandas.” (DERENJI, 1994, p. 269)

Pode-se notar, que as mudanças tinham uma preocupação com as formas estéticas e de higiene e deveriam refletir as condições do poder econômico da elite local, como afirma Corrêa (1987, p. 53)

> O Estado, expressão dos interesses vinculados ao comércio da borracha, investiu, sobretudo na organização do espaço urbano de Manaus e Belém, reorganizando-o, dotando de infra-estrutura, criando assim condições para que a euforia da fase áurea da borracha pudesse ser materializada.

Com o declínio da borracha[5], as cidades e núcleos existentes foram tidos como núcleos urbanos em processo de decadência, associados à ausência de economias urbanas que lhes movimentassem a vida, bem como, às economias rurais pouco dinâmicas, fundamentadas em atividades de subsistência e extrativistas de baixo valor comercial, que não possibilitaram um acúmulo de riquezas que atraíssem o capital industrial.

Entretanto, considera-se, segundo Harvey (1980) que o processo gerado no interior da cidade está vinculado à dinâmica global do modo de produção capitalista. Isto envolve a circulação da mais-valia no meio interno da economia da cidade, no momento em que a mesma se industrializa, o "lugar da produção" vai se concretizando, possibilitando assim, que a expansão do padrão de circulação propicie a extração da mais-valia mediante o estabelecimento de relações comerciais interurbanas.

Nessa direção, existem situações nas quais as cidades não são necessariamente "lugares de produção" como as grandes cidades industriais, porém, se revestem da função de levar excedentes para centros mais desenvolvidos. Belém pode ser classificada desta maneira, posto que seu processo histórico se configurou por essa forma de urbanização dependente de outros centros. Ou seja, essa discussão não está deslocada da idéia de que a queda dos preços da borracha impôs uma drástica redução no ritmo de urbanização de Belém, que em 1900 despontava como a quinta maior cidade do Brasil.

[5] Após a decadência da economia gomífera, as terras dos seringais não foram absorvidas por outros processos econômicos; não se transformaram em latifúndios agropastoris. No geral, as terras ou foram abandonadas, tornando-se devolutas, ou se incorporaram ao processo produtivo, a partir da economia camponesa, mesmo quando continuavam sob o domínio formal de ex-seringalistas. O domínio privado de áreas de terras marginais não significa um bem econômico, no sentido capitalista, quando não gera nem lucro, nem renda. (FERNANDES, 1999, p. 28)

Isto revela-nos que as maiores cidades tem seu *status* balizado pela sua importância no processo geral de acumulação capitalista. Nesse sentido, as condições gerais da produção determinam, numa relação intrínseca, o desenvolvimento urbano. Ou seja, a cidade não pode ser entendida por si só, autonomamente, mas a aglomeração humana, a concentração de diversos instrumentos de produção, as necessidades individuais e coletivas têm estreita vinculação com as leis da acumulação capitalista.

O crescimento populacional da cidade de Belém em 1900 acompanhava o ritmo do estado e do país, como demonstram os censos demográficos[6] do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística entre 1872-1901. Esse crescimento provocou, como conseqüência, transformações no espaço da cidade que repercutiram no âmbito social, cultural e econômico, sobretudo, pela concentração de pessoas e de capital, haja vista que Belém naquele período era exigida como elo entre a produção de seringa e a indústria inglesa.

Nota-se que essa concentração de trabalhadores e de meios de produção, somados ao desenvolvimento de outros processos, cria a possibilidade de melhorar a produção e aumentar a circulação de mercadorias, culminando com a reprodução do sistema capitalista.

Essa característica de Belém como pólo comercial foi fundamental para desencadear a urbanização da cidade, especialmente, pelas necessidades postas pelas mudanças ocorridas na estrutura urbana. Assim, pode-se dizer que Belém iniciou um processo de urbanização, porém, sem o desenvolvimento de uma industrialização consistente capaz de caracterizá-la como cidade industrial e com intenso fluxo migratório gerando uma forma urbana também dependente.

---

[6] O Brasil contava com 17.438.434 habitantes, enquanto que o Pará alcançava o índice de crescimento superior ao nacional com taxa de 35,60% e 445.356 habitantes. A população de Belém, por sua vez, cresceu 92,87, com 96.560 habitantes.

Não obstante, essa concentração econômica evidenciada de maneira significativa até o início da segunda metade do século XX fez emergirem muitos problemas na estrutura urbana e, conseqüentemente, na vida dos moradores da cidade, e isto se agravou muito mais com o aumento da necessidade de moradia, de equipamentos urbanos e de emprego, que não foram supridos pela estrutura econômica sem um vigoroso processo de exclusão. Em certa medida, os problemas urbanos apresentados pela cidade de Belém não se distanciam dos apresentados pelas cidades industriais, pelo contrário, são muito mais intensos e segregadores.

Nas primeiras décadas do século XX, no processo de ocupação de Belém, especialmente, entre 1920 e 1940, constata-se um decréscimo na taxa populacional como resultado da estagnação econômica que reduziu a urbanização frenética em curso. E, como resultado também das políticas urbanísticas implementadas pelo Intendente Antonio Lemos a cidade cresceu de forma irregular.

O fluxo populacional e urbanizatório na região amazônica e, conseqüentemente, na cidade de Belém, foi retomado a partir da Segunda Guerra Mundial, sobretudo, pelo investimento norte-americano para obter o acesso à borracha, matéria-prima imprescindível para a produção da indústria bélica.

> No início dos anos 40, quando o governo brasileiro comprometeu-se com o governo americano, por meio dos “Acordos de Washington”, em abastecer o mercado daquele país de látex, matéria-prima estratégica, procurou-se retomar as atividades extrativas da borracha, agora com a participação do Governo Federal. (FERNANDES, 1999, p. 32-33)

A década de 1940 contou com a intervenção do Estado na Amazônia, com proposta de inserção da região amazônica no modelo de economia nacional, inclusive pela constituição da grande propriedade de terra pela via da incorporação

de terras regionais ao mercado nacional de terras[7]. As tentativas de interligar os extremos territórios do país impulsionaram a elaboração do plano de Valorização econômica da Amazônia – PVEA, no segundo governo de Getúlio Vargas.

> Neste plano era dado papel de destaque à formação de infra-estrutura, convergindo com a ênfase que o governo seguinte, de Juscelino Kubitschek, daria à construção de estradas, cuja fundamentação básica era expandir as possibilidades de novos mercados. (FERNANDES, 1999, p. 37)

Nessa direção, entende-se que a ocupação de Belém recebe os impactos da ocupação da região amazônica, considerando suas peculiaridades regionais, compreendendo outros fenômenos como: a migração rural para as cidades, a formação de centros urbanos em decorrência de complexos industriais e minerais, a construção de estradas, e enfim, os problemas sociais resultantes desse processo.

> É a partir da década de 60 com a abertura da Belém-Brasília e com a extensão dos incentivos fiscais a projetos agropecuários que vão se acentuar as tensões socais com a corrida às terras da Amazônia, agravadas ainda mais com novas estradas que passam a cortar a Região (Cuiabá-Santarém e Transamazônica, por exemplo, além de estradas estaduais ligando núcleos urbanos a esses eixos rodoviários), com os projetos de colonização e com as facilidades creditícias. (ABELÉM, 1989, p. 27)

Com essas facilidades e aberturas acima citadas, têm-se uma ocupação de maneira geral na Amazônia, onde os centros urbanos crescem sem nenhum planejamento e desordenadamente, gerando, assim, vários problemas sociais.

A integração da Amazônia às outras regiões contribuiu para a entrada de produtos manufaturados de regiões mais desenvolvidas e enfraqueceu sua pequena

[7] A ditadura de Vargas, que já manifestara anteriormente seu interesse de integrar a região à economia nacional, com a “marcha para o oeste’ faz suas primeiras tentativas de intervenção na região, por meio de uma instituição federal denominada Fundação Brasil Central-F.B.C, criada pelo decreto-lei de nº 5.878, no dia 4 de outubro de 1943. O objetivo da fundação era desbravar e colonizar, particularmente as zonas compreendidas entre os rios Araguaia e Xingu e o Brasil Central e Ocidental. (FERNANDES, 1999, p. 33)

rede industrial. A abertura da Rodovia Belém-Brasilia também é um dos fatores determinantes no processo de ocupação da Amazônia, colocando-a em conexão direta com outras regiões, fomentando o aparecimento de novos centros urbanos.

> A construção da referida estrada fez-se, pois, em um contexto marcado pela necessidade de ampliação dos mercados potenciais para os produtos que passam a ser fabricados no centro-sul do país, e pela forma adotada para a circulação e comercialização das mercadorias produzidas, que privilegia a produção de veículos automotores, fazendo com que as ações governamentais reorientassem os investimentos públicos concernentes à infra-estrutura de transportes e passasse a investir na construção de estradas e rodagens. A partir dessas vias, as terras paraenses, que em sua maioria em terras "livres", se incorporaram aos mercados, por meio de agentes econômicos do Sul e Centro Oeste do país. (FERNANDES, 1999, p. 37)

Entende-se que a mobilidade do trabalho, tendo em vista a urbanização em curso no país, caracteriza-se como mola propulsora para a ocupação da Amazônia. Essa foi a forma adotada pelo governo federal para atrair migrantes e trabalhadores sem que lhes fosse concedida a propriedade da terra. Sobre a ocupação da Amazônia nesse período, Becker (1994) ressalta que:

> É o trabalho de milhares de migrantes que sustenta a expansão da fronteira. Mas, do mesmo modo que a fronteira amazônica não é o espaço de expansão agrícola como as fronteiras de outrora, tampouco é o 'espaço vazio', absorvedor de população e muito menos a de destino rural. E, embora a decisão de migrar seja individual, em conjunto ela é fortemente induzida por ação governamental, e não um fenômeno predominantemente espontâneo. (BECKER, 1994, p. 44)

Destaca-se que a partir dos governos militares pós-64, a Amazônia passou por modificações na sua economia devido à implantação de incentivos fiscais e empresas privadas que tinham por objetivo diminuir as desigualdades regionais, e propiciar o desenvolvimento regional, possibilitando maiores oportunidades de progresso. No entanto, percebe-se que seus efeitos repercutiram de maneira equivocada. Observa-se que os incentivos fiscais foram concentrados nas mãos de

poucos, o que proporcionou a concentração e exacerbação de conflitos sociais, já que se deslanchava o processo de exclusão das camadas populares, quer seja no campo ou na cidade, o que refletiu na produção do espaço urbano de Belém.

A desestruturação de formas de sobrevivência no campo, conflitos fundiários e migrações para a cidade transformaram Belém num pólo atrativo de um grande contingente de trabalhadores à procura de emprego e melhores condições de vida.

Esse crescimento populacional juntamente com o processo de valorização urbana fez com que ocorresse mais intensamente, a verticalização da cidade. Dessa forma, o centro de Belém foi consolidação com suas áreas de terra firme concentradas nas mãos de pessoas que detinham maior poder aquisitivo e que, portanto, eram servidas pelos equipamentos e serviços urbanos.

Às pessoas de menor poder aquisitivo coube ocupar as áreas de cotas mais baixas, próximas aos canais, que se constituíram como solução nas décadas de 50 e 60, do problema da moradia também para os migrantes. Essas áreas, inundadas a maior parte do ano, não ofereciam as mínimas condições de habitabilidade, iniciando o processo de favelização do centro urbano conhecido como ocupação das baixadas[8] a partir do movimento de expansão e de renovação urbana.

> À medida que a cidade se expandiu e recebeu seus primeiros equipamentos urbanos, encontrou os acidentes hídricos, contornando-os em vez de saneá-los, o que levou a ocupação a ser feita preferencialmente nos terrenos de cotas mais altas, deixando grandes áreas desocupadas, formadas por terrenos alagados ou alagáveis, de cotas baixas. Isso deu um perfil irregular à cidade, condicionando seu crescimento ao comprimento até a Primeira Légua Patrimonial[9], o que trouxe sérias dificuldades a sua expansão, pois era limitada por áreas de propriedade do exército, Marinha, Aeronáutica, universidade e de outras unidades educacionais (...). (ABELÉM, 1988, p. 36)

[8] "Essa denominação decorre das condições topográficas de certas frações da área urbana, correspondentes ao nível da planície de inundação, constantemente alagadas ou sujeitas a inundações durante determinadas épocas do ano" (TRINDADE JR. 1997, p.1).

[9] Área de terra de aproximadamente uma légua (contada a partir do marco de fundação da cidade) doada em 1627 pelo Governo da Província do Maranhão ao conselho Municipal de Belém, ficando, a partir desse momento, sob o Jus Domini do Governo do Município. (Trindade Jr. 1993, p. 33)

Assim, Belém passa a ter uma importância de metrópole[10] e também problemas urbanos de ordem metropolitana, que se acentuaram com a aproximação aos demais centros urbanos. Se por um lado houve um fluxo maior dos produtos da região para o eixo sudeste, por outro, a entrada de produtos de outras regiões provocou uma concorrência desigual.

Nesse sentido, pode-se compreender o processo de expansão urbana a partir de determinantes que perpassam as relações capitalistas e influem sobre o desenvolvimento do espaço urbano.

Há, portanto, necessidade de se ter a visão da cidade dentro de um processo configurado por uma revolução tecnológica que aproxima o mercado mundial, determinando não só as relações econômicas, como sociais, políticas e culturais, bem como o espaço urbano.

> E por espaço urbano entende-se que é uma categoria histórica e, por conseguinte, o seu conceito muda através do tempo. Nesse sentido, a urbanização pode ser entendida como um espaço em permanente mutação, como espaço mutante. (SOUZA, 1995, p. 66)

No Brasil, essa revolução acentuou as diferenças sociais, afetando diretamente o mercado de trabalho pela exclusão do trabalhador do setor formal, haja vista a exigência de maior qualificação de mão-de-obra, provocada pelo elevado índice de desemprego e um número crescente de trabalhadores no setor informal.

As políticas públicas desenvolvidas pelo Estado não conseguem dar conta das carências urbanas, fragmentando-se cada vez mais o tecido metropolitano,

[10] Destaca-se segundo Trindade Jr. (1998, p. 3) que essa fase da metropolização “se inicia ainda na década de sessenta e que se consolida nas décadas seguintes e que pressupõe a incorporação de cidades e vilas próximas a Belém, definindo uma malha urbana única, ainda que fragmentada”.

considerando os bolsões de pobreza, desemprego, falta de saneamento e perda da qualidade vida, configurando, assim, a segregação urbana.

A reestruturação econômica com todo o seu aparato tecnológico influencia na territorialidade do espaço urbano, conotando a cidade dentro de um novo e complexo contexto urbano, pois segundo Souza (1995, p. 66): “O urbano é o abstrato, o geral, o externo, onde está a produção, as classes sociais, a divisão do trabalho. O conjunto destas histórias é que nos dá a teoria da urbanização”.

A partir da conceituação de meio técnico-científico-informacional[11] proposto por Santos (1993), o Brasil, ainda que parcialmente, conseguiu integrar suas regiões, principalmente durante o regime militar, que a fim de aumentar o mercado consumidor e suas exportações, modernizou a agricultura e buscou interligar o território brasileiro para a livre circulação de mercadorias.

As rápidas transformações ocorridas, especialmente a partir da década de 60, resultaram do processo de fluidez de informação, pois como afirma Santos (1993, p. 44): “A creditização do território, a dispersão de uma produção altamente produtiva, a expansão do capitalismo, a exacerbação do movimento não seriam possíveis sem a informatização do espaço brasileiro”.

Os reflexos dessas mudanças se materializam na cidade de Belém, sobretudo, pelo crescimento da população na década de 70, com fluxo de pessoas vindas tanto de estados do nordeste quanto de pessoas oriundas do interior do estado do Pará. Em seguida, percebe-se que outras cidades também começam a

[11] Para Santos (1999) o meio técnico-científico-informacional compreende uma interação da ciência e da técnica determinada pelo mercado. Assim, pensar em mercado global pressupõe a idéia de ciência e técnica. E ainda, “(...) os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, já que, graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e, na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação (...)” (p. 190).

receber um número significativo de pessoas, especialmente, na década de 80, como reflexo da implantação de Grandes Projetos desenvolvidos pelo governo federal.

A metropolização das grandes cidades pauta-se, portanto, numa desagregação sócio-espacial e cultural, de amplos contingentes populacionais e de sua concentração em espaços urbanos, onde as inovações tecnológicas pressupõem maior acumulação capitalista.

Porém, esse aglomerado populacional urbano, que se organiza a partir dos anos 1980, não consegue dividir o espaço metropolitano. Por conseguinte, ocorre um retrocesso da socialização de infra-estrutura urbana na medida em o Estado se afasta das carências coletivas. (MELO, 1993)

Em decorrência da ausência de políticas que correspondam às demandas da população surge o fenômeno da desmetropolização[12], ou seja, há um fluxo de pessoas de classe média em direção às médias cidades, ao passo que cresce o número de pobres nas grandes cidades, configurando assim a pobreza metropolitana[13]. Neste sentido, as cidades médias para Santos

> (...) passam a acolher maiores contingentes de classes médias, um número crescente de letrados, indispensáveis a uma população material, industrial e agrícola, que se intelectualiza. Por isso assistimos no Brasil, a um fenômeno paralelo de metropolização e desmetropolização, pois ao mesmo tempo crescem cidades grandes e cidades médias, ostentando ambas a categoria incremento demográfico parecido, por causa em grande parte do jogo dialético entre a criação de riqueza e de pobreza sobre o mesmo território. (SANTOS, 1993, p. 55)

[12] "Havia em 1980, apenas quatro cidades com mais de meio milhão de habitantes fora das nove Regiões Metropolitanas. Elas são nove em 1991 e 12 em 1996. Essas aglomerações (Brasília, Manaus e Goiânia, agora na casa de 1 milhão de habitantes, além de Campinas, São Luis do Maranhão, Natal, Teresina e Campo Grande) somavam 5,11 milhões de habitantes em 1980 e têm 7, 428 milhões em 1991, o que representa um acréscimo de 44, 23% bem superior ao registrado pelas nove Regiões Metropolitanas, que foi de 22,33%. (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 207)

[13] A Região Metropolitana de Belém é exemplo desse fenômeno, pois segundo Alves (1997, p. 20) "(...) observa-se que de 1980 a 1991 a variação relativa de crescimento de sua população foi a 4ª maior do país, ficando a frente de metrópoles como Porto Alegre, Belo Horizonte, São Paulo, Recife e Rio de Janeiro. Desta forma, a variação relativa de crescimento populacional da RMB, revela uma tendência de que a pobreza passe a concentrar-se, com mais intensidade em metrópoles regionais".

Compreende-se que há dispersão das classes médias no território em função das mudanças na divisão internacional do trabalho, incremento tecnológico difusão de uma materialidade voltada aos fins econômicos e socioculturais.

Tabela 1: Concentração da população nas Regiões Metropolitanas

	População que se instala nas Regiões Metropolitanas	*% do aumento da população nacional que se instala nas Regiões Metropolitanas*
1940-1950	3.052.907	28,75
1950-1960	5.952.919	32,62
1960-1970	8.596.874	37,46
1970-1980	11.259.743	4337
1980-1990	7.724.586	29,98
1991-1996	3.212.689	31,61

Fonte: SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 207.

Enquanto as cidades médias crescem, há diminuição relativa das grandes cidades em seus aspectos demográficos. Esse movimento observado nas médias cidades de relativo crescimento superior ao das grandes cidades é denominado por Santos de Involução Metropolitana[14].

Para Santos (1993), esse fenômeno significa que as áreas urbano-metropolitanas do país não mais concentram e controlam em seu poder as atividades econômicas, políticas e sociais.

Desta forma, a Região Metropolitana de Belém insere-se neste contexto na medida em que essa metrópole possui relativo crescimento populacional, pois há cidades que vêm apresentando um maior crescimento populacional do que a RMB, tais como Marabá, Tucuruí, Parauapebas, Abaetetuba, Conceição do Araguaia, Castanhal, Santarém, Itaituba, Paragominas, Altamira e Barcarena.

[14] Quanto às metrópoles, por sua própria composição orgânica do capital e do espaço, continuam a acolher populações pobres e despreparadas. Os próximos anos marcarão ainda um crescente fluxo de pobres para as grandes cidades. Em resumo, a metropolização se dará também como “involução”, enquanto a qualidade de vida poderá melhorar nas cidades médias. (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 209)

Não obstante, diante desse contexto, a população desprovida das condições básicas de vida nas grandes e médias cidades não consegue acompanhar o ritmo das exigências de alta qualificação da mão-de-obra no mercado formal.

O conhecimento tecnológico e qualitativo quando incluído no mercado de trabalho tem como conseqüência um aumento no número de trabalhadores no setor informal da economia. A maioria das pessoas trabalha por conta própria ou não têm a carteira profissional assinada pelo empregador, o que, portanto, exclui os trabalhadores de terem seus direitos previdenciários garantidos. Esse quadro caracteriza uma nova divisão social do trabalho, na medida em que a grande maioria dos trabalhadores é alijada do processo produtivo por não terem acesso à informação e às inovações tecnológicas no mercado de trabalho.

Dessa maneira, a qualidade de vida dessa parcela da população fica comprometida, pois a mesma não possui rendimentos suficientes para garantir suas necessidades individuais. Esse comprometimento se dá também em nível coletivo, no momento em que essa parcela é excluída e cada vez mais distanciada dos serviços coletivos em nome da urbanização e da modernidade.

Em face destas informações, importa dizer que todo o crescimento vivenciado pela cidade de Belém nas últimas décadas trouxe como resultado um descompasso entre a dinâmica demográfica e a criação de possibilidades para o emprego da maioria dos trabalhadores, e ainda, a ineficiente ação do Estado em cobrir as áreas desprovidas de infra-estrutura e de políticas de promoção da população.

A cidade de Belém, já na década de 80, possuía uma população de 950.000 habitantes. Na primeira metade desta década os índices populacionais apresentam-se de forma crescente. Porém, esse crescimento é baixo se comparado às décadas de 60 e 70, pois no estado do Pará, o percentual de participação da população

baixou de 29,24% para 27, 45% na capital. Segundo Alves (1997) “Em 1991, Belém chega a 1.244.688 habitantes. Esse número revela que essa cidade novamente apresenta um decréscimo em termos populacionais se comparado ao estado do Pará, que possuía 5. 084.726 habitantes.”

Tabela 2: Densidade Demográfica no Pará/RMB/Belém/Ananindeua

ESTADO/RMB/MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO (HABITANTES)
PARÁ	5.590.764
RMB	1.478.437
BELÉM	1.198.850
ANANINDEUA	279.587

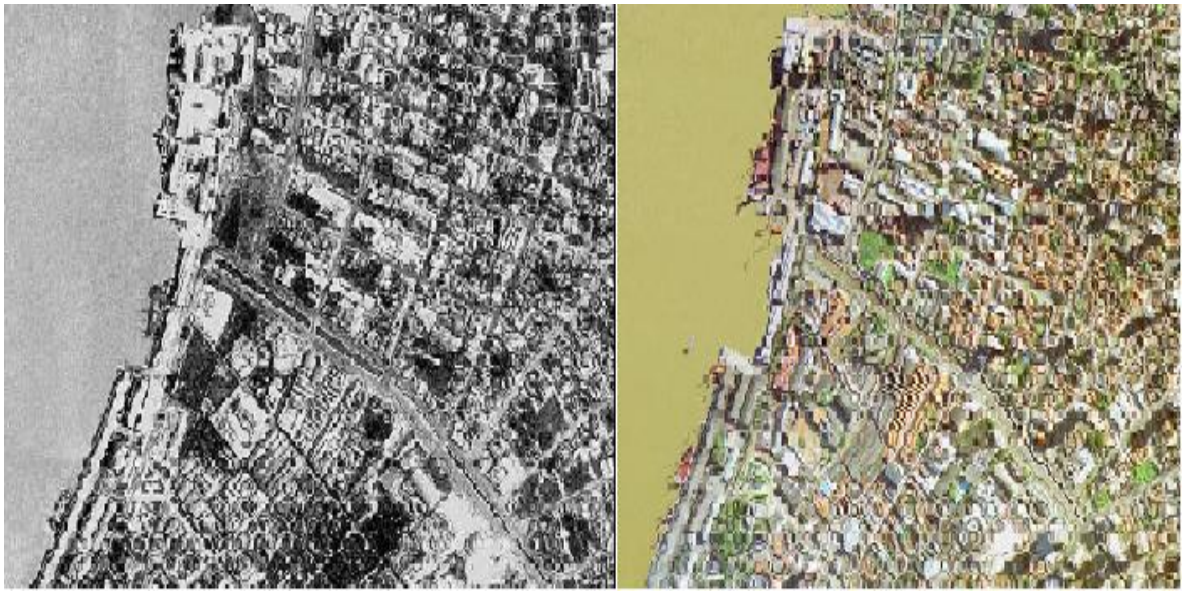
Fonte: montado a partir de dados do IBGE/IDESP com base no Censo Demográfico – IBGE/1991

Vale ressaltar o fato de que Belém, por estar inserida nas condições gerais de produção, passa por um processo de transformação sem planejamento territorial urbano que dê conta da nova realidade sócio-econômica. Logo, os problemas enfrentados que remontam o século XIX e partem de uma frágil economia e um setor terciário predominante com baixa absorção da classe trabalhadora afeta diretamente as condições de vida da maioria da população da cidade. Essas dimensões têm um peso significativo na estruturação da malha urbana e na ocupação da orla de Belém.

A apropriação da orla, em grande medida, se deu por parte dos agentes econômicos tais como grandes e médias indústrias, comércios e serviços, e passou ao longo do tempo por modificações resultantes das diversas formas de apropriação, pois, os agentes são diferentes.

Nessa expansão, a orla da cidade de Belém também se constitui em espaço para a moradia e para a realização do comércio por pequenos negociantes ou por firmas que se instalaram nesses espaços. Percebe-se que a orla, aos poucos, foi apropriada de diversas formas, por diferentes sujeitos, configurando uma mudança física num primeiro olhar, conforme a figura abaixo:

Ortofoto 1: Evolução da orla de Belém (1977-1998)



Fonte: Companhia de Desenvolvimento e Administração da área Metropolitana de Belém – CODEM, 1998.

A ocupação das áreas de “baixadas” próximas aos rios urbanos e à orla de Belém configura processos de realização da cultura local que estão vivos no dia-a dia da cidade. Seja pela prática da pesca, pela agricultura de subsistência, ou ainda, pela troca de mercadorias. Porém, a referência deve ser feita também aos diversos agentes[15] produtores do espaço urbano que, dependendo do interesse ocupam a orla fluvial da cidade e concorrem para práticas que nem sempre estão relacionadas aos interesses da coletividade.

> As pequenas, médias e grandes cidades ribeirinhas ou costeiras da Amazônia, mais que ontem se defrontam com problemas de natureza variada que se refletem na estrutura física e estética de suas orlas. Dependendo de seu contexto social e ambiental apresentam problemas que não raro se convertem em tensões ou mesmo conflitos, envolvendo a população local e outros segmentos da sociedade civil, dentre eles pescadores, gestores municipais, organizações comunitárias, centros comunitários, que se propõem a participar efetivamente do processo de desenvolvimento local. (FURTADO, 2003, p. 18)

[15] Estes agentes serão evidenciados no terceiro capítulo deste trabalho.

Isto fornece a idéia de demandas diversas que se apóiam nessa materialidade da cidadania plural colocada pela existência de representações e práticas construídas pelas pessoas que interagem no espaço, conformando uma "cartografia" de poder complexa e híbrida.

Nessa direção, em Belém, este fato provocou certas disposições, demarcações e deslocamentos espaciais reforçando semelhanças e diferenças entre os agentes produtores. A orla do centro da cidade, ao passar por processos de revitalização e de preservação do patrimônio histórico, viu se distanciar cada vez mais extratos de baixa renda da população.

> Os centros urbanos estão marcadamente associados às origens das próprias cidades, pois geralmente são suas áreas mais antigas, porém a despeito dos aspectos físicos, o centro urbano também é um acontecimento, ou um fator social representativo das forças atuantes na cidade como um todo. (MESQUITA, 2005, p. 20)

Ao longo de trechos da orla segmentos imobiliários e de serviços se instalaram modificando a dinâmica local, posto que muitos empreendimentos foram estimulados pela economia municipal. Contudo, esse movimento é marcado pelas características locais de Belém como cidade portuária, que tem no porto formal e informal a identidade de um fluxo que se realiza ao longo de sua história, considerando, inclusive as mudanças ocorridas nos aspectos físicos, econômicos, políticos e culturais.

> A tentativa de entender a cidade pelos seus portos e trapiches pressupõe interpretações de mudanças culturais como condição para uma leitura marcante e axial do rural em diferentes contextos da Amazônia contemporânea. Porto e trapiche permitem examinar a rede de relações vividas por personagens situados em mundos que se aproximam e diferenciam. (MARIN, 2003, p. 79)

Por isso, entende-se que a urbanização da Amazônia trouxe a multiplicação de agentes, representações e práticas presentes na orla de Belém, colocando no circuito redes que seformam a partir dos fluxos locais e externos, como veremos no capítulo a seguir.

Capítulo 2: Cidades portuárias na formação de redes locais e regionais

2.1 Belém no contexto das redes locais e regionais

No período que seguiu os anos 50 e 60, o Estado se tornou em grande medida, responsável pelo crescimento econômico que, não obstante, estava associado ao ideário de paz social. Isto “alimentou a utopia de uma sociedade estável de consumo de massas, com bem-estar e liberdade para todos” (FIORI, 2003, p. 18). Pode-se dizer que este programa de Metas, especialmente, a partir do governo de Juscelino Kubitschek, contou com intensa participação de grupos internacionais por meio de Investimento Estrangeiro Direto - IED, no período da Guerra Fria.

O que provocou um alto crescimento urbano e uma industrialização em ritmo acelerado, no entanto, a região amazônica participou deste processo como ofertante de matéria-prima e nos anos que se seguiram caracterizaram-se por governos autoritários e pelo acirramento da desigualdade social onde a ocupação é justificada pelo ideário da Segurança Nacional no período pós-1964.

A intervenção do Estado teve sua afirmação no período compreendido, especialmente a partir do segundo pós-guerra, precedida pela crise do liberalismo, do *laissez-faire* e do esquema de governança internacional. E também, pela experiência norte-americana de cunho keynesiana e pela dinâmica adotada na administração de Roosevelt. Esta experiência tornou-se modelo para os países europeus na reconstrução das economias pela forte intervenção do Estado na regulação econômica.

> Esse modelo só pode afirmar-se com uma força coerente naqueles países que conseguiram se dotar de condições sociopolíticas bem determinadas. O fator decisivo foi a emergência de uma dinâmica virtuosa, alimentada pelos modos de repartição dos ganhos de produtividade, entre acumulação e salários reais. Foi na relação salarial que esse modo de repartição dos ganhos de produtividade entre capital e trabalho se afirmou, permitindo a recomposição dinâmica de produção e consumo de massa. Assim, podemos dizer que o fordismo baseou sua força homogeneizadora mais nas novas características da relação salarial do que nas próprias políticas econômicas. (COCCO, 2001, p. 63)

Entende-se assim, que a expansão do papel do Estado pressupôs um movimento de recomposição política tanto dos componentes empresariais pela identificação com um Estado keynesiano-fordista, quanto dos trabalhadores pela re-inserção nos novos sindicatos, em sujeitos coletivos.

No Brasil, este modelo não conseguiu ser implantado em sua integridade, posto que a industrialização e a sua dinâmica no processo de substituição das importações não deram conta de “recompor as instâncias de organização e as de representação dos interesses que caracterizaram as economias fordistas centrais” (COCCO, 2001, p. 65). O desenvolvimentismo privilegiou as empresas de capital internacional, bem como as camadas médias da sociedade, não gerando condições para o acesso aos chamados bens de consumo duráveis para a massa de trabalhadores, como ocorreu nos países centrais.

Dessa maneira, a representação dos interesses dos trabalhadores era influenciada pela condição de existência de um sistema de partidos para a mediação dos segmentos presentes na sociedade. Considera-se nesse sentido que a cidadania foi caracterizada pela intensa institucionalização dos conflitos existentes e das regras colocadas a partir do papel do Estado intervencionista na industrialização e, ao mesmo tempo, do impedimento da formação de esferas legítimas de representação política. Esse fato torna evidente a dificuldade e o enfraquecimento

dos trabalhadores industriais de se agregar para enfrentar e expressar suas demandas reais.

Ressalta-se que o modelo de substituição de importações não permitiu um crescimento do mercado interno capaz de absorver o movimento da produção, apesar de criar um parque industrial considerável, e isto provocou a concentração de um grande número de trabalhadores nas áreas urbanas sem a possibilidade de se inserir no ciclo econômico, aliado à desigualdade na distribuição de renda.

A crise, pois, do fordismo tem sua emergência via crise do Estado pela limitação progressiva da possibilidade de diminuir os conflitos sociais, especialmente pela repartição dos ganhos de produtividade que ainda hoje são colocados no âmbito do corporativismo dos sindicatos. No entanto, com a agudização da crise, houve o surgimento de um processo de difusão territorial de novos atores e de novas formas de organização do empresariado, pela mobilidade territorial e social das forças de trabalho para desenvolver atividades industriais formais e informais.

No caso específico de Belém, esta difusão territorial do informal é uma das características básicas da estrutura interna da produção e do consumo determinadas, de um lado, pela dinâmica da institucionalização do modelo como paradigma de regulação da sociedade capitalista moderna e, de outro lado, pela expulsão do campo e do crescimento da cidade, particularmente de sua periferia.

As “saídas” possíveis para a crise “a brasileira” consistiram em reorientar alguns vetores da produção para os países em desenvolvimento, bem como, a diminuição de valores incorporados aos processos produtivos. Em segunda medida, a corrida por novos e diferentes mercados consumidores caracterizando-se pela economia pós-fordista.

> O paradigma pós-fordista é, antes de mais nada, um paradigma social e qualifica-se pela integração produtiva dos consumidores como produtores, pois eles participam da produção, desde o momento da concepção, em dois níveis: pela integração em tempo real dos comportamentos de consumo; e pela proliferação disseminada dos atos criativos, lingüísticos e comunicativos. (COCCO, 2001, p. 87)

Com o deslocamento paradigmático da produção, há também a mudança de eixo na sociologia urbana na medida em que o papel da cidade desenha-se a partir de um território capaz de desempenhar funções de caráter regional, para além do papel de metrópole. São sistemas territoriais locais e, ao mesmo tempo, concentração de redes globais, constituindo-se em espaços policêntricos de redes, determinando novas verticalidades, outras fragmentações e novas formas de segregação.

Pode-se dizer que o processo de reestruturação do aparelho produtivo nos países desenvolvidos iniciou na década de 1970, quando as firmas industriais buscaram de forma crescente, novos mercados. Isso pode ser percebido na utilização de estratégias que visam à diminuição dos custos de produção, como a adoção de novas tecnologias da informação e comunicação (NTIC), bem como as relativas ao transporte e aos recursos da eletrônica e da informática nos processos de produção.

Os novos métodos de gestão visam, além de atender as exigências dos clientes, o desenvolvimento de competências capazes de acompanhar as demandas dos mercados consumidores.

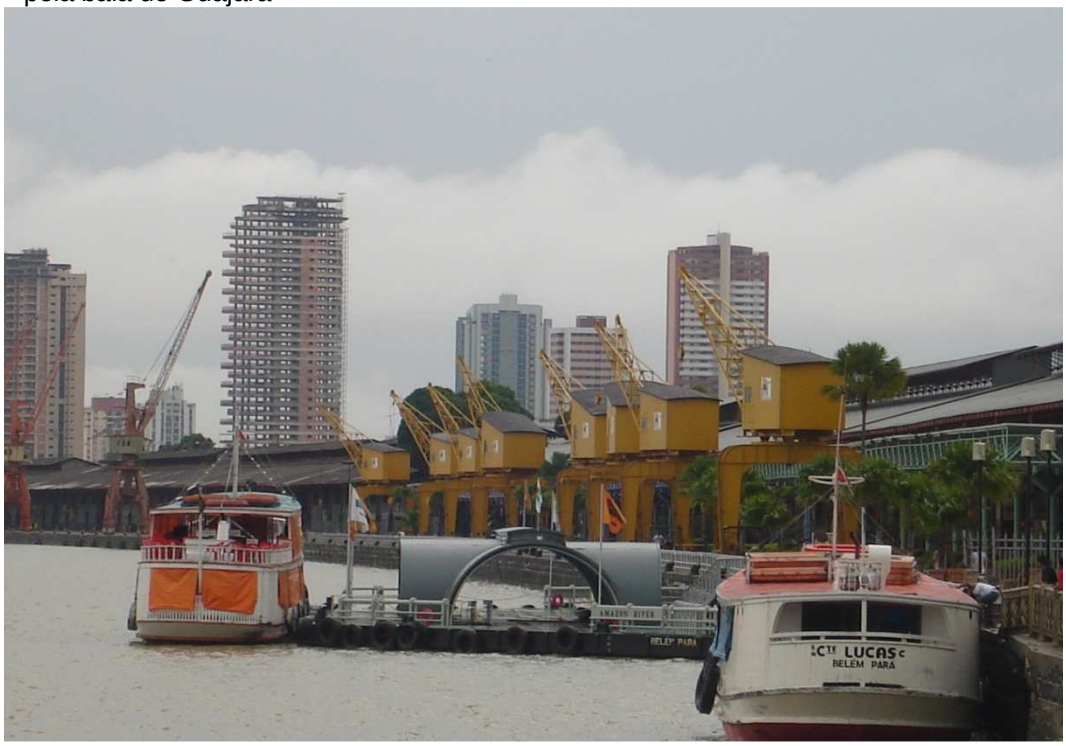
As regiões que articularam recursos e competências territoriais, a partir de arranjos produtivos horizontais, tiveram a possibilidade, segundo Monié e Silva (2003) de desenvolver projetos alternativos de desenvolvimento, seja pela flexibilidade da qualidade da produção; pela emergência de um território permeado de interações não só físicas quanto sociais; seja pela agregação de valor amparada

por modelos logísticos de circulação e produção ou pela articulação das tecnologias da informação que aproximam, cada vez mais, os diversos atores presentes no território.

A globalização promove a competição entre os territórios para a captação de fluxos de bens, capitais e informações que circulam em volumes cada vez maiores no espaço econômico mundial. No Brasil, tem-se apostado na economia regional a partir do incremento de equipamentos e infra-estruturas de última geração e de mudanças nas institucionalidades a fim de captar volumes de fluxos materiais e imateriais.

Em Belém, essas mudanças podem ser verificadas, sobretudo, na reforma de espaços da orla que antes serviam apenas par a produção, circulação de mercadoria, hoje, foram transformadas também em espaço de consumo e de lazer, como no exemplo abaixo:

Foto 1: Modernização da Estação das Docas com trapiche para passeio turístico pela baia de Guajara



Fonte: Pesquisa de campo
Foto: Andreza Araújo (2005)

Nessa direção, as cidades portuárias ocupam um lugar estratégico frente às atuais formas de organização da economia mundializada, pois conforme Sassen (1995) é preciso considerar o papel central da cidade como "complexo de produção", sobretudo, pelo duplo fluxo, de serem localidades e também *translocalidades*, as cidades desvencilham-se da nação na medida de sua abertura aos fluxos mundiais que as deslocam para além desses espaços nacionais[16]. Este papel, no entanto, é privilégio de algumas metrópoles globais.

> Ele caracteriza num plano mais amplo, um processo de produção complexo, que envolve a cidade em sua generalidade, como concentração de um conjunto de serviços especializados ligados à economia da informação, e como lugar de desenvolvimento de competências específicas outrora encapsuladas pelo funcionalismo industrial. As cidades portuárias – e não os portos – caracterizam perfeitamente esse aparelho produtivo pós-industrial, na medida em que conjugam as atividades de indústria e as de comércio (COLLIN *apud* SILVA, 2003, p. 44).

Nossa abordagem parte do entendimento de que a cidade de **Belém** representa um local estratégico de organização da economia da informação que pode ser potencializado pela multiplicidade de trocas e formação de redes de alcance mundial. E, não apenas o porto formal, mas também os pequenos portos fazem parte de uma rede e podem ser compreendidos na interação entre o econômico e o sociopolítico. Essa interação dá à cidade a possibilidade de se superar como local de realização de políticas públicas, para também intermediar as relações entre empresas e mercados, no processo de circulação entre o local e mundial, por constituir territórios produtivos de diversas ordens.

[16] A análise de Sassen (1995) sobre as cidades mundiais no contexto da economia global permite a idéia de uma redefinição dos papéis de contextos urbanos que se modificam em lugares estratégicos para a coordenação internacional e prestação de serviços da economia mundial. Para a autora, "esses sistemas urbanos transnacionais se tornam co-extensivos com os Estados-Nação". (cf. SASSEN, 1995, p. 47)

Ora, para além da rapidez dos fluxos, da eficiência técnica das redes de comunicação, há que se considerar a qualidade da interação dos atores econômicos e sociais, capaz de pressupor um ambiente produtivo. Isto constitui a base da produtividade que depende, de forma crescente, das “relações entre transporte e serviços de apoio ao comércio e à produção que agregam valor ao fluxo” (MONIÉ, 2003, p. 58). Portanto, entender a dinâmica dos pequenos portos pode facilitar a geração de alternativas capazes de enfrentar a questão do desenvolvimento local na direção da sustentabilidade.

Foto 2: Casa das Onze Janelas na orla central de Belém

Fonte: Pesquisa de campo (2005)
Foto: Andreza Araújo

O processo de reestruturação por que passa a economia mundial, se caracteriza pela emergência de novos territórios produtivos, por um estado crescente do comércio internacional e pelas novas maneiras de conceber a gestão dos fluxos. Assim, os sistemas de transportes são reconfigurados pelas exigências dos agentes

econômicos e do novo modelo de acumulação flexível. Neste sentido, pensar a pequena produção a partir de uma cadeia produtiva e logística torna-se central para produzir políticas públicas adequadas às potencialidades das economias locais.

O modelo fordista de produção baseado na produção e consumo de massa e na intervenção do Estado, nas décadas seguintes à Segunda Guerra Mundial, tinha sua centralidade na fábrica industrial e no território nacional. O que se constituía como paradigma da própria gestão da cidade. Essa estratégia garantiu crescimento econômico e desenvolvimento social aos países centrais. A crise deste modelo, no final dos anos 1960, foi desencadeada, sobretudo,

> (...) pelo declínio relativo dos ganhos de produtividade; saturação dos mercados de bens de consumo; oscilações quantitativas e qualitativas dos mercados que colocaram sob suspeita a rigidez da produção e da relação salarial; contestação crescente da organização do trabalho industrial e da sociedade de consumo (MONIÉ, 2003, p. 59).

Também a legitimidade do taylorismo se apresenta enfraquecida pela necessidade de novas formas de organização do trabalho, bem como, pelo comportamento e estratégias de valorização do capital desenvolvidas pelas empresas, a partir do uso de novos equipamentos e do uso intensivo da união entre a mecânica e a eletrônica, "(...) *así como los desarrollos de la informática de producción, van a converger para que se asegure el desarrollo de um potencial técnico sin precedente, utilizable em conbinaciones productivas y formas de organización nuevas*." (CORIAT, 1992, p. 18).

A busca por novos conceitos em organização, portanto, iniciou nos anos 70, centrando na discussão da diminuição do tempo de produção. Isto tem a ver com as condições e o aumento da inserção das máquinas, com o modo de consumo produtivo, com a força de trabalho e a gestão da força de trabalho. Estes processos

culminam com a desregulamentação de ordem global tanto pelo esgotamento do modelo de desenvolvimento fordista e da forma pretendida de intervenção estatal. Portanto, essa desregulamentação está intrinsecamente vinculada à reorientação das relações entre as esferas pública, estatal e econômica. Nessa direção, as bases da Reforma do Estado vêm na esteira da crise do modelo de regulação característico das economias fordistas e das economias marcadas pela substituição de importações com vistas à industrialização.

Os grandes portos brasileiros na era fordista estavam vinculados a um modelo de desenvolvimento econômico nacional que privilegiava essencialmente estruturas portuárias voltadas para a grande produção, tendo em vista a integração do território nacional. Neste período, o “desenvolvimento” era determinado fundamentalmente pela intervenção do Estado, caracterizado pelo desenvolvimentismo, o que gerou a externalização dos espaços portuários, colocando-os como terminais de corredores de produtos exportáveis. Este modelo culminou, em última instância, com a perda de identidade das cidades litorâneas brasileiras com o mar. No entanto, no espaço da Amazônia, onde se encontra uma infinidade de rios, nas proximidades dos portos estruturados iam surgindo pequenos portos, que garantem até hoje um fluxo de circulação de mercadorias e pessoas para o *hinterland*.

Para se entender esta nova dinâmica é preciso encontrar no âmbito da estrutura organizacional da cidade as funções de comando que, no caso de Belém, estão dadas pelas grandes empresas as quais continuam externalizando as dinâmicas produtivas locais para reterritorializá-las lá onde elas agregam valor e, ao mesmo tempo, as dinâmicas endógenas que estão intimamente relacionadas às práticas socioeconômicas das populações ribeirinhas ou mesmo do *hinterland*, com

suas economias naturais, voltadas para a subsistência das famílias que trabalham com a agricultura local. Portanto, ao mercado local, particularmente das periferias, cabe a realização desse fluxo interno que envolve os sujeitos presentes no território da cidade.

Neste âmbito paradoxal a inserção da Amazônia, particularizando o Pará, é dada basicamente no contexto de uma competição global. Daí porque a necessidade da modernização dos serviços e de considerar as infra-estruturas como fonte de privatização, como pode ser visualizada na “questão das infra-estruturas portuárias explicitou-se, de um lado, como um eixo fundamental da modernização e, por outro, das reformas do Estado” (COCCO & SILVA, 1999, p. 10 e 11).

As cidades portuárias, ao longo da história têm mantido relações por vezes intensas, e em outras, conflituosas. Quando não há uma relação harmoniosa, em que os interesses da cidade e do porto não se encontram, a perda de possibilidades de desenvolvimento, de inserção de novas práticas de atividades econômicas torna-se mais freqüente. Nesse sentido, pensar em desenvolvimento para cidades portuárias inclui considerar o cruzamento de interesses ou a interação entre o porto e a cidade. Significa compreender antigas e novas funções dos portos que envolvem desde o espaço para carga e descarga de mercadorias do transporte marítimo, passando pela relação com os sistemas de transportes terrestres até chegar ao distribuidor e ao consumidor.

A conformação do espaço portuário como elemento importante de trânsito desencadeia uma série de outras funções econômicas para a cidade, tais como a criação de centros de armazenagem de mercadorias, a proliferação da prestação de serviços terciários, bem como, em algumas cidades, a formação de complexos industriais.

A inserção de diversas cidades portuárias em atividades do comércio internacional tem propiciado novos arranjos para o papel das áreas que comportam o porto e suas redondezas. Isto pode ser identificado pela introdução de novas formas de organização do transporte e de armazenagem, pelos diversos centros de distribuição e pelo movimento logístico que avança no sentido de melhorar os fluxos locais, regionais e mundiais. O porto de Belém possui armazéns e uma estrutura que foi montada para receber e exportar cargas nacionais e internacionais, como nos mostram as fotos abaixo:

Foto 3 e 4: Movimento de cargas nos galpões da Companhia Docas do Pará em Belém

Fonte: Pesquisa de campo (2005)
Foto: Andreza Araújo, 2005

Entende-se, portanto, que as diversas atividades desenvolvidas pelos espaços portuários podem contribuir em larga escala para o desenvolvimento da cidade, posto que a movimentação do trabalho não ocorra apenas nesses espaços, mas, extrapolam para a cidade por meio da criação de outros serviços e atividades comerciais, e que exige um estudo mais aprofundado das relações porto-cidade.

Nessa direção, o desenvolvimento de atividades também nos portos informais da orla de Belém deve ser analisado, sobretudo, por permitir a intensificação dessas relações entre o porto e a cidade e, conseqüentemente, por contribuir para o crescimento social e econômico da cidade. Entretanto, essas atividades e seus

“impactos” para a cidade precisam ser estudadas considerando a infra-estrutura destes portos, as áreas próximas aos mesmos, a população que participa da dinâmica portuária informal e as práticas desenvolvidas nesses espaços e sua relação com os setores comerciais e industriais na cidade de Belém.

2.2 O porto informal na dinâmica regional

Ao longo dos extensos rios amazônicos, núcleos e cidades ribeirinhas fundamentados, em sua maioria, numa organização sócio-espacial calcada na economia extrativista e de subsistência de baixa renda busca de valorização e mercado para seus produtos e na implantação de alternativas geradoras de renda. Este fato repercute diretamente no escoamento da produção de áreas rurais (especialmente das ilhas) circundantes dos grandes centros, devido à dificuldade em fazer chegar seus produtos aos mercados, supermercados e feiras.

Acrescenta-se a isso, o fato de que a facilidade de comunicação propicia o abastecimento das cidades com mercadorias oriundas de áreas situadas a longas distâncias. Entretanto, não se pode desconsiderar a importância que ainda hoje ocupa a travessia de mercadorias e pessoas provenientes de áreas ribeirinhas e sua influência no espaço intra-urbano das cidades amazônicas e, em particular, da cidade de Belém. Esta influência se expressa não apenas pela troca de mercadorias, mas pela riqueza da troca de informações, e, sobretudo, pelos modos de vida peculiares da região que se estendem nos espaços da orla e feiras de Belém.

Não obstante, os espaços dos pequenos portos, onde ocorrem inicialmente essas trocas não são incluídos no planejamento da cidade. Em sua maioria são espaços privados e desprovidos de infra-estrutura adequada para a realização de trocas, posto que, se considerarmos o movimento constante nestes portos, há que se reconhecer a importância dos mesmos para a vida da cidade.

Ortofoto 2: Visualização dos portos informais na orla central de Belém

Fonte: Levantamento aerofotogramétrico de Belém. CODEM, 1999.

Embora esta realidade ainda permaneça em termos dos pequenos portos há, sem dúvida, uma nova configuração em termos dos grandes portos devido às transformações ocorridas no regime de acumulação capitalista. Isto vem repercutindo na necessidade de arranjos de alternativas de planejamento para as exigências postas pelas correlações entre o regime de acumulação e a gestão dos portos. Em grande medida, considera-se aqui que o modelo de gestão da produção de serviços e do trabalho portuário fragiliza a organização dos trabalhadores e aumenta os efeitos do capital em detrimento do desenvolvimento da cidade e da região. Essas mudanças são percebidas, especialmente, pelas formas distintas de tamanho e organização das empresas que atuam sobre o território.

Observa-se que a necessidade de alteração do modelo de organização e gestão portuária tem sido tratada a partir de dois projetos diferenciados: o **primeiro**

caracterizado pelo modelo *hub port*, o qual coloca o porto como um instrumento importante para *desterritorializar*[17] o movimento de produtos e mercadorias, bem como para garantir o desenvolvimento de cadeias logísticas locais e globais. Nessa direção, as infra-estruturas portuárias têm sido desenvolvidas majoritariamente na perspectiva dos mercados globalizados, o que tem revelado os portos como espaços da produção *desterritorializadas,* ou seja, uma inserção das praças portuárias de modo subordinado à dinâmica da exclusão da população local.

No **segundo** modelo, o porto é considerado na dimensão do espaço da cidade, no conjunto de suas relações, de maneira que há a possibilidade de mobilização das competências presentes nos diversos espaços da cidade, nos recursos existentes em busca da melhoria dos seus serviços. Ressalta-se ainda, neste modelo, o resgate da vivência histórica da cidade com o mar, que no caso de Belém, dá-se especificamente por seu rio-mar.

Segundo Cocco (1999), diversos estudos têm apontado para a importância da função assumida pelos portos para as cidades e das cidades para os portos. Ocorre que as características apresentadas pelo porto formal e pelos pequenos portos são diferentes.

No porto formal, seus principais protagonistas são os agentes privados que têm buscado mudanças atuais nesse setor, sobretudo, pretendem oferecer alternativas econômicas e sociais para o porto e a cidade, contando com a modernização das estruturas portuárias e a criação de formas de cooperação entre o porto e a cidade.

O processo de modernização, conforme Santos e Silveira (2003) é comandado em grande parte pelo poder público, por meio do Ministério dos

[17] Desterritorializar significa “perda do território apropriado e vivido em razão de diferentes processos derivados de contradições capazes de desfazerem o território” (CORRÊA, 1998, p. 252 IN: TRINDADE JR. S. C. Cidade Empresa na Amazônia, 2002, pág. 243).

Transportes, como no caso do Porto de Santos que ao longo de quatro décadas tem recebido infra-estrutura e objetos especializados, inclusive com a informatização do controle das cargas. Santos e Silveira (2003) ainda identificam que

> (...) O porto de Vila do Conde, construído em 1985, veio aprimorar um moderno sistema de engenharia constituído pelo complexo industrial da Albrás/Alunorte e pelo complexo rodoviário e portuário para a exportação de alumínio". (SANTOS E SILVEIRA, 2003, p. 59)

Na distinção entre os funcionamentos dos portos, Santos e Silveira (2003) identificam que os portos tem características diferentes nas regiões brasileiras segundo o tipo de mercadoria que transita pelos mesmos

> Segundo a qualificação dos equipamentos portuários, a sua função e o início de operações, podemos diferenciar portos monofuncionais e polifuncionais. Em geral, diríamos que os portos da região norte de idade recente aparecem com funções precisas e uma limitada quantidade de objetos técnicos. Assim, eles possuem não mais que dois tipos de construção de estocagem: armazéns (Macapá), armazém e frigorífico (Porto Velho), armazéns e tanques de combustível (Santarém). Os portos polifuncionais concentram três ou mais construções de estocagem, e sua datação nos indica que correspondem a um mosaico de funções de idades superpostas. Eis o exemplo de Belém, na região norte que opera desde 1909 e concentra armazéns, silos para cereal e tanques para combustível. (SANTOS e SILVEIRA, 2003, p. 60 e 61)

QUADRO 1:CARACTERÍSTICAS DE MODELOS DE PORTOS

HUB PORT	PEQUENO PORTO
▪ Macro porto concentrador de cargas	▪ Lugar de realização de trocas entre a metrópole e o hinterland.
▪ Elo logístico desterritorializador	▪ É pensado no âmbito do planejamento de um território que inclui sua hinterlândia mais próxima.
▪ Serve principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de grandes armadores que o subordinam dentro de um sistema logístico global	▪ Fala-se muitas vezes de "cidade portuária", ou seja, por um lado, de um porto que encontra nas redes sociais urbanas os recursos empresariais e as competências para aprimorar seus serviços (e otimizar sua capacidade de gerar valor e empregos) e, por outro, de uma cidade que recupera sua relação histórica (e não apenas paisagística (com o mar).
▪ Suas operações são determinadas por lógicas de valorização que se situam fora do porto e de suas instâncias territoriais	▪ Abre possibilidade para as dinâmicas alternativas de desenvolvimento local.

(locais), administrativas e empresariais.	
▪ Os operadores portuários apenas preocupam-se com a vinculação do porto com outros modais de transporte continental e a resolução de entraves à rápida circulação dos produtos ou mercadorias que transitam pelos seus terminais (inclusive nas operações de *transhipment*[18])	▪ O porto deve servir para o trabalho, produção, mas também ao consumo e lazer.
▪ Predomina o caráter privativo dos terminais portuários.	▪ A cidade se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional, e entre este e os mercados globais.
▪ Deslocamento da função portuária longe dos contextos urbanos (isolamento do porto).	▪ Aproveitamento da estrutura portuária existente na integração com a cidade.
▪ Valoriza a tecnologia das infra-estruturas, dos equipamentos utilizados para a movimentação.	▪ A infra-estrutura e os equipamentos potencializam a inserção sócio-produtiva

Fonte: Quadro montado com base em Cocco (1999, p. 18-21)

Com base neste quadro comparativo, pode afirmar que a cidade possui elementos capazes de potencializar o território a partir da valorização da rede local que pode agregar valor, aumentar a renda da população e criar empregos por meio dos fluxos existentes.

Junto a estes dois modelos observados no processo de alteração das estruturas dos portos formais há, no entanto, outra realidade. Nota-se que em Belém há uma situação que ainda é pouco estudada trata-se na realidade dos portos informais, que tem uma particularidade inscrita na peculiaridade da Amazônia e suas "cidades ribeirinhas". O estudo desta problemática pode se revelar como um fenômeno significativo devido sua importância econômico-social, pois estes portos abrem espaços para uma dinâmica de produção que tem como base a relação entre a cidade de Belém e seu *hinterland*. Essa relação ocorre por meio da circulação de pessoas e mercadorias, que chegam de diversas localidades e desembarcam em diferentes pontos da orla, sobretudo nos pequenos portos que circundam a cidade e dão dinâmica à economia informal.

[18] Trata-se da operação destinada a transferir as cargas de um navio para outro com características e destinos diferentes. (COCCO, 1999, p. 18)

Por esses pequenos portos circulam diariamente uma grande quantidade de produtos a serem comercializados ou trocados por outras mercadorias e de pessoas que vêm em busca de melhores dias. Essa movimentação diária, em grande medida, passa despercebida aos olhares das políticas públicas voltadas à inserção sócio-econômica destes sujeitos.

Tabela 3: População residente de Belém/Estado do Pará e no Brasil, 1991 e 2000

BELÉM DO PARÁ		**POPULAÇÃO**		
Situação do Domicílio	**1 991**	**%**	**2 000**	**%**
Urbana	849.187	68,2	1.272.354	99,4
Rural	395.502	31,8	8.260	0,65
Total Belém	**1.244.689**	**100**	**1.280.614**	**100**
ESTADO DO PARÁ		**POPULAÇÃO**		
Situação do Domicílio	**1 991**	**%**	**2 000**	**%**
Urbana	1.264.636	50,5	4.120.693	66,5
Rural	1.23.787	49,5	2.071.614	33,3
Total Pará	**2.502.422**	**100**	**6.192.307**	**100**
BRASIL		**POPULAÇÃO**		
Situação do Domicílio	**1 991**	**%**	**2 000**	**%**
Urbana	110.990.990	75,6	137.953.959	81,2
Rural	35.834.485	24,4	31.845.211	18,8
Total Brasil	**146.825.475**	**100**	**160.799.170**	**100**

Fonte: SEGEP, 2002. Dados retirados dos Censos Demográficos 1991 e 2000 da fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Esses dados revelam o elevado índice de urbanização na cidade de Belém e no estado do Pará em contraposição ao que mostram as análises acerca das cidades amazônicas que sempre ressaltam o predomínio das áreas rurais.

Neste contexto, a formação da orla de Belém teve reflexos diretos no processo de ocupação da cidade, tanto no que tange à formação da sua população, quanto no seu espaço físico e na dinâmica econômica desenvolvida na mesma. Grande parte da orla de Belém possui uma ligação física com os rios mais próximos;

foi apropriada por empresas, sem nenhum **critério legal** em face do planejamento urbano e que desenvolvem atividades produtivas e de troca (palmito, madeira, têxtil, entre outros).

No entanto, as atividades econômicas são constantes, no que estamos chamando de portos informais na cidade de Belém. Considera-se importante investigar a relação entre os portos informais e a cidade tomando-a como um dos fortes elementos para se pensar o desenvolvimento local, visto que por estes espaços circulam inúmeras atividades econômicas, as quais tem gerado na história de constituição da cidade, o crescimento do comércio, a geração de trabalho e geração de renda, uma relação direta com o abastecimento do comércio local, portanto, os pequenos portos fazem parte, principalmente, da dinâmica econômica endógena.

Foto 5: Movimento de produtos industrializados no porto informal

Fonte: Pesquisa de campo
Foto: Andreza Araújo

Considera-se, neste sentido, que a relevância desta pesquisa está dada pela necessidade de tornar visível uma relação social que não é reconhecida no âmbito das políticas municipais e estaduais, apesar dos fluxos econômico-sociais gerados e que podem ser potencializadas a partir de um modelo de gestão que leve em conta as condições favoráveis tanto do porto (formal e informal) quanto da cidade para a melhoria de condições de vida da população usuária destes espaços sócio-econômico-culturais.

Capítulo 3
A mobilidade da população ribeirinha nos portos informais

3.1 Orla de Belém: processos sócio-espaciais de apropriação

Uma das peculiaridades das cidades amazônicas está, segundo Trindade Júnior (2005), no fato de a maioria se constituir como cidades ribeirinhas. No entanto, há que se considerar os elementos que fazem parte do movimento que caracteriza as cidades ribeirinhas e não apenas sua localização na beira dos rios.

Esta leitura é possível a partir do entendimento do espaço como uma construção social, tendo em vista a interação da cidade-rio que tem seu ponto central de identidade na orla fluvial. Essa concepção permite a superação da definição de cidade ribeirinha a partir da sua localização à beira-rio para revelar processos que compõem suas dinâmicas sociais. Esses processos podem ter seu início em escala local, bem como em escalas maiores, em especial, quando se leva em conta as mudanças na vida urbana da região amazônica, sobretudo, a inserção da mesma no desenvolvimento do turismo regional.

Se pensarmos, como nos sinaliza Lefebvre (1974) o espaço é uma das dimensões da vida social, que estabelece formas de existência, ao mesmo tempo, expressa espacialmente uma condição e um meio para tal, esta concepção também pode ser encontrada em Milton Santos (1999) quando este elabora uma compreensão sobre a relação dada entre o território e as relações sociais definindo que a

> configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais. A configuração territorial não é o espaço, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima. A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem pois uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais. (SANTOS, 1999, p. 51)

Faz-se, pois, necessário compreender conforme Santos (1994), que as cidades ribeirinhas podem articular a dinâmica da vida social e a materialidade territorial dessa dinâmica, se considerarmos um **sistema de objetos** e um **sistema de ações**. Para Santos (1999) a configuração do espaço precisa ser compreendida a partir dessas duas categorias, quando o sistema de objetos envolve os sistemas naturais, os quais não se dão sem o sistema de ações.

> O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico. (SANTOS, 1999, p. 51)

Nessa direção, este autor analisa a relação intrínseca entre esses sistemas para explicar a natureza do espaço por meio da diversidade de situações e processos que lhe impõe não só uma existência material, mas também social.

> Quando, através do trabalho, o homem exerce a ação sobre a natureza, isto é, sobre o meio, ele muda a si mesmo, sua natureza íntima, ao mesmo tempo em que modifica a natureza externa.
> A ação subordinada a normas, escritas ou não, formais ou informais e a realização de propósito reclama sempre um gasto de energia. A noção de atuação liga-se diretamente a idéia de práxis e as práticas são atos regularizados, rotinas ou quase rotinas que participam da produção de uma ordem. (SANTOS, 1999, p. 64)

Nesse sentido, cabe-nos tentar definir as formas que se expressam na paisagem urbana da região amazônica para então caracterizar o espaço urbano ribeirinho. Portanto, há que se considerar as interações e realizações da vida do homem amazônico estabelecidas entre a cidade e o rio.

Assim, os modos de vida incorporam o rio como via de transporte, como fonte de recursos econômicos, culturais e de lazer posto que muitos amazônidas retiram do rio elementos para a troca com outros espaços, além de servir à própria subsistência, pois é ainda do rio que muitos retiram seus alimentos. Ou seja, cria-se um espaço para o desenvolvimento da cultura regional. Essa cultura ganha vida por meio do movimento realizado pelo homem amazônico nos diversos rios.

Foto 6: O vai e vem dos pequenos barcos na baia de Guajará

Fonte: Pesquisa de campo (2005)
Foto: Andreza Araújo, 2005.

No entanto, outros sistemas se desenvolvem de maneira a contrariar esse modo de vida, retratando processos diversos que negam essa relação, especialmente, pela modernização da vida urbana.

Paradoxalmente, essa negação da cidade ribeirinha se opõe ao uso das paisagens construídas sobre as cidades amazônicas, que recentemente tem passado por um processo de renovação urbana, utilizando formas espaciais da cidade para contemplação do rio e seu entorno para atrair, sobretudo, o turismo local, como no caso de Belém. Assim, o desenvolvimento planejado para a cidade tem muito mais o objetivo de promover a contemplação da cidade do que evidenciar os elementos que a identificam, pois, realizam e compõem a interação cidade-rio, característicos de uma metrópole ribeirinha.

Não obstante, a potencialidade da vida social nessas cidades nos demonstra que as formas de vida e a sociabilidade não foram “apagadas”, pois, a identidade é reconhecida pela sua resistência a processos que se desenvolvem, em grande medida, com certa rapidez. Esta leitura nos permite inferir que o fortalecimento das sociabilidades, formas de resistência cotidiana, vivências e identidades se configuram como características do sistema de ações que retratam as cidades ribeirinhas na Amazônia.

Do ponto de vista mercadológico, esses atributos das cidades ribeirinhas (imagens e representações) pouco têm sido aproveitados como atrativos econômicos, políticos, socais e turísticos, pois, há uma tendência de negação das particularidades da “cultura cabocla” originada da miscigenação e, conseqüentemente hibridação da cultura indígena com os migrantes de diferentes tonalidades (europeus, nordestinos, sulistas, etc), que são muitas vezes substituídos por objetos e ações diferentes.

Este fenômeno faz com que as cidades amazônicas desloquem suas relações com o rio tornando-as mais frágeis, posto que a cidade passa a olhar mais para o seu interior e para os modos de circulação de pessoas e mercadorias, sem a consciência, nesse caso, da relação estreita com o rio. A ótica da dimensão de sua "admiração" pelos habitantes da cidade, mesmo que de modo distanciado é uma tentativa de retorno a uma lógica perdida, dado que as relações entre os moradores da cidade e o rio são poucas. Isto pode ser exemplificado pela padronização de determinados espaços da orla de Belém, que foram criados (ou reformados)[19] recentemente com vistas ao lazer da população e do turismo local. Nesse sentido, os espaços antigos são reformados para estabelecerem novos usos e novas relações com o rio.

Se considerarmos o exposto acima, os trapiches e portos informais de Belém em muito têm resistido a um modo de vida estabelecido na cidade que tem outro ritmo, outro tempo.

Daí a importância de não confundirmos o que são de fato as cidades ribeirinhas, e, o que são as novas representações e símbolos daquilo que se convencionou chamar de cidades ribeirinhas na atualidade. No meio dessas inovações colocadas, sobretudo, para Belém, considera-se que a vida, a movimentação, a dinâmica realizada nos pequenos portos da cidade, tem demonstrado que a cultura ribeirinha permanece viva na interação cidade-rio, embora haja um forte apelo às mudanças que as novas temporalidades introduzem na cidade.

Pelos pequenos portos passam diariamente inúmeras pessoas que vêm para a cidade por diversos motivos, dentre eles, destacam-se: a visita aos parentes e

[19] Podemos exemplificar com o espaço da Estação das Docas e Ver-o-Rio, a Casa das Onze Janelas e o Mangal das Garças.

amigos, a procura por cuidados médicos, a comercialização de produtos e mercadorias provenientes, sobretudo, da agricultura e da pesca. Essas pessoas se utilizam dos espaços da orla quando, por meio de embarcações chegam a Belém. No entanto, compreende-se diversos usos realizados por diversos produtores no espaço da orla.

Nessa direção, Trindade Jr. (2005) com base em Harvey 1980), Capel (1974) e Corrêa (1989)[20], agrupa os agentes em proprietários fundiários, proprietários rentistas, proprietários usuários da moradia, promotores imobiliários, grupos sociais excluídos e o Estado. Os proprietários fundiários têm seus interesses voltados para o valor de troca, pois

> (...) estão preocupados em transformar terras rurais em terras urbanas, contribuindo para a expansão dos limites do urbano e para a valorização das localidades no interior da cidade. Por outro lado, preocupam-se com a renovação urbana e com a dotação da infra-estrutura, dado o papel que esses elementos possuem no sentido de impulsionar a valorização de suas propriedades a partir de estratégias diferenciadas, de acordo com a situação do próprio imóvel. (TRINDADE JR. 2005, p. 2)

Destacam-se ainda, os proprietários rentistas que usam o imóvel como valor de troca (dinheiro) a partir do aluguel do mesmo para obter renda; os promotores imobiliários[21], os agentes sociais excluídos que não possuem condições suficientes para a apropriação no mercado, e, o Estado através de ações diretas e indiretas.

---

[20] "Harvey (1980) distingue os usuários de moradia, os corretores de imóveis, os proprietários rentistas, os incorporadores e a indústria da construção de moradia, as instituições financeiras e as instituições governamentais; Capel (1974), por sua vez, discrimina como agentes os proprietários dos meios de produção, os proprietários do solo, os promotores imobiliários e empresas de construção, e os organismos públicos; enquanto que Corrêa (1989) menciona os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos". (TRINDADE JR. 2005, p. 10)

[21] Trindade Jr. (2005, p. 2) baseado em Corrêa (1989) classifica os promotores imobiliários da seguinte maneira: "a) os incorporadores e a indústria da construção de moradias, que estão preocupados em transformar capital-dinheiro em imóvel, ou seja, criar valor de uso (habitações) para os outros, a fim de realizar valores de troca para si próprios; b) as instituições financeiras, que estão preocupadas em prover recursos monetários para o investimento visando à compra e à construção, ou seja, orientadas para a remuneração do capital, interessam-se em obter valores de troca por meio de financiamento de oportunidades para a criação ou aquisição de valores de uso; c) intermediários

> Outro agente é o Estado, que atua das mais diferentes formas: grande empresário, consumidor de espaços e de localizações públicas, proprietário fundiário, promotor imobiliário e agente regulador do uso do solo urbano, pode atuar, também, de maneira direta, na provisão de moradias, por exemplo, e, indireta, buscando auxiliar instituições financeiras, incorporadores e a indústria de construção promovendo isenção de impostos, garantindo lucros ou eliminando riscos, ou mesmo quando impõe administra uma variedade de restrições institucionais na operação do mercado de moradia, como zoneamento de uso do solo, alocação de serviços e dotação de infraestrutura urbana, que modificam o ambiente construído.Seu papel não é o de simples administrador do conflito de classes, através da função de acumulação e legitimação. Ele tem um papel fundamental na reprodução das relações capitalistas de produção. (TRINDADE JR. 2005, p.3)

A pesquisa institulada “Apropriação do espaço e controle do uso do solo na orla fluvial de Belém: intervenções, planejamento e gestão urbana”[22], obteve resultados importantes para a compreensão dos usos do solo e os agentes que produzem o espaço da orla de Belém. Para melhor entendimento, a orla foi classificada em quatro zonas: a **zona Oeste** indo de Icoaraci até o Projeto Ver-o-Rio. A **zona Central** abrangendo a área do centro histórico da cidade. A **zona Sul** compreende a parte mais próxima ao rio Guamá e a **zona Norte**, que vai de Icoaraci a Ananindeua. Nestas zonas foram identificados também outros agentes que produzem esse espaço como os agentes do circuito inferior, por exemplo, “identificados na pesquisa como todos aqueles que desempenham pequenas atividades, em geral não modernas e com pouco investimento de capital, incluindo as atividades não formais” (TRINDADE JR., 2005, p. 3).

O quadro abaixo nos mostra que o principal agente produtor da orla de Belém em todas zonas são os proprietários dos meios de produção (42,82%), comércios e serviços. Em seguida estão os agentes do circuito inferior da economia urbana com 33,41% do número dos agentes e sua presença pode-se sentir com mais força na

---

(corretores, planejadores de vendas, profissionais de propaganda etc. Preocupados com a comercialização e transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, seus lucros são obtidos por meio de compra e venda ou por cobranças de custos de transação para seus serviços enquanto intermediários”.

[22] Esta pesquisa foi desenvolvida pelo Departamento de Geografia da Universidade Federal do Pará e coordenada pelo professor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr.

zona Sul[23] haja vista que nela predominam as atividades da feira, portos informais, atividades informais, com características ribeirinhas da cidade.

Quadro 02: Agentes produtores do espaço urbano na orla fluvial de Belém

Agentes	**Zonas**						**Total**	
	Central		Oeste/Norte		Sul			
	abs.	(%)	abs.	(%)	abs.	(%)	abs.	(%)
Proprietários Fundiários	1	1,61	6	2,75	2	1,38	9	2,12
Proprietários dos meios de produção, comércio e serviços	27	43,55	103	47,25	52	35,86	182	42,82
Agentes do circuito inferior	13	29,97	60	27,52	69	47,59	142	33,41
Proprietários rentistas	4	6,45	11	5,05	6	4,14	21	4,94
Proprietários usuários de moradia	1	1,61	6	2,75	3	2,07	10	2,35
Grupos sociais excluídos	2	3,23	6	2,75	2	1,38	10	2,35
Estado	13	20,97	18	8,26	8	5,52	39	9,18
Outros	1	1,61	8	3,67	3	2,07	12	2,82
Total	62	100	218	100	145	100	425	100

Fonte: Trindade Jr. 2005, p. 4

O Estado por sua vez ocupa o terceiro lugar, especialmente na zona central da cidade onde se concentram as atividades de intervenção urbana, sobretudo, pelo fato de grande parte das áreas pertencerem ao controle do poder público, daí também que essas intervenções não entram em conflito com as atividades de outros agentes. Em seguida têm-se os proprietários rentistas que se apresentam em todas as zonas na quarta posição e representam a valorização do espaço para a troca, dada a intenção desses agentes não para seu próprio uso, mas da apropriação da orla para, por meio dela, extrair rendas diferenciais.

Percebe-se ainda, que os proprietários fundiários, segundo Trindade Jr. (idem), não têm grande representatividade na apropriação da orla, excetuando-se as áreas pertencentes ao Estado e instituições públicas, e os agentes imobiliários

[23] Nessa zona localizam-se a feira e o porto da Palha e a feira da Conceição, no bairro do Jurunas.

também demonstram, até o momento, pouco uso da orla para fins residenciais, ou mesmo para a constituição de centros de negócios. Isto denota que a apropriação se dá por processos informais, à medida que a legislação brasileira gera problemas para que a posse seja efetivada sem autorização da Gerência de Patrimônio da União – GPU, e o seu uso de modo público acaba prejudicado, pois há, na realidade, um processo de privatização por pequenos e até grandes comerciantes, em face da externalidade positiva agregada ao negócio privado.

Assim, o ambiente natural da orla de Belém que tem forte identificação com a cidade ribeirinha é utilizado como parte dos próprios meios de circulação das mercadorias e pessoas que circulam nos portos informais. Sendo um recurso potencial para a valorização da cidade é impossibilitada pelo uso individual e o que poderia alavancar riquezas para o conjunto da cidade não entra no processo de constituição de espaços públicos de uso comum, excetuando alguns casos de intervenções urbanísticas como já citamos nesta dissertação. Assim, os grupos sociais excluídos, conforme esta leitura, embora sejam, em grande medida, usuários desses espaços devido aos baixos custos na cadeia logística da circulação.

Neste sentido, destaca-se a noção dada por Topalov (1984) sobre o processo de apropriação da renda fundiária e, consequentemente, seus efeitos decorrentes do uso como produto social, e, ao mesmo tempo, como condição de valorização fundiária, tendo em vista a posse de um bem natural incorporado.

Topalov anuncia que a renda é uma relação social desenvolvida pela realização do modo de produção capitalista na sua relação com outras formações sociais e se detém no aspecto da localização para explicar a renda fundiária na urbanização capitalista, generalizando a renda absoluta elaborada por Marx. A renda

fundiária urbana é explicada como um dos elementos que constitui parte do excedente de valor na formação do preço de produção.

No estudo de Marx, o tipo de lucro decorrente da origem do fraco desenvolvimento da divisão social do trabalho e da baixa composição orgânica do capital, cria sobrelucros extraídos diretamente da mais-valia no setor da produção. No caso urbano, este tipo de sobrelucro é possibilitado pela produção imobiliária ou pela punção de valor deste setor, mesmo que o setor financeiro seja improdutivo como tal.

A renda nada mais é do que um homônimo do lucro e do sobrelucro[24]. Desta forma a renda absoluta pode aparecer em todo processo de valorização capitalista. No caso específico da relação entre o comércio existente na orla de Belém e os produtos vindos dos municípios que têm sua economia baseada no setor agrícola nota-se a existência de sobrelucro ligados, geralmente, ao arcaísmo das condições de produção, fixando-se como sobrelucro que não entra na distribuição geral, pois contribui para o jogo das trocas, ou seja, um recurso utilizado pelo comerciante na elevação dos preços finais dos produtos obtidos a baixo custo.

Este espaço também é utilizado para a fixação das camadas populares, uma vez que a baixa incorporação de serviços urbanos mostra-se como redutor dos custos da habitação em território próximo ao centro da cidade, como afirma o trecho abaixo.

> O exemplo mais expressivo da presença desses agentes é o espaço residencial denominado de Vila da Barca, uma área de sub-habitações e precária infra-estrutura existente na orla oeste e que apresenta um grande adensamento populacional de pessoas com baixo poder aquisitivo. (TRINDADE JR. 2005, p. 5)

[24] Renda, lucro ou juros são formas fenomênicas de mais-valia.

Na referida pesquisa há a identificação dos usos presentes na orla de Belém, como resultado da ação dos diversos agentes, que se apresentam por meio do comércio em primeiro lugar (34,67%), seguido dos serviços (20,51%), com destaque para os portuários, e em terceiro lugar estão às atividades ligadas ao setor secundário (12,26%). O uso coletivo da orla fica comprometido se considerarmos que os imóveis subutilizados presentes na orla têm um percentual considerável (8,67%), indicando que estes imóveis não estão cumprindo com a função social da propriedade urbana na orla de Belém. O quadro a seguir nos mostra essa realidade:

Quadro 3: Usos do solo na orla fluvial de Belém

Usos	**Zonas**						**Total**	
	Central		**Oeste/Norte**		**Sul**			
	Abs.	**(%)**	**Abs.**	**(%)**	**Abs.**	**(%)**	**Abs.**	**(%)**
Residencial	3	4,48	12	5,43	5	2,70	20	4,23
Industrial	6	8,6	35	15,84	17	9,19	58	12,26
Comercial	29	43,28	71	32,13	64	34,59	164	34,67
Recreação, lazer e turismo	7	10,45	2	0,90	11	5,95	20	4,23
Serviços	13	19,40	36	16,29	48	25,95	97	20,51
Institucional	1	1,49	13	5,88	8	4,32	22	4,65
Feiras e mercados	5	7,46	2	0,90	2	1,08	9	1,90
Misto	1	1,49	9	4,07	1	0,54	11	2,33
Aglomerados multifuncionais		-		-	14	7,57	14	2,96
Subutilizado		-	29	13,12	12	6,49	41	8,67
Outros	2	2,99	12	5,43	3	1,62	17	3,59
Total	67	100	221	100	185	100	473	100

Fonte: Trindade Jr. (2005, p. 5).

Conforme os dados acima, o circuito inferior da economia urbana[25] (1,90%) tem pequena participação, bem como, os usos mistos (residencial e comercial), representado também pelos aglomerados multifuncionais, entendidos na pesquisa como “um conjunto que envolve mais de dois usos, em geral ligados ao circuito inferior da economia urbana, de difícil especificação, haja vista que combinam

[25] Circuito inferior é aqui denominado para o comércio informal ou de rua.

serviços, comércios, habitações etc." (TRINDADE JR., 2005, p. 5). Os dados demonstram ainda, que os espaços para o lazer, recreação e turismo são poucos, revelando que a orla da cidade é constituída em sua maioria por espaços privados.

De acordo com Corrêa (1989) torna-se possível caracterizar ainda este espaço a partir dos diferentes usos da orla, processos sócio-espaciais presentes nessa fração do espaço da cidade, como o processo de **centralização** que define a área central pela concentração de atividades econômicas, de serviços, comércios, bem como, pela localização de terminais de transporte e que não necessariamente se localizam no centro geométrico da cidade. Tal é a concentração de atividades que esses espaços possibilitam e que podem caracterizar-se como as *deseconomias de aglomeração*[26], como no caso de Belém, cuja orla central possui atividades portuárias (seja para o transporte de mercadorias ou de pessoas), atividades econômicas (comércios e serviços) e funciona como entreposto entre diversos municípios paraenses e permite a comunicação com outros estados da região.

Um outro processo a ser analisado é o de **descentralização** cujo direcionamento da instalação de indústrias ocorreu na orla de Icoaraci, estimulados por incentivos governamentais. A descentralização permite o acesso a outros locais que não o centro urbano, como explica Trindade Jr. (2005):

> No tocante à orla de Belém o processo de descentralização trouxe repercussões espaciais na orla oeste/norte e na orla sul da cidade. A nova dimensão do urbano belenense e a escassez de terrenos na área central colocaram o setor industrial dessa área numa situação de perda gradativa de antigas funções, distantes que passam a ficar dos eixos rodoviários interurbanos. As indústrias novas já nascem descentralizadas, mas em grande parte não deixam de considerar a orla como uma das vantagens locacionais, como é o caso das indústrias que se instalaram na Arthur Bernardes, em direção ao distrito de Icoaraci. (TRINDADE JR., 2005, p. 7)

[26] Apropriação das externalidades positivas que a aglomeração proporciona.

Destaca-se ainda, que muitas empresas buscaram se fixar na orla do rio Guamá, por possuírem espaços privados (trapiches e portos) que também tem a facilidade de contar com o transporte terrestre e o fluvial. A realização de atividades próximas umas das outras, concretiza a **coesão**, que, segundo Trindade Jr. (2005), gera a

> ocorrência desse processo [que] pode se dar entre atividades de um mesmo ramo, entre atividades e serviços de ramos diferentes, entre atividades funcionalmente complementares, entre atividades de pequeno porte que se reforçam mutuamente e entre atividades que exigem contatos constantes. (TRINDADE JR., 2005, p. 7)

A coesão está presente em todas as zonas, porém, aparece mais nas zonas oeste/norte e sul, com a realização de feiras na orla central e orla sul e de atividades industriais próximas na zona oeste, como exposto nas figuras abaixo:

Fotos 7 e 8: Movimento na Feira Porto da Palha (zona sul) e na Feira do Ver-o-Peso (zona central)

Fonte: Pesquisa de Campo (2005)
Foto: Michelle Oliveira

Do ponto de vista da otimização dos espaços da orla, esse processo de coesão pode favorecer a intervenções urbanas que aglutinem determinados serviços

em pontos específicos da orla, liberando, assim, espaços que poderiam servir para o lazer da população.

> A presença da coesão, neste caso, pode viabilizar uma proposta de intervenção em que um único sistema portuário possa beneficiar em conjunto as atividades que se apresentam coesas, evitando com isso que cada empresa, por exemplo, tenha uma infra-estrutura portuária privada ou individual, fato este que compromete em muito um aproveitamento mais racional e coletivo da faixa de orla. (TRINDADE JR., 2005, p. 7)

Outro processo a ser considerado é o de **segregação**, pois ao mesmo tempo em que Belém possui lugares suntuosos, habitações sofisticadas e com beleza natural, compreende também locais insalubres, sem nenhuma infra-estrutura e condições de habitação. Isto pode ser observado em áreas próximas ao centro, como a chamada Vila da Barca, no bairro do Telegráfo, que tem fronteira com a Baía do Guajará e com área de terra firme. É composta por uma população de baixa renda e sub-habitações. Em outros locais da cidade também se pode perceber este tipo de processo, haja vista que Belém cresceu de forma desordenada, denotando bolsões de pobreza ao lado de grandes edificações de luxo.

Quando uma atividade dá lugar à outra, seja de uso residencial, seja em termos econômicos ocorre o processo de **substituição**, que se constitui hoje numa tendência forte tanto por ações do poder público como da iniciativa privada. Não raro, essa tendência tem se manifestado pela implantação de complexos turísticos, como a Estação das Docas e Parque Naturalístico Mangal das Garças[27].

[27] Outros exemplos são o Projeto Ver-o-Rio, a orla de Icoaraci e a orla da Ilha de Outeiro; do Projeto de educação e lazer Cidade Criança e do espaço de educação e lazer “Curro Velho”, antigo matadouro público, localizado na zona sul.

Foto 9 : Vista do espaço do Parque Mangal das Garças

Fonte: Pesquisa de Campo
Foto: Michelle Oliveira

> Tratam-se de espaços com forte apelo cultural e simbólico, a exemplo da orla central, em espaços onde se encontram objetos espaciais de grande importância histórica, como o forte do Castelo, onde surgiu a cidade; ou em áreas sob controle institucional, como mos casos da zona oeste e sul, em terrenos pertencentes ao poder público, como aqueles sob o controle das Forças Armadas (zona oeste); ou sob controle de instituições de ensino (zona sul; ou, ainda, em áreas naturalmente mais preservadas (zona norte). (TRINDADE JR., 2005, p. 9)

Todos esses processos aqui expostos revelam a complexidade de usos e de apropriação presentes nos espaços da orla de Belém e devem ser considerados no planejamento territorial e nos projetos de renovação urbana da cidade.

E, também como um dos processos presentes na orla da cidade, ressalta-se a **inércia**, que consiste na ausência de mudanças, ou seja, trata-se aqui das formas espaciais que têm sido preservadas por diversas razões.

Nesse sentido, identificar não apenas aspectos físicos da orla, mas considerar a diversidade de sujeitos e atividades compreendidos na orla torna-se também importante. Por isso, elegemos o Porto do Sal, na orla central, com vistas a

identificar elementos sócio-econômicos e culturais que fazem da vida dos barqueiros que se movimentam com suas mercadorias e histórias de vida pelos diversos rios amazônicos, sem alterações essenciais, mostrando, que apesar do grande movimento em seu espaço pode-se dizer que se trata de um espaço inercial em termos de mudanças infra-estruturais.

3.2 Porto do Sal: lugar do cotidiano

A nova dinâmica nos espaços urbanos da Amazônia tem alterado a estrutura dada anteriormente ao espaço da cidade, bem como, a forma de viver e de se relacionar dos moradores entre si e destes com a vida construída a partir da vivência com o rio. No entanto, o Porto do Sal ainda hoje evidencia aspectos de um modo de vida com suas peculiaridades, articulada pela temporalidade ribeirinha. No entanto, não se pode esquecer e nem desconsiderar essa temporalidade, pois esquecer essa temporalidade bem como a espacialidade que lhe é correspondente, significa, em última análise, reforçar a metáfora das “margens” – cujo significado tem um sentido muito mais forte do que o de mera localização, pois adquire contornos de exclusão.

Os lugares mantêm uma força na espacialização das relações sociais, pois, conforme Certeau (1994), enquanto configuração de identidade, os lugares podem ser portadores de formas de movimento, tempo e caminho percorrido pelo espaço. Assim, pode-se considerar os lugares não somente como espaços de produção e comercialização, pois eles condensam as práticas dos circuitos simbólicos que os cercam e permitem sua comunicação com outros lugares.

Às vezes, só é possível compreender as práticas sociais quando associadas aos significados construídos e atribuídos aos lugares enquanto base simbólica da vida pública cotidiana. Assim, a recorrência de práticas sociais pode estar assegurada pelo enraizamento de algumas tradições em espaços diferenciados e tempos contínuos estabelecendo relações identitárias, por meio das quais, os sujeitos (seja individualmente, por grupos ou comunidades) criam representações sobre si e sobre os outros, garantindo-se assim, continuidades.

O movimento de idas e vindas no Porto do Sal está permeado dessas continuidades, na medida em que se constitui como um espaço para a realização da cultura local, por meio de “caminhos” que há muito vem se fazendo na relação entre a metrópole com o seu *hinterland* por meio dos rios.

Muito embora as tradições tenham sido representadas pela *relocalização* estética de prédios antigos, sobretudo, no centro da cidade, característica da prática de revitalização urbana, há elementos que permanecem na interação cidade-rio. Essa prática de revitalização é demonstrada pela forma de conservar, de maneira inovadora os elementos tradicionais, adequando-os às demandas globais do consumo cultural.

Para Bourdieu (1999), os valores mercantis e culturais mantêm relativa independência demonstrando o caráter simbólico das trocas. Isto gera formas específicas de pertencimento, pela maneira de vestir, de ocupar certos lugares e transformá-los em lugares. Há, assim, o reconhecimento das diferenças, pelos sentidos atribuídos aos lugares e a forma como são apropriados. Ficam latentes os conflitos em torno dos usos e sentidos atribuídos aos espaços urbanos.

Essa noção dos lugares denota que a modernidade *deslocalizou*, pela racionalidade, tradições presentes nos lugares e que são reelaboradas e apropriadas por diferentes sujeitos, e essas tradições atualizam os nexos entre identidade e lugar, mesmo em meio a processos de desterritorialização de elementos culturais em momentos de mundialização da vida.

Há, nesse sentido, uma distorção, pois, esta idéia concebe seu conteúdo e seus sujeitos como se estivessem distantes, o que dá margem para a elaboração de projetos de intervenção urbana descolados do conteúdo concreto dessa identidade.

3.3 Condição de vida e vulnerabilidade social ribeirinha

As perspectivas de pobreza têm sido balizadas pelo cálculo do nível de renda como principal indicador, sobremaneira, desde a década de 60. Porém, a partir dos anos 90, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) tem destacado a idéia de desenvolvimento humano, somando outros elementos para além da renda tais como, oportunidades, liberdade, auto-estima, dignidade e respeito aos outros (MAXWELL, 1999).

Dessa maneira, o conceito de pobreza e as alternativas para seu enfrentamento vem sendo alvo de debate ao longo dos anos, em especial pelos defensores do caráter normativo da pobreza. Esta concepção adota a idéia da norma sobre necessidades básicas ou bem-estar e pode representar, conforme assinala Altimir (1979), sua dimensão relativa.

> Somente à medida que a norma que serve para defini-la se relaciona com um contexto social determinado e se refere a uma determinada escala de valores, associada a um estilo de vida. A partir deste marco a pobreza tem uma dimensão absoluta relacionada com a dignidade humana e dimensões relativas aos níveis médios de bem-estar local." (ALTIMIR, 1979, p. 10)

As reflexões acerca da pobreza relativa e absoluta se concretizam e ganham objetividade conforme assinala Romão:

> Trata-se de uma elucubração subjetiva do indivíduo a respeito do que deveria ser um grau suficiente de satisfação de necessidades (...) consideramos inadequado este modo de ver a pobreza. A pobreza é uma situação social concreta. Entre os pobres, o sentimento de pobreza varia segundo a própria situação. É preciso limitar o papel dos juízos de valor. (ROMÃO, 1982, p. 357-8)

Ressalta-se que a pobreza tem sido discutida não apenas como resultado da falta de renda, mas como falta de acesso à saúde, à educação e a outros serviços,

especialmente, pela aferição de pobreza a partir de indicadores que geram mudanças quanto ao seu enfrentamento. Isto porque se verifica que as políticas sociais não têm sido eficazes no combate e superação da pobreza e da exclusão social colocadas de diferentes formas na sociedade, reforçando as desigualdades sociais.

> (...) as propostas neoliberais, em relação ao papel do Estado e em relação à questão social, são propostas reducionistas que esvaziam e descaracterizam os mecanismos institucionalizados de proteção social. São propostas refundadas numa visão de políticas sociais apenas para complementar o que não se conseguiu via mercado, família ou comunidade. (YASBEK, 2001, p, 4)

A exclusão social, assim, é também territorial, posto que as desigualdades internas se tornam mais visíveis quando os territórios locais são considerados, o que não deixa de ser um exercício metodológico ao se olhar para determinados territórios e o reflexo das políticas públicas ou da ausência delas sobre os mesmos.

Não é diferente nas áreas metropolitanas, onde se têm diversos territórios, produzidos por modelos de crescimento econômico e de urbanização e que definem, na maioria das vezes, o que é a cidade e quem são os cidadãos. Nessa direção, a composição da vida da população ribeirinha é permeada de dificuldades de acesso às políticas sociais, pela distância da grande cidade onde se concentram diversos bens e serviços e pela falta de investimento público nas áreas que acomodam diversas comunidades.

Grande parte do território do estado do Pará é composto por terra de **várzea** constituída de áreas baixas nas beiras dos rios, com inundações no período em que os rios amazônicos enchem[28]. Os ribeirinhos vivem em pequenas comunidades em sua maioria à beira dos rios, dos igarapés, dos igapós e dos furos e lagos que

[28] Outro ecossistema que caracteriza a região é a **terra firme** com terrenos relativamente altos e que não estão sujeitos às inundações sazonais.

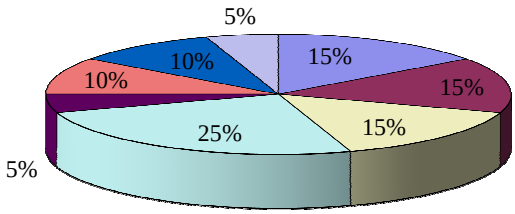
formam o mosaico terra e água amazônico. A maioria habita casas de madeira construídas em palafitas que se adequam ao sistema de cheias dos rios.

Os grupos ribeirinhos dependem tanto da terra para a realização da agricultura de subsistência quanto do acesso às águas pelas quais desenvolvem atividades de pesca e de transporte do pescado e dos produtos colhidos da natureza que, em geral, servem para a venda em mercados locais e regionais. As atividades de agricultura e pesca, bem como o trabalho com os animais são regulados pelo ciclo sazonal, que ficam prejudicadas pelas fortes chuvas e condicionam o modo de vida desses grupos humanos.

Considera-se que na atualidade as comunidades ribeirinhas têm muito mais dificuldades de encontrar peixes do que antes, dada à prática da pesca predatória na região, o que tem desestabilizado a economia doméstica de muitas famílias e gerado a preocupação com a produção de excedente na agricultura e extrativismo com vistas à aquisição de dinheiro para a sobrevivência e para a compra de carne bovina e outros produtos que abastecem os mercados locais.

Com base nesta concepção a pesquisa realizada com 18 trabalhadores e 01 trabalhadora (barqueiros e comerciantes) do Porto do Sal privilegiou a relação com o rio, na qual é expresso um entrecruzamento de temporalidades, que representa não só a cidade como as temporalidades diversas que desembarcam nas margens de Belém. Constatou-se que as pessoas que dão vida à dinâmica sócio-econômica nos pequenos portos informais possuem em comum algumas características, de acordo com as variáveis pesquisadas e abaixo apresentadas:

Gráfico 1: Idade



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

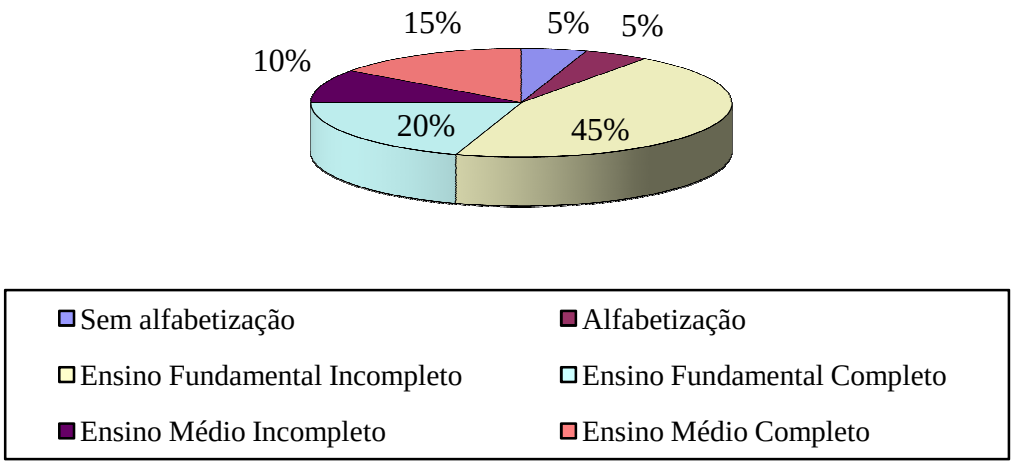
Um número significativo destes trabalhadores possui idade entre 32 e 36 anos, portanto, estes não são tão jovens e nem estão com a idade avançada para este tipo de trabalho. Quanto ao estado civil, cerca de 50% são solteiros, seguidos de uma grande parcela que é casada (45%), e, em seguida estão os que vivem em união estável (5%). Merece destaque o fato de que o cotidiano das famílias ribeirinhas é perpassado por relações sociais particulares que envolvem a participação, em geral, de todos os membros da família, sobretudo, no processo de trabalho. Muitos desses trabalhadores deixam de freqüentar a escola ainda quando crianças para auxiliar os pais na *lida*. Essa cultura é cada vez mais ampliada na medida em que os filhos crescem e se casam, criando outros núcleos familiares, conforme Fraxe (1998).

Assim, os trabalhadores do Porto do Sal também apresentam essas características da transmissão de técnicas de manejo e tratamento dos recursos naturais, que são repassados de geração a geração, ou seja, com a idade acima

referida, muitos deles trazem as lendas, os ritos religiosos, os costumes que lhes foram transmitidos desde a infância.

Quanto à escolaridade a maioria (45%) possui apenas o ensino fundamental incompleto, característica marcante da população que compõe o mercado de trabalho informal, por ser um nível baixo de instrução e não estar compatível com as atuais exigências do mercado de trabalho capitalista.

Gráfico 2: Escolaridade



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

A dificuldade encontrada pela maioria da população ribeirinha no acesso à escolarização se dá pela falta de escolas suficientes para suprir a demanda. A distância das escolas se coloca como barreira para que os alunos e professores cheguem às mesmas, bem como a merenda escolar e o material didático e muitas funcionam com infra-estrutura precária.

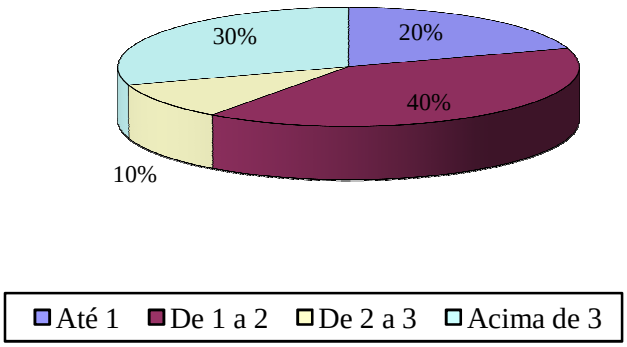
Muitas escolas foram fechadas na zona rural pela exigência do Ministério da Educação Cultura e Desporto que previa, em 2003, a nucleação escolar, ou seja, era necessário apresentar um quadro de matrículas igual ou superior ao colocado como

meta para a área rural. Isto mostrou que algumas escolas possuíam número pequeno de matrículas e, portanto, os alunos deveriam ser matriculados na escola que compreendesse o maior número de comunidades. Com isso muitas crianças e jovens passam muito tempo viajando pelos rios em canoas ou pequenos barcos até chegarem à escola mais próxima.

Nesse sentido, a sobrevivência humana e seu cotidiano têm cada vez menos tempo para se realizar haja vista que se coloca a diminuição da proteção social, do emprego, da segurança, e, aumentam os processos discriminatórios, seja pela cor, sexo, condição física/psicológica, ou por opção partidária.

Nessa direção, conforme pesquisa realizada, os trabalhadores do Porto do Sal refletem essa tendência de exclusão social dado que suas condições de vida são realizadas nestes territórios de desigualdade social.

Gráfico 3: Renda Mensal

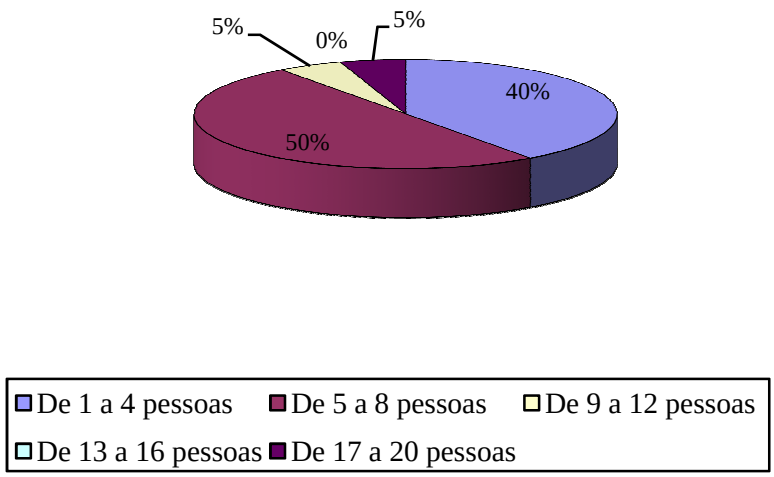


Fonte: Pesquisa de campo (2005)

Merece nota, a partir desses dados que uma concentração maior de entrevistados adquire, a partir destas atividades, uma renda insuficiente, tanto para as despesas pessoais, quanto para as despesas do trabalho, pois, inclusive os entrevistados que afirmaram obter equivalente a mais de 3 salários mínimos,

declararam que esta é uma renda insuficiente para manter as grandes despesas dos barcos, e ainda precisam se preocupar com sua segurança particular, devido a ineficácia da segurança pública nos trajetos feitos pelos barcos, aonde ocorrem assaltos aos barcos que transportam produtos e pessoas. Sem contar com a numerosidade de dependentes desta renda, pois, a maioria (50%) possui um núcleo familiar composto de 5 a 8 membros.

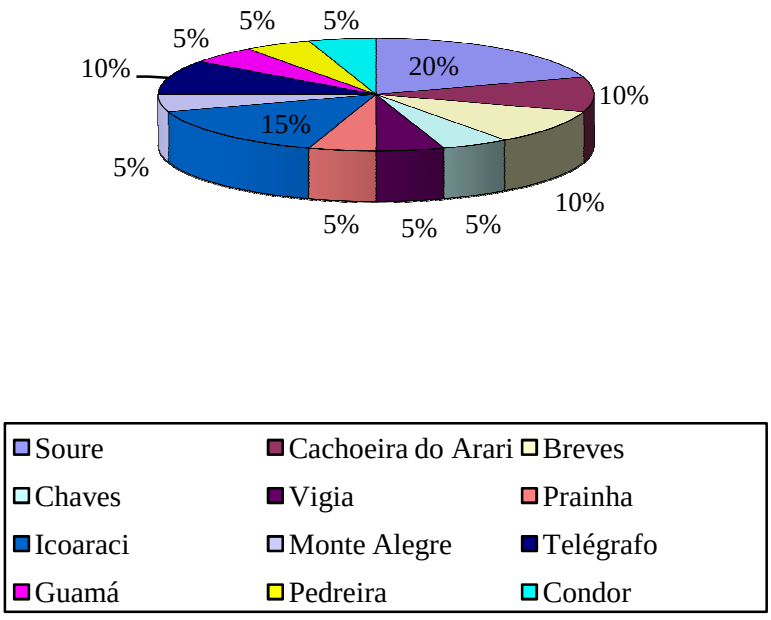
Gráfico 4: Nº de Membros na Família



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

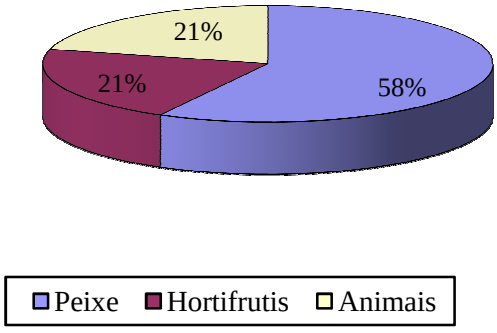
Os municípios, distritos e bairros em que residem são diversos e incluem: Soure, Icoaraci, Cachoeira do Arari, Breves, Telegráfo, Chaves, Vigia, Prainha, Monte alegre, Guamá, Pedreira e Condor. Esses dados somados ao tipo de mercadoria que circula nos pequenos portos evidenciam que o abastecimento local se dá em grande medida por meio da economia endógena, pois 58% dos entrevistados comercializam peixes; 21%, hortifrutis; 21%, animais (suínos e eqüinos).

Gráfico 5: Município de Residência



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

Gráfico 6: Tipo de Mercadoria

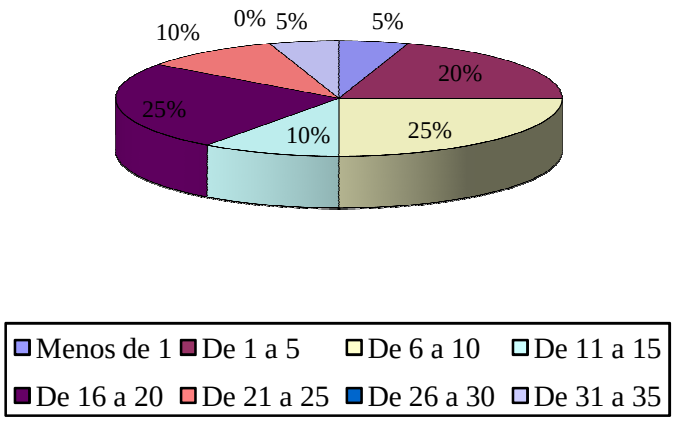


Fonte: Pesquisa de campo

Quanto ao tempo de trabalho, pode-se afirmar que a maioria (60%) possui entre 6 a 20 anos de trabalho, ou seja, um período bastante significativo e que nos chama atenção devido às condições precárias do ambiente de trabalho, como

exposição excessiva ao sol, exposição a situações de vulnerabilidade social, ausência de segurança pública entre outras. Significa dizer também, que este tipo de atividade acaba por se caracterizar por uma economia estável na vida dessas pessoas e dá, em certa medida, uma sustentação para essas famílias e para a circulação intra-urbana de diversos produtos.

Gráfico 7: Tempo de Trabalho



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

A maioria (75%) afirmou que a comercialização no Porto é a principal e/ou única fonte de renda da família, sendo que 45% afirmou possui uma atividade extra (venda, pedreiro, eletricista, carpinteiro, braçal, segurança, mecânico) para ajudar nas despesas. O trabalho no Porto lhes possibilita a aquisição de uma renda mensal bastante variada e instável, pois deriva do mercado de consumo, sendo que um número significativo (40%) declarou obter uma renda mensal de 1 a 2 salários mínimos.

Quanto à situação previdenciária, um número significativo (39%) afirmou não possuir nenhuma relação com a previdência, no entanto, em igual percentual se encontram o número de entrevistados que recebem o ‘seguro-desemprego’ (19%) e

os que contribuem com a ‘colônia de pescadores’ (19%), ou seja, além das condições insalubres de trabalho, nem todos possuem o ‘privilégio’ de serem amparados pela previdência por não terem condições de contribuir coma a mesma. Esses dados evidenciam a precarização da seguridade social para essas pessoas, haja vista, que esses trabalhadores da economia informal não tem acesso à regulamentação da sua situação previdenciária.

Em 1995, foi criada pelo Instituto Nacional do Seguro Social-INSS uma unidade flutuante denominada de Previbarco[29], conforme o Programa de Unidades Avançadas de Atendimento Móvel da Previdência Social. A implementação desse programa ocorreu pelo difícil atendimento às populações rurais que não têm acesso à previdência por estrada aos postos de serviço da previdência.

Os trabalhadores ribeirinhos não contam, na maioria das vezes, com incentivos agrícolas e enfrentam muitas dificuldades para a sua sobrevivência, falta-lhes, por exemplo, condições para contribuir com a previdência social. Nessa direção, observa-se que o programa Prevbarco pode ter uma dupla finalidade, a primeira, é de que o ribeirinho precisa apresentar documentação pessoal necessária para obter algum tipo de benefício, e a segunda, é de que a própria previdência precisa garantir novos segurados a partir das contribuições das populações ribeirinhas.

A inserção dos ribeirinhos como beneficiários do sistema previdenciário também contribui para aquecer a economia de diversos municípios que não possuem muitas fontes para extrair renda e impostos, provocando, assim, a conjugação entre o mercado e a cidadania.

[29] Na região norte apenas cinco unidades percorrem as comunidades mais distantes: 02 no Pará, 02 no amazonas e 01 em Rondônia.

O Ministério do Trabalho com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador-FAT, criou o Seguro-Desemprego[30] para os pescadores artesanais que trabalham de forma individual ou familiar. Este benefício visa auxiliar o pescador artesanal no período do defeso haja vista a impossibilidade do exercício da pesca na fase de desova e reprodução de peixes.

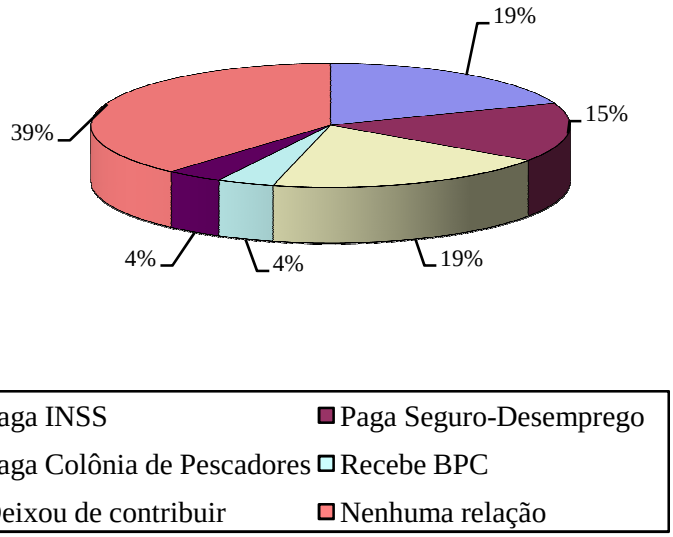
No entanto, a forma de acessar esse benefício se torna complexa na medida em que as exigências colocadas são difíceis de serem cumpridas por muitos pescadores. Eles devem possuir registro como pescador artesanal no IBAMA de no mínimo três anos e declaração de filiação à Colônia de Pescadores registrada no IBAMA. Além disso, devem comprovar que trabalharam ininterruptamente entre a paralisação anterior e a atual e, possuir baixa renda, sem receber nenhum outro benefício da Previdência Social, com exceção do auxílio-acidente e pensão por morte.

Dessa maneira, muitos trabalhadores desistem por não possuírem documentos e nem renda fixa comprobatória haja vista que poucos conseguem colocar produtos excedentes do trabalho na roça à venda nas cidades, como Belém e localidades mais movimentadas, e ainda, este benefício é concedido apenas na época do *defeso*. Todos esses elementos levam a processos de exclusão de trabalhadores, pois muitos não conseguem se organizar em colônias e sindicatos por não possuírem documentação e, com isso, os atravessadores se beneficiam pela facilidade de contato com informações sobre o ingresso ao benefício e documentos necessários.

[30] Este benefício é desenvolvido no estado do Pará pelo Sistema Nacional de Emprego-SINE em conjunto com a Caixa Econômica Federal e o Instituto Nacional do Seguro Social.

Outro benefício concedido é o Benefício de Prestação Continuada-BPC[31] preconizado na Lei Orgânica de Assistência Social-LOAS[32] e pode ser viabilizado aos idosos com 65 anos de idade e aos portadores de necessidades especiais.

Gráfico 8: Situação Previdenciária

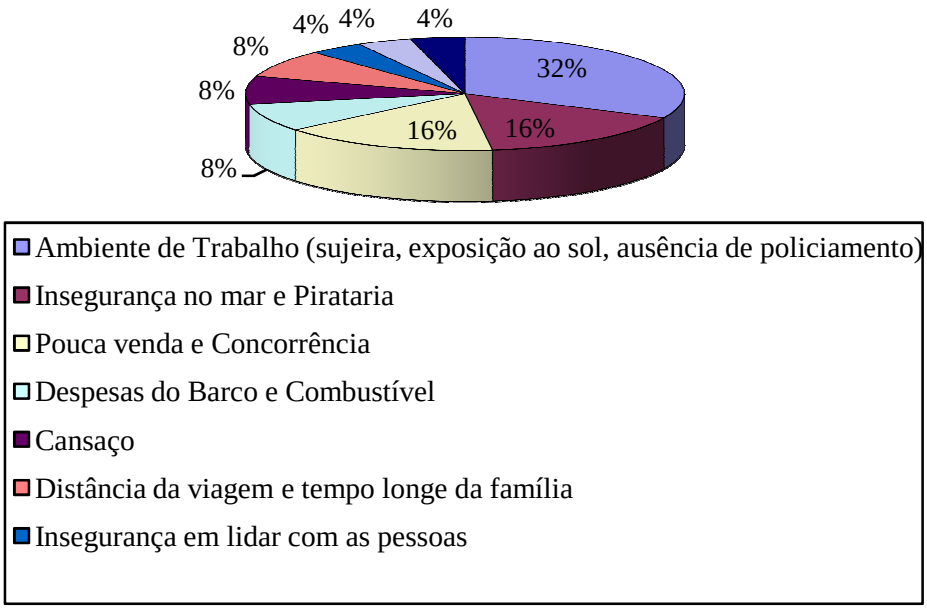


Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

Quanto aos pontos negativos do trabalho no Porto, a diversidade de respostas foi enorme, no entanto, foram destacados os seguintes fatores: ambiente de trabalho, insegurança no mar e pirataria e dificuldade de vender os produtos.

[31] O benefício de prestação continuada é a garantia de 1 (um) salário mínimo mensal à pessoas portadora de deficiência e ao idoso e que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção e nem de tê-la provida por sua família (Art. 20 da LOAS)
[32] Lei Federal nº 8.742 de 7 de dezembro de 1993.

Gráfico 9: Aspectos Negativos

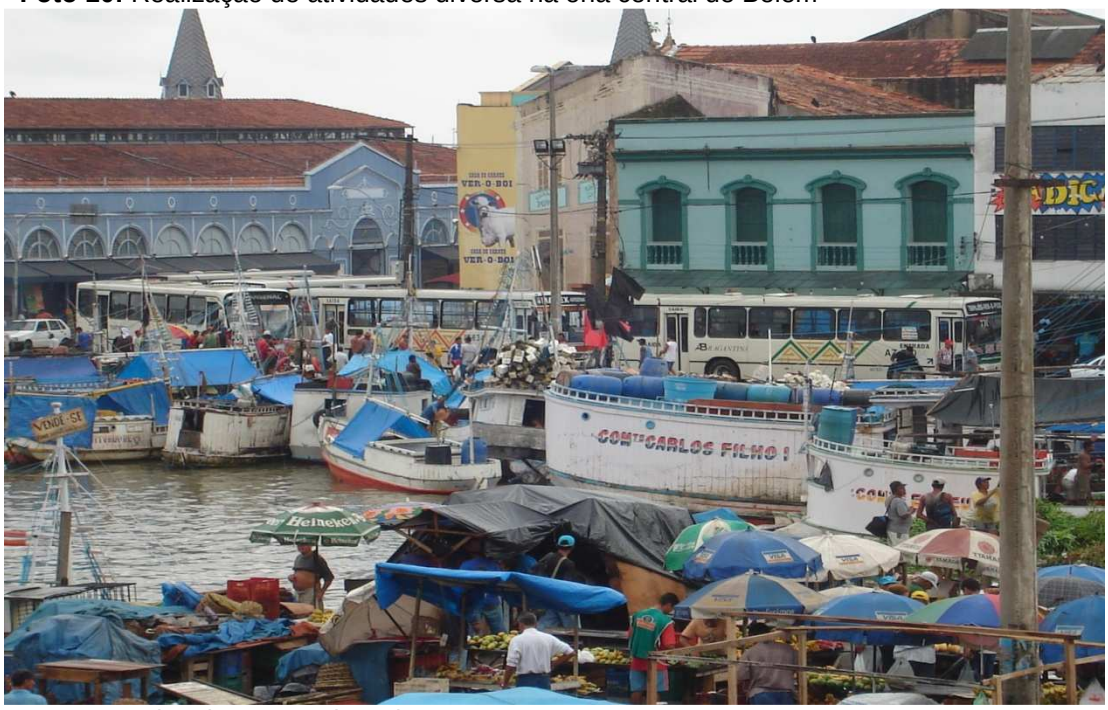


Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

Percebe-se que a política de ocupação de desenvolvimento do território, em muito, tem tratado com descaso as populações ribeirinhas. Muitas políticas implementadas são nocivas ao ecossistema amazônico e não têm contribuído eficazmente para melhoria das condições de vida das mesmas. Essas políticas passam pela área da educação, pois a maioria da população possui baixa escolaridade; pela área da saúde, dado que muitos ribeirinhos passam por processos de insegurança alimentar e contaminação pelo mercúrio do pescado consumido e ausência ou insuficiência de cuidados médicos.

Destaca-se ainda, a falta de organização do trabalho realizado por esses trabalhadores, em especial nos locais onde aportam com seus produtos para a realização das trocas. Isto se dá em grande medida, pela não inclusão do trabalho dessa categoria no planejamento da cidade. Como exemplo podemos citar a desorganização na área próxima ao Ver-o-Peso onde diariamente atracam barcos que trazem produtos do interior paraense para a capital, conforme a figura abaixo:

Foto 10: Realização de atividades diversa na orla central de Belém



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)
Foto: Michelle Oliveira

Essa desorganização do trabalho pode ser sentida em outros espaços mais distantes da orla, pois os produtos advindos do *hinterland* são levados também para outros locais de distribuição e consumo da cidade, como é o caso da feira do Entroncamento, onde o movimento de carros, a aglomeração de comércios e o trabalho dos intermediários dos produtos trazidos pela população ribeirinha é muito presente. Isto demonstra que não apenas os pequenos portos, mas as feiras da cidade também se constituem em elementos importantes para a compreensão da formação e permanência de usos e costumes locais pela sua continuidade ao longo do processo histórico da cidade.

A agitação da feira, o corre-corre de gente, a variedade de cores e sabores estão relacionados diretamente à produção no campo que precisa de tempo suficiente para produzir e levar essa produção para o movimento de troca na cidade. Em Belém, essa relação é muito visível, posto que há muitas feiras, e não apenas

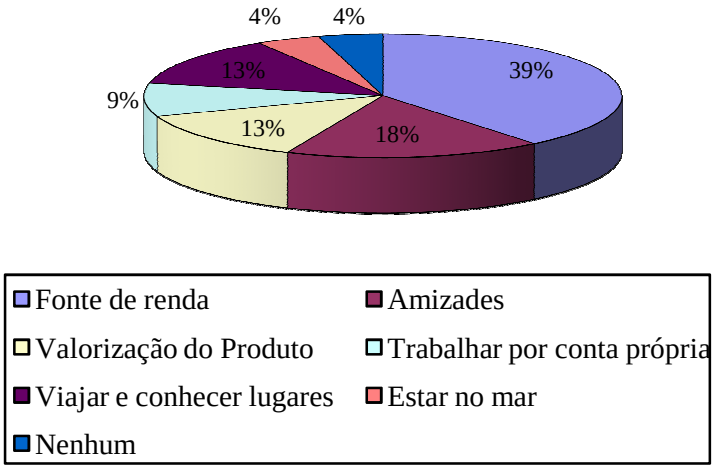
pela quantidade isto deve ser observado, mas também pelo tempo que elas existem em pontos diferentes da cidade.

Foto 11: Movimento na feira do Entroncamento em Belém

Fonte: Pesquisa de campo (2005)
Foto: Michelle Oliveira

Vale ressaltar também os pontos positivos citados pelos entrevistados, que destacaram, principalmente, a fonte de renda, pois, o que é produzido ou adquirido na natureza se constitui na única fonte de renda dessas famílias. Esses trabalhadores também têm a possibilidade de socializar o que a região tem de peculiar, seja pelas frutas, animais, seja pela cultura enraizada por essa relação do homem amazônico com os rios aos moradores e aos visitantes da cidade grande. Não se pode esquecer que as relações de amizade estabelecidas ocorrem no período em que transitam pelos rios e também quando chegam aos pequenos portos e feiras da cidade, onde há encontros e reencontros.

Gráfico 10: Aspectos Positivos



Fonte: Pesquisa de Campo (2005)

Infelizmente poucas mudanças ocorreram na vida cotidiana ribeirinha, pois esse modo de vida é desconsiderado pelas políticas governamentais. Os ideários de justiça social e preservação ambiental têm sido discutidos, num movimento mais forte à tendência ambientalista, sem muitas vezes considerar o aspecto social e cultural dos caboclos da Amazônia. O descaso com essa parcela da população tem sido uma constante nessa região e deve ser compreendida dentro de um movimento mais geral de acumulação.

Grandes são as disparidades regionais que refletem na segregação a que são submetidas muitas comunidades, sobretudo, em microrregiões do Pará nas quais o Índice de Desenvolvimento Humano - IDH é muito baixo. As políticas sociais criadas para suprir demandas históricas da população são, a nosso ver, focalizadas, excludentes e dissociadas da realidade da vida ribeirinha. No entanto, esse modo de vida não é destituído de sentido, posto que seus conhecimentos têm somado para a preservação dos rios, lagos e da mata garantindo a sobrevivência da Amazônia. Não

raro, há uma inter-relação de diversas práticas com a vivência urbana, configurando uma multiplicidade de trocas materiais e simbólicas.

O Porto do Sal, como um porto informal, subsiste no espaço da cidade com suas práticas sociais pelo contato direto com o rio, onde cotidianamente, barcos, velas e canoas se constituem enquanto condição e meio para a ligação de muitas entradas e saídas da cidade. Retoma-se aqui, os barcos como elos entre os homens e o rio, sejam os ribeirinhos, sejam os moradores da cidade que vez por outra passeiam pelo rio em direção a algum trapiche.

Cabe, portanto, entender o encontro de sociabilidades que se (re) elaboram a partir do momento em que ancoramos neste porto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção do espaço urbano é permeada pela dimensão da vida nesse espaço, e, essa dimensão, no entanto, precisa ser vista para além das formas simbólicas da cidade que tem uma proximidade com o rio. Considera-se que há uma necessidade de resgatar e identificar a relação entre os diversos elementos que compõem a cidade e o rio. Pois, nas diversas maneiras de intervir no espaço urbano, tem-se levado mais em conta mais a paisagem do rio para admiração do que as sociabilidades que integram a vida cotidiana.

É preciso compreender que as manifestações da sociodiversidade do mundo ribeirinho se espraiam pelo espaço urbano, uma vez que a várzea amazônica é difusora de práticas culturais urbanas, embora as estruturas sejam relativamente diferentes.

A população ribeirinha construiu um modo de vida[33] baseado na agricultura de subsistência e no extrativismo vegetal ou animal, com uma cultura que extrai elementos da floresta, dos rios e que consolida uma "hibridização" com elementos urbanos. Tais características influenciam no desenvolvimento do trabalho pelo aproveitamento do movimento da natureza (período da pesca, safra de frutas etc.), evidenciando, assim, a existência de uma "cultura cabocla" que vem sendo acumulada e reproduzida em diversas épocas na região e que revela uma dinâmica social, com caracterizações específicas.

Os produtos de origem florestal e da pesca na região amazônica, para além da troca que visa à subsistência dos ribeirinhos, têm seu excedente apropriado por agentes da comercialização, que em geral, é o *atravessador*, o *distribuidor* e o

[33] Há muitos elementos referentes aos mitos, lendas, plantas medicinais, rezadeiras, comidas e danças típicas e os rituais do banho no rio que em conjunto fecundam o imaginário desses grupos sociais.

feirante[34]. O atravessador comumente possui embarcação com motor e acaba sendo o responsável pela maioria das trocas realizadas entre os ribeirinhos e a cidade, pois ele não apenas traz o que diversas famílias produzem nos interiores como abastece essas famílias de mercadorias que não se encontram nas pequenas cidades e ilhas onde vivem.

O agente da distribuição[35] se encarrega de levar para determinados pontos da cidade (o Ver-o-Peso e o Entroncamento, por exemplo) aquilo que os ribeirinhos produtores e/ou os atravessadores trouxeram para a orla de Belém. Quando chegam nesses locais, outras pessoas já estão esperando pelas frutas, verduras, legumes, pescados etc., seja para consumir ou para levar às feiras livres presentes em praticamente todos os bairros, algumas maiores que as outras.

Os feirantes comercializam diversos produtos e, ao seu critério colocam o valor que lhes convém para que o seu comércio funcione e se popularize. Destaca-se ainda, que em alguns portos informais da cidade, encontram-se comerciantes proprietários de estoques de produtos de consumo geral, muitas vezes de bebida alcoólica, como se percebe nos portos Palmeira e Brilhante no bairro da Cidade Velha.

Percebe-se assim, que há a necessidade de aumentar o trabalho para que haja a produção de excedente com vistas à troca, e ainda, é preciso ficar atento às exigências do mercado consumidor, a partir de informações no processo de socialização por meio dos agentes da comercialização.

A participação da família é o que propicia, na maioria das vezes, a produção de excedentes, a partir do envolvimento de diversos membros da família no

[34] Essas denominações foram dadas pela autora no decorrer da pesquisa com base na observação sobre o movimento realizado com os produtos que chegam ao Porto do Sal.
[35] Esse agente pode ser morador do meio rural e também troca alguns produtos da cidade com os ribeirinhos ou mora no meio urbano e envolve o dinheiro no processo de comercialização com os ribeirinhos para obter os produtos.

processo produtivo e em um tempo maior de trabalho, sobretudo, nos períodos propícios da região para a agricultura e pesca. Esse fato somado à maneira simples de viver do ribeirinho favorece a apropriação por diferentes agentes do capital comercial do resultado do trabalho ribeirinho e extração de excedentes.

Há nessa relação estabelecida entre os ribeirinhos uma dependência entre as atividades desenvolvidas pela rede de troca. Alguns não conseguem fixar locais de venda na orla (como boxes nas feiras) quando chegam com seus produtos e são muitas vezes levados a vender o resultado do seu trabalho em locais sem nenhuma infra-estrutura, demonstrando a falta de planejamento para o uso da orla de Belém que considere o trabalho sazonal. Isto os coloca numa relação de desigualdade com aqueles que trabalham com certa estrutura na orla.

Nesse tipo de mercado, entende-se que as pessoas ou grupos formam uma imagem que possui um movimento de interação criador de uma rede que não possui limites exteriores nem delimitações internas quando se trata dos agentes da comercialização na troca econômica. Quando os entrevistados referiram como aspecto positivo a amizade entre os que percorrem os rios e os que estão na cidade, falam de uma relação que pode perdurar por muitos anos. No entanto, quando se trata dos aspectos econômicos envolvidos, as relações são temporárias, pois os produtos podem ser trocados, a partir de um mercado em rede, com diversos agentes, sejam locais, regionais, nacionais e até internacionais, por meio de outros produtores, intermediários e consumidores.

Da mesma maneira, os agentes da comercialização revendem aos ribeirinhos diversos produtos (vestuários, remédios, alimentos, etc) que tem sua origem a partir de matéria-prima de outras partes da região ou do mundo. Esse encadeamento das trocas permite a passagem do que é produzido no campo para as vilas e

localidades, que trocam com outras cidades do interior, dessas cidades aos portos informais e formais da capital, até aos outros estados e países, o que coloca o trabalho do ribeirinho numa relação global. Essa dinâmica está enraizada há muito tempo e tem como exemplo o ciclo da borracha que envolveu o trabalho também do ribeirinho, por meio da extração do látex, e que foi levado a outros continentes.

Compreende-se, portanto, que há uma intencionalidade no agir da população ribeirinha e que reflete no uso do espaço da orla de Belém. Segundo Milton santos,

> a noção de intencionalidade não é válida apenas para rever a produção do conhecimento. Essa noção é igualmente eficaz na contemplação do processo de produção e de produção das coisas, considerados como um resultado da relação entre o homem e o mundo, entre o homem e seu entorno. (SANTOS, 1999, p. 71)

Essa idéia possibilita o entendimento de que o processo de trabalho realizado provoca também transformações no espaço, seja do ponto de vista físico, seja referente a funções e técnicas desenvolvidas historicamente, o que leva a novas formas de objetos e de ações.Não se pode, é certo, desconsiderar que um novo ritmo vem se instalando na cidade, tendo uma nova temporalidade, e que, portanto, não é possível resgatar de todo os usos constantes em épocas passadas, mas de permitir que sejam reconhecidos os usos que ainda se fazem nos espaços dos trapiches, portos e que reforçam a organicidade da cidade que resiste a uma dinâmica da vida urbana contemporânea.

Conforme a pesquisa realizada, percebe-se que esses usos são diferentes ao longo da orla de Belém, e isto nos leva a visualizar não apenas aquilo que é traduzido da cidade ribeirinha para potencializar o turismo local, mas, expressar modos de vida peculiares que marcam ainda hoje a orla fluvial urbana de Belém.

A atitude de reconhecer essas interações tem como pano de fundo a busca por uma condição de cidadania que esteja associada a melhores condições de vida dos sujeitos que habitam a cidade e dos que fazem do porto um dos pontos para a realização da cultura local. Significa que as orlas precisam ser analisadas e vividas no contexto do desenvolvimento urbano, de maneira que a noção de desenvolvimento não esteja restrita à idéia de modernização dos sistemas de objetos que compõem a paisagem beira-rio, mas acima de tudo como potencial de desenvolvimento sócio-espacial.

Dessa forma, foi possível observar que a ordem espacial dos lugares selecionados para nossa análise, inclui uma rede de relações estabelecidas entre as organizações sociais presentes nesses lugares, das quais fazem parte o ribeirinho da região das ilhas, de bairros da cidade de Belém e de outras cidades, os moradores da cidade que chegam até o rio, os agentes que realizam a circulação da economia urbana, entre outros. Daí que chamamos a atenção para a mobilidade da população ribeirinha na orla fluvial de Belém, que retrata essa identidade local por se diferenciar e se qualificar, sobretudo, por compreender vivências criadoras de sociabilidades.

Desta maneira, a permanência da identidade ribeirinha na orla de Belém envolve o cotidiano que se apresenta com deferentes sociabilidades criadas a partir das relações de proximidade e vizinhança. (LEFEBVRE, 2001). Assim, o Porto do Sal se ergue como um lugar portador de diferença histórica se comparado com outros lugares da cidade. A mobilidade da população ribeirinha neste porto pode ser compreendida, tanto pela ordem espacial como pelos tempos diferentes ligados ao momento em que o chão deste porto se torna um portal de entradas e saídas de uma cidade vinculada intimamente ao rio e, o outro se expressa pela metropolização

da cidade de Belém que se impõe de forma hegemônica. Nesse sentido, a continuidade desse espaço só é possível a partir do encontro estabelecido entre o porto e a população, haja vista que nele emergem práticas sociais responsáveis por uma cadeia de relações que atravessam mundos diversos e se encontram por meio do espontâneo, do vivido, da necessidade. Esse encontro também provoca disputas pelo espaço do porto desenhado pelos diferentes agentes dessa circulação, de maneira que as trocas de mercadorias concorrem com uma troca simbólica de vivências, experiências e narrativas.

A identidade não reflete apenas o fato dessa população habitar a beira do rio, mas se caracteriza por uma diversidade de relações no interior das quais é possível perceber um tempo conformado pela maneira como estes agentes usam o tempo que lhes é dado, ou como se inserem nele por meio de rearranjos.

Com efeito, o Porto do Sal representa uma sociabilidade que a metrópole não consegue realizar e, muitas vezes, nega a partir do momento em que não permite uma maior interação dessa sociabilidade com a cidade, deixando-o apenas nas margens. o tempo ribeirinho, assim, contribui para a permanência de um *modus* de vida em face da necessidade de sobrevivência sob a dinâmica da relação entre a orla e seu *hinteland* que, em grande medida, não está em sintonia com o tempo da metrópole, embora seja a única alternativa de inúmeros agentes que estão excluídos do processo de metropolização urbana. Nesses deslocamentos há a realização de encontros e desencontros e, que, tomando aqui o que nos aponta Lefebvre (2001).acerca da reprodução social ela é para além da reprodução ampliada de capital, é a reprodução ampliada de relações sociais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABELÉM, Auriléa Gomes. **Urbanização e Remoção: por que e para quem?** Centro de Filosofia e Ciências Humanas/NAEA/UFPA, Belém-Pará. 1988.

ALTIMIR, Oscar. **La dimension de la pobreza en América Latina**. *Cuadernos de la Cepal*. Santiago do Chile, Cepal/Ilpes, 1979.

ALVES, Joana Valente S. **Belém, a capital das invasões**. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 1997.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da super-modernidade**. Campinas: Papirus, 1994.

BAUDOUIN, Thierry. Territórios produtivos, empresas multinacionais e Estados na logística mundial. In: **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

BECKER, Berta. K. **Amazônia**. 3 ed.São Paulo: Editora Ática, 1994.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BORGES, Maria Vitória Paracampo. **Cidadania e Direito de Morar: a prática de ocupações coletivas e o movimento de posseiros de Jaderlândia-Ananindua-Pará**. NAEA/UFPA. Belém-Pará, 1992.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo. Séculos XI-XVIII.** São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999, vol. 1.

CANCLINI, Néstor García. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: EDUSP, 1997.

COCCO, G. & G. SILVA (Orgs.). **Cidades e Portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

_____. **Trabalho e cidadania: produção e direitos na era da globalização**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

_____. Mobilizações produtivas na cidade portuária**.** In: **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital.** Rio de Janeiro: Xamã, 1996.

COLLIN, Michele (Org.).***Ville portuaire, acteur du développemente durable***. Paris. 2003.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA METROPOLITANA DE BELÉM – CODEM. **Evolução Urbana de Belém**. Belém, 1998. CD-ROM.

CORIAT, Benjamin. ***El taller y el Robot.: ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la eletrônica***. Madri: Siglo Veintiuno editores S/A, 1992.

CORRÊA, Roberto L. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-67, jul./set. 1987.

_____. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios)

DERENJI, Jussara da Silveira. A seleção e a exclusão no meio urbano: reformas do fim do século XIX em Belém do Pará. In: D´INCAO, M. A. e SILVEIRA, I.M. (orgs.). **A Amazônia e a crise da modernização**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1994.

DAOU, Ana. **A Bélle Èpoque na Amazônia**. Cia das Letras, 2000.

FURTADO, Lourdes G. **Reflexões sobre a orla fluvial de Belém**. In: **Anais do Simpósio Amazônia, Cidades e Geopolítica das Águas**. Belém: NAEA/UFPA, 2003.

FERNANDES, Marcionila. **Donos de Terras: trajetória da União Democrática Ruralista-UDR**, Belém: NAEA/UFPA, 1999.

FIORI, José Luís. **O vôo da coruja. Para reler o desenvolvimentismo brasileiro**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

FRAXE, Terezinha J. P. **Homens anfíbios: uma etnografia do campesinato das águas.** São Paulo: Annablume, 1998.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo, Hucitec, 1980.

IBGE, Censos Demográficos (1960, 1970, 1980, 1991).

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil**. 5ª Ed. São Paulo: Alfa-ômega, 1986.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. 3ª ed. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. Henry. **A Cidade do Capital**. Rio de janeiro: DP&A, 1999.

_____. Henry. ***La production de l' espace***. Paris: Anthropos, 1974.

LEI ORGÂNICA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL. Brasília:1993.

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e Questão Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MANTEGA, Guido & MORAES, Maria. **Acumulação monopolista e crises no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. (Coleção Economia; v. 7)

_____. **A Economia política Brasileira**. 4 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, s.d.

MARIN, Rosa Acevedo. Portos e trapiches de Belém. In: **Anais do Simpósio Amazônia, Cidades e Geopolítica das Águas**. Belém: NAEA/UFPA, 2003.

MAXWELL, Simon. **The meaning and measurement of poverty**. London, ODI, 1999.

MELO, Marcus André de B. C. de. A década perdida: globalização, crise do Estado e metrópoles no Brasil. In: GONÇALVES, Flora (org.) **O novo Brasil urbano**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

MESQUITA, Fernando José Lima de. **Rever –o-Peso: uma proposta de pacote de desenho urbano para o centro histórico de Belém**. Trabalho de Conclusão de Curso. Centro Tecnológico/UFPA, 2005.

MINAYO, M. Cecília de Souza. **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade** (22ª ed.). Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2003.

MONIÉ, F. & SILVA, G. (Orgs.). **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local.** Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

PENTEADO, Antonio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Col. Amazônica. Série José Veríssimo/UFPA, 1973.

RAUTA RAMOS, M. H. & SOUSA BARBOSA, Maria. José. **Globalização, novas relações econômicas e impactos em cidades brasileiras**. In: Metamorfoses sociais e políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A: 2003.

_____. & ROCHA DE SÁ, Maria Elvira. **Avaliação da política de habitação popular segundo critérios de eficácia societal**. In: Metamorfoses sociais e políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A: 2003.

RODRIGUES, Edmilson Brito. **Aventura Urbana: urbanização, trabalho e meio-ambiente em Belém**. NAEA/UFPA, Belém, 1996.

ROMÃO, Maurício C. **Considerações sobre o conceito de pobreza**. Revista Brasileira de Economia. Rio de janeiro, FGV, ano 36, n. 4, out.-dez.1982.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo/ Razão e emoção**. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____.**Técnica, espaço,tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994. (Col. Geografia: Teoria e Realidade, 25)

_____. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

_____.**Território e sociedade**: entrevista com Milton Santos. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2000.

SANTOS, M. & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SARGES, Maria de Nazaré. **Riquezas produzidas na Bélle Èpoque em Belém**. 1870-1920. Paka Tatu, 2001.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial.** São Paulo: Studio Nobel, 1998. (Coleção megalópolis).

_____. ***L´Etat et la ville globale: pour penser l`inscription spatiale de la gouvernance. Futur Antérieur***. Paris: L´Harmattan, nº4, p. 30-32, 1995.

SECRETARIA MUNICIPAL DE COORDENAÇÃO GERAL DO PLANEJAMENTO E GESTÃO – SEGEP. **Indicadores da cidade Belém, Pará e Brasil, 1992-2000**, Belém, 2002.

SILVA, Gerardo. Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In: **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A: 2003.

SOUZA, Maria Adélia A. o Novo Brasil Urbano: integração ou fragmentação. In: GONÇALVES, Flora (org.) **O novo Brasil urbano**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

TRINDADE JR., Saint-Clair. **Entre o público e o privado: agentes de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-Pará (Brasil).** Scripta Nova. Revista electrónica de geografia y ciências sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, num. 194 (9). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-9htm.[ISSN:1138-9788]

_____. & ROCHA, Gilberto de Miranda (Org.). **Cidade e Empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

_____. **A Cidade Dispersa: Os Novos Espaços de Assentamentos em Belém e a Reestruturação Metropolitana**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 1998.

_____. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém**. Belém: NAEA/UFPA, 1997.

_____. **Produção do espaço e diversidade do uso do solo em área de baixada saneada. Belém (Pa).** Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 1993.

TOPALOV, Cristian. **Le Profit La Rente et la Vlle, Eléments de théorie, Econômica**, Paris, France, 1984.

TUPIASSU, Amílcar A. **A Área Metropolitana de Belém**. Belém, IDESP, 1968.

VELTZ, Pierre. ***Mondialisation, Villes et Territoires: L' économie d' archipel***. Paris: Presses Universitaires de France. Col. Èconomie en liberté, 1996.

ANEXOS

Dinâmica portuária e mobilidade da população ribeirinha em Belém

Roteiro de entrevista

Informante: BARQUEIROS E COMERCIANTES DO PORTO DO SAL/BELÉM

I) DADOS PESSOAIS

1. Nome: _____
2. Sexo: _____
3. Idade: _____
4. Escolaridade: _____
6. Cor / Raça: _____
7. Estado civil: _____
8. Ocupação / Profissão: _____
9. Renda familiar: _____
10. Endereço: _____
11. Tempo de moradia no local: _____
12. Nº de membros da família: _____
13. Naturalidade: _____
14. Situação Previdenciária: _____

II) INFRA-ESTRUTURA DA ÁREA RESIDENCIAL

Escola	UB de Saúde	Água encanada
Coleta de lixo	energia elétrica	Rede de esgoto
policiamento	Área de lazer	Outros:

III) A DINÂMICA DO PROCESSO DE TROCA NO PORTO

15. O que troca/vende?
_____
_____

16. Há quanto tempo troca/vende no local?
_____

17. É a única fonte de renda da família?
_____

18. Como é a relação com os outros comerciantes?
_____
_____

19. Quais os aspectos positivos do trabalho no porto?

_____

20. Quais os aspectos negativos do trabalho no porto?

_____

21. Desenvolve algum tipo de agricultura?

_____

22. Desenvolve a pesca?

_____

23. Fabrica algum produto artesanalmente? Qual?

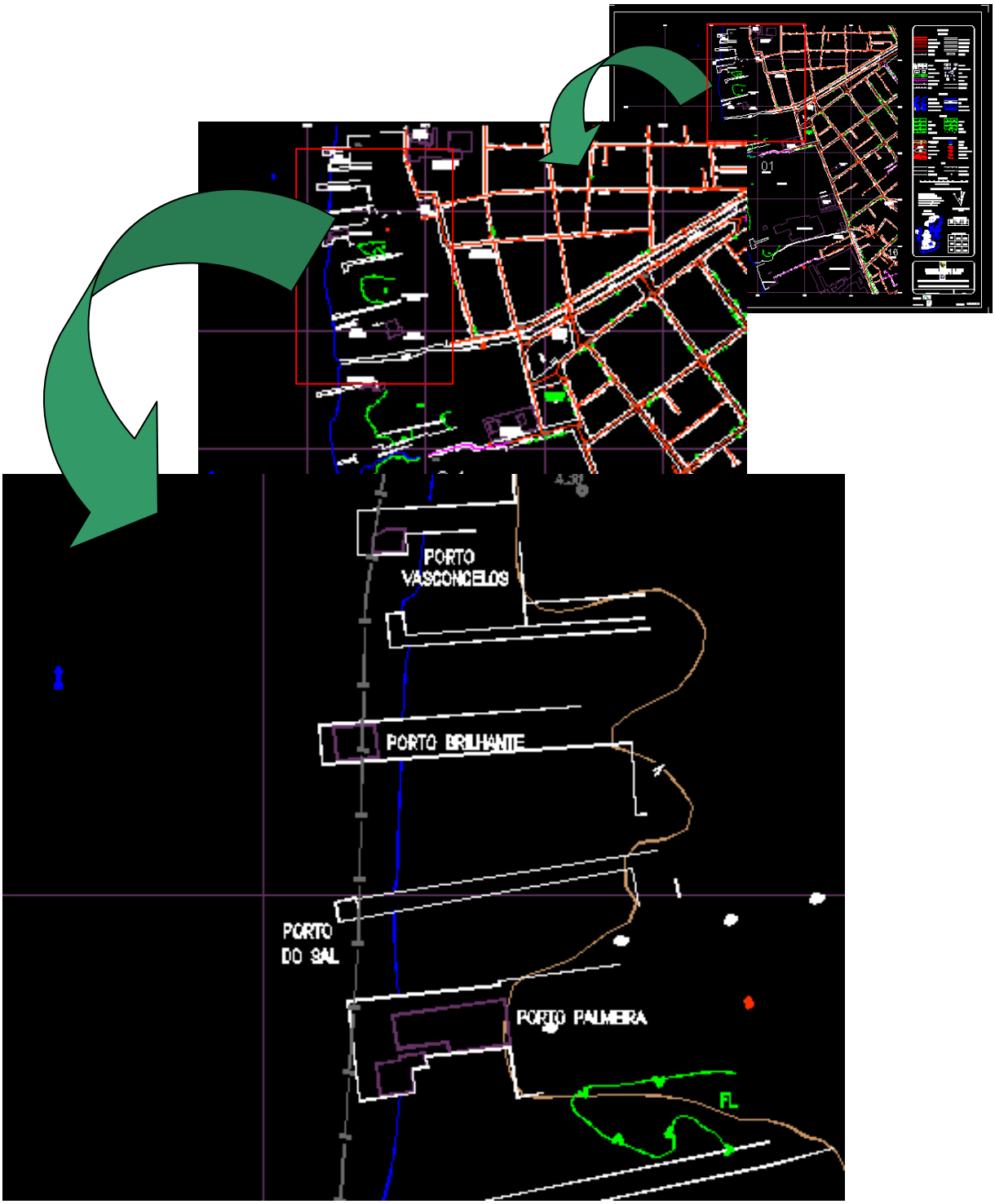
_____

24. Qual outra atividade exercida?

_____

Obs.: _____

_____


PORTO
VASCONCELOS
PORTO BRILHANTE
PORTO
DO SAL
PORTO PALMEIRA
FL