



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO**

**TATIANE DE CÁSSIA SILVA DA COSTA**

**A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:**  
mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo  
de Santarém (PA).

Belém  
2012

TATIANE DE CÁSSIA SILVA DA COSTA

**A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:**  
mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo  
de Santarém (PA).

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento do Desenvolvimento (PLADES) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará, sob a orientação do Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, como condição para a obtenção do grau de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento.

Belém  
2012

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Biblioteca do NAEA/UFPa)

---

Costa, Tatiane de Cássia da

A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA) / Tatiane de Cássia da Costa; Orientador, Sant-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. – 2012.

163 f. : il. ; 29 cm.

Inclui bibliografias

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós - Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém, 2012.

1. Urbanização – Santarém (PA). 2. Vida ribeirinha – Santarém (PA). 3. Política urbana – Santarém (PA). I. Trindade Júnior, Saint-Clair Cordeiro da. II. Título.

CDD 22. ed. 307.7209811

---

TATIANE DE CÁSSIA SILVA DA COSTA

**A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:**  
mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo  
de Santarém (PA).

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento do Desenvolvimento (PLADES) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará, sob a orientação do Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, como condição para a obtenção do grau de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento.

Banca examinadora:

\_\_\_\_\_.

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. (Orientador) – UFPA

\_\_\_\_\_.

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Edna Maria Ramos de Castro – UFPA

\_\_\_\_\_.

Prof. Dr.<sup>a</sup> Tatiana Shor – UFAM

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Belém  
2012

*Aos que fazem a Santarém ribeirinha r-existir.*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, este ser grandioso que sempre esteve ao meu lado, iluminando minha vida e guiando meus passos, muitas vezes pelos caminhos das pedras, em que sempre me deu força e coragem para nunca desistir de caminhar.

A meus pais, Rejane Costa e João Maciel que, apesar de todas as dificuldades da vida nunca pouparam esforços para garantir minha formação, e acima de tudo sempre me amaram incondicionalmente. À minha Mãe em especial, essa mulher de força e coragem que me ensinou o ofício da vida. A meus irmãos por fazerem sempre tudo errado, e mesmo assim conseguirem ser as pessoas mais importantes da minha vida, agradeço pela alegria, companheirismo, amizade e por me dedicar confiança.

Agradeço a Bruno Malheiro, meu marido, amigo e companheiro de todas as horas. Sem o seu cuidado, dedicação, e paciência eu não teria força pra chegar até aqui. Obrigada pela compreensão nos dias que estive ausente, pelo cuidado e dedicação nos dias que estive por perto, mas não menos ausente. Você mais do que ninguém conhece minha trajetória, da mesma forma como você foi fundamental para a realização de todas as minhas conquistas.

Agradeço à Sônia e à Virgínia as pessoas que presenciaram os momentos mais difíceis do mestrado, desde o processo de seleção até a redação final da dissertação. Estiveram ao meu lado me dando força e incentivo. Agradeço pela compreensão, paciência e preocupação de fazer esses dias mais leves.

Agradeço a meus amigos de tudo e qualquer coisa, Karen Nogueira, Eliane Santana, Jamile Guimarães, Rodrigo Garcia, Marcos Quinteiros. E principalmente Himerson Oliveira, meu irmão de coração, e Dáfine Fiel, ambos meus companheiros de campo.

Agradeço profundamente ao meu orientador e amigo Saint Clair C. Trindade Jr. por suas ricas contribuições ao desenvolvimento deste trabalho, mas principalmente por não ter desistido de mim.

Não posso deixar de agradecer a meus colegas de turma no mestrado, nossas calorosas discussões em sala de aula, nossas agradáveis conversas fora dela, por todos os momentos prazerosos nos quais pudemos construir boas amizades. Aos amigos que o NAEA me presenteou: Ariane Angélica, Brenda Taketa, Luis Gonzaga (Feijão), Fabíola Cereja, Luis Cláudio, Fauze e Rosa Cunha; vocês foram muitos especiais, sempre terão minha admiração e carinho.

Devo mencionar ainda o Campus Rural de Marabá do Instituto Federal do Pará-IFPA, que desde o início me deu todo apoio para a realização das atividades referentes ao mestrado, liberando-me em algumas situações para o desenvolvimento da pesquisa. Entre os vários colegas de trabalho que sempre me incentivaram e torceram por mim, destaco meus colegas William Bruno, Ribamar Ribeiro Jr., Laércio e Tatiana Mendes, meus companheiros na coordenação colegiada do Curso Técnico em Agroecologia dos Povos Indígenas, assim como Carla Lopes e Elenara o seu apoio, colaboração, incentivo foram fundamentais para esta realização.

Agradeço àqueles que contribuíram para a execução deste trabalho, algumas entidades e associações como a Federação das Associações Comunitárias de Santarém - FANCOS, a Associação comunitária da grande área do Mapiri (ACOGAM), a Associação dos moradores do bairro Nova República, a Associação dos pescadores do Baixo Amazonas (APEBAM), a Colônia de pescadores Z- 20, Federação das Associações Comunitárias de Santarém (FANCOS), o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém (STTRS), os moradores dos bairros estudados, que nos receberam em suas casas e se mostraram dispostos a contribuir para a pesquisa. Espero que este trabalho apresente retorno, em termos sociais e políticos, para os mesmos. Aos secretários e técnicos da Secretaria Municipal de Organizações Portuárias (SEMOP); da Secretaria Municipal de Turismo (SEMTUR); da Coordenação de Integração Regional (CIR) que nos receberam e se dispuseram a dialogar conosco, aos comerciantes dos mercados, aos feirantes e produtores rurais, enfim a todos os sujeitos que dão vida ribeirinha à cidade de Santarém.

Talvez alguns nomes importantes não aparecem aqui, mas isso não os faz menos importantes para esta realização. Enfim, agradeço a todos aqueles que fazem parte de minha vida, amigos, familiares, colegas de trabalho, colegas de pesquisa, professores; todos contribuíram para chegarmos até aqui, e por isso a todos vocês muito obrigada.

*Quando há madeiras estendidas sobre a água, quando há pontes e parapeitos através do rio, não se dá crédito a ninguém que diga: Tudo corre.*

*Friedrich Nietzsche*



## RESUMO

Este trabalho ganha sentido ao focar diferentes e contraditórias formas de interação entre a cidade e o rio em Santarém. Sua problemática se constrói, portanto, entre aquilo que permanece e o que muda com a implementação de novas frentes econômicas regionais ligadas, por exemplo, ao agronegócio, com rebatimentos na cidade e relações históricas de contato/dependência com o rio que desenham contornos urbanos. Nesse sentido, buscamos analisar a produção do espaço e o processo de reestruturação urbana da cidade de Santarém no que se refere à dinâmica ribeirinha da mesma. A partir de pesquisas e análises bibliográfica e documental, observações sistemáticas, registro fotográfico, aplicação de formulário e entrevistas semiestruturada constatamos que a formação socioespacial da cidade de Santarém revela contextos em que o rio dinamiza o sentido das relações e das formas urbanas e outros em que esta importância é relativizada pela expansão de frentes econômicas ligadas à estrada, o que revela a coexistência de diferentes formas de interação desta cidade com os cursos fluviais. Na escala do espaço intraurbano identificamos um conjunto de padrões de organização espacial, que referenciam diferentes vetores de crescimento urbano e lógicas distintas de usos da cidade e do rio, o que auxiliou no reconhecimento das mudanças e permanências relacionadas à dinâmica ribeirinha de Santarém. Por fim, nosso exercício analítico se direcionou aos fragmentos do urbano, como as feiras, mercado e portos, que revelavam a permanências de práticas espaciais em muito definidas pelo contato com o rio.

**PALAVRAS-CHAVE:** Santarém. Urbanização. Cidade Ribeirinha. Relação Cidade e Rio.

## **ABSTRACT**

This work makes sense to focus on different and contradictory forms of interaction between the city and the river at Santarem. His problem is constructed, therefore, between the implementation of new regional economic front linked to agribusiness, with repercussions in the city and historical links contact /dependence with the river that draw urban boundaries. Accordingly, we analyze the production of space and restructuring of the town Santarém as regards the dynamics of the same river. From research and analysis literature and documents, systematic observations, photographic record, application form and semi-structured interviews found that the formation of the city of Santarem sociospatial contexts reveal that the river boosts the sense of relations and urban forms and other that this importance is relativized by the expansion of economic fronts linked to the road, which reveals the coexistence of different forms of interaction of this city with the rivers. On a scale of space intraurbano we identified a set of patterns of spatial organization, referring to different vectors of urban growth and logics of uses of the city and the river, which aided in their cognition of continuities and changes related to the dynamic waterfront of Santarém. Finally, our analytical exercise is directed to fragments of the city, such as fairs, markets and ports, which revealed the permanence of spatial practices defined in much contact with the river.

**KEY WORDS:** Santarém. Urbanization. Riverine.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Mapas 1-</b> Localização do Município de Santarém .....	19
<b>Quadro 1 -</b> A fronteira urbana e os padrões de urbanização .....	40
<b>Quadro 2 -</b> População segundo situação da unidade domiciliar 1950/2010 .....	66
<b>Mapas 2 -</b> Expansão da área urbana da cidade de Santarém .....	68
<b>Mapas 3 -</b> Bairros de Santarém.....	81
<b>Quadro 3 -</b> Acesso ao saneamento básico no município .....	88
<b>Quadro 4 -</b> Acesso ao saneamento básico no município - área urbana .....	88
<b>Figura 1 -</b> Ordenamento da orla.....	119

## LISTA DE FOTOGRAFIA

<b>Fotografia 1</b> - Fordlândia.....	57
<b>Fotografia 2</b> - Banco da borracha.....	57
<b>Fotografia 3</b> - Usina municipal de eletricidade de Santarém .....	63
<b>Fotografia 4</b> - Tecejuta .....	63
<b>Fotografia 5</b> - Primeiro momento da expansão urbana – orla 1940.....	70
<b>Fotografia 6</b> - Segundo momento da expansão urbana – vista aérea 1950... ..	70
<b>Fotografia 7</b> - Terceiro momento da expansão urbana - bairro do Caranazal.....	71
<b>Fotografia 8</b> - Quarto momento da expansão urbana – bairro Mapiri.....	73
<b>Fotografia 9</b> - Quarto momento de expansão urbana – BR-163 .....	73
<b>Fotografia 10</b> - Quinto momento da expansão urbana – bairro conquista .....	74
<b>Fotografia 11</b> - Orla do Mapiri na seca do rio.....	83
<b>Fotografia 12</b> - Orla do Mapiri na cheia do rio .....	83
<b>Fotografia 13</b> - Orla do Mapiri.....	85
<b>Fotografia 14</b> - As praias na frente da cidade no início do século xx .....	107
<b>Fotografia 15</b> - Praia na frente de Santarém na década de 1970.....	107
<b>Fotografia 16</b> - Hidroporto .....	111
<b>Fotografia 17</b> - Trapiche municipal em 1948.....	111
<b>Fotografia 18</b> - Antiga orla.....	113
<b>Fotografia 19</b> - Casa feliz.....	113
<b>Fotografia 20</b> - Cais de arrimo em frente a praça do pescador na década de 1970.....	115
<b>Fotografia 21</b> - Cais do porto de Santarém .....	115
<b>Fotografia 22</b> - Orla fluvial .....	117
<b>Fotografia 23</b> - Terminal turístico fluvial.....	117
<b>Fotografia 24</b> - Cais de arrimo .....	122
<b>Fotografia 25</b> - Usos da orla.....	122
<b>Fotografia 26</b> - Museu João fona.....	126
<b>Fotografia 27</b> - Desembarque no cais.....	128
<b>Fotografia 28</b> - Cais de arrimo na seca do rio .....	128
<b>Fotografia 29</b> - Poluição na orla.....	-
<b>Fotografia 30</b> - Barcos na orla de santarém.....	137
<b>Fotografia 31</b> - Porto da Praça Tiradentes.....	137

<b>Fotografia 32</b> - Feira do produtor rural .....	139
<b>Fotografia 33</b> - Feira do pescado.....	139
<b>Fotografia 34</b> - Organização interna da feira do pescado.....	141
<b>Fotografia 35</b> - Anúncio nos barcos .....	141
<b>Fotografia 36</b> - Contemplação da paisagem.....	144
<b>Fotografia 37</b> - Festa de são Pedro .....	144

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Infraestrutura do bairro em relação às necessidades dos moradores.....	89
<b>Tabela 2</b> - Principais problemas do bairro.....	91
<b>Tabela 3</b> - Intenção ou disposição para mudar para outra área da cidade .....	92
<b>Tabela 4</b> - Vantagens em morar/se localizar no bairro.....	94
<b>Tabela 5</b> - Importância dos rios .....	96
<b>Tabela 6</b> - Principal uso do rio.....	97
<b>Tabela 7</b> - Importância do transporte fluvial .....	98
<b>Tabela 8</b> - Frequência de uso do transporte fluvial.....	99
<b>Tabela 9</b> - Formas de deslocamento no espaço intraurbano de Santarém .....	101
<b>Tabela 10</b> - Formas de deslocamento para outras cidades.....	103
<b>Tabela 11</b> - Opinião sobre a poluição dos rios .....	108
<b>Tabela 12</b> - Causadores da poluição dos rios .....	109
<b>Tabela 13</b> - Usos dos imóveis localizados na orla.....	121
<b>Tabela 14</b> - Comercialização de mercadorias/produtos/serviços.....	125
<b>Tabela 15</b> - Tempo de funcionamento da atividade/moradia no local.....	125
<b>Tabela 16</b> - Condições de infraestrutura da orla.....	127
<b>Tabela 17</b> - Principal problema na orla.....	130
<b>Tabela 18</b> - Importância do rio .....	132
<b>Tabela 19</b> - Principais usos dos rios .....	133
<b>Tabela 20</b> - Importância do transporte fluvial .....	134
<b>Tabela 21</b> - Frequência de uso do transporte fluvial.....	135

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACOGAM	Associação comunitária da grande área do Mapiri
ALCOA	<i>Aluminum Company of America</i>
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
APEBAM	Associação dos pescadores do Baixo Amazonas Colônia
CDP	Companhia Docas do Pará
CIAM	Centro Municipal de Informações Ambientais
CIR	Coordenação de Integração Regional
EMBRATEL	Empresa Brasileira de Telecomunicações
FANCOS	Federação das Associações Comunitárias de Santarém
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRSA	Iniciativa de Integração da Regional Sul-Americana
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
SEDURB	Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano
SEMOP	Secretaria Municipal de Organização Portuária
SEMPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral
SEMTUR	Secretaria Municipal de Turismo
SEPLAN	Secretaria Estadual de Planejamento e Gestão do Pará
STTRS	Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém
TRAMOESTE	Transmissão do Oeste do Pará
UFOPA	Universidade Federal do Oeste do Pará

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	17
<b>2 CIDADES DA AMAZÔNIA: URBANIZAÇÃO E DIVERSIDADE SOCIOESPACIAL</b> .....	27
2.1 UMA LEITURA DA PRODUÇÃO DO URBANO: PARA VER A DIVERSIDADE.....	27
2.2 CIDADE, URBANO E URBANODIVERSIDADE.....	29
2.2.1 O COTIDIANO COMO CAMINHO ANALÍTICO DA URBANODIVERSIDADE .....	32
2.2.2 DIMENSÕES DA URBANIZAÇÃO: A POPULAÇÃO, O TERRITÓRIO (TECNOSFERA) E A SOCIEDADE (PSICOSFERA).....	36
2.2.3 A CIDADE E AS ESCALAS GEOGRÁFICAS: ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE E DA URBANIZAÇÃO .....	42
2.3 A FACE RIBEIRINHA DAS CIDADES DA AMAZÔNIA: ENTRE RESISTÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES .....	43
2.3.1 AS CIDADES RIBEIRINHAS E OS PADRÕES DE ORDENAMENTO INTRAURBANOS.....	44
2.3.2 A CIDADE RIBEIRINHA COMO FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS	45
2.3.3 AS CIDADES RIBEIRINHAS E AS CIDADES BEIRA-RIO A PARTIR DE SUAS ORLAS .....	47
<b>3 SANTARÉM E AS RELAÇÕES CIDADE-RIO NA AMAZÔNIA: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS</b> ..	49
3.1 DA ALDEIA INDÍGENA À MISSÃO RELIGIOSA: TUPAIUS E JESUÍTAS NA FORMAÇÃO DO ESPAÇO SANTARENO.....	49
3.2 A VILA DE SANTARÉM E SUA CENTRALIDADE POLÍTICA, MILITAR E RELIGIOSA .....	52
3.3 A CIDADE DE SANTARÉM: ENTRE A BORRACHA E A SOJA .....	53
3.2.2 SANTARÉM E SUA RELAÇÃO COM O RIO.....	60
<b>4 O RIO E O (DES)ENCONTRO DE TEMPORALIDADES NA CIDADE: A SANTARÉM DAS FEIRAS E DO AGRONEGÓCIO</b> .....	75
4.1 REVELANDO A DIMENSÃO DAS MUDANÇAS: AS ESTRADAS, O AGRONEGÓCIO, AS HIDRELÉTRICAS .....	75
4.1.1 UMA NOVA ECONOMIA POLÍTICA DA URBANIZAÇÃO: O BAIXO AMAZONAS NO CONTEXTO DAS AGROESTRATÉGIAS.....	76
4.2 UMA NOVA ORGANIZAÇÃO INTERNA DA CIDADE: A LÓGICA DOS PADRÕES DO ESPAÇO INTRAURBANO .....	79



<b>4.3 UMA MUDANÇA NA PAISAGEM URBANA: DA PRAIA AO CAIS, DO TRAPICHE À ORLA .....</b>	<b>105</b>
<b>4.4 REVELANDO A DIMENSÃO DAS PERMANÊNCIAS: OS BARCOS, OS PORTOS, AS FEIRAS E MERCADOS.....</b>	<b>131</b>
<b>4.4.1 RECURSO, IMAGINÁRIO SOCIAL E (SOBRE)VIVÊNCIA: OS USOS DO RIO DEFININDO UMA CIDADE .....</b>	<b>132</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>147</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>150</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>154</b>

## 1 INTRODUÇÃO

As mudanças no período atual têm sido associadas às transformações do tempo e no espaço, posto que estes aparecem para análise em sua indissociabilidade, uma vez que toda ação social se realiza num espaço determinado. Assim, as relações sociais acontecem na condição de relações espaciais, o que revela o mundo como prática socioespacial. Estas relações são contraditórias e é dessa contradição, nem sempre negativa, que se (re)produz o urbano.

Na Amazônia, a produção do urbano guarda especificidade voltada principalmente para uma peculiar forma de ocupação do espaço, compreendida a partir de processos históricos, geográficos e culturais. Na região, vários modelos de urbanização combinam e coexistem dentro de um mesmo espaço, revelando com isso as diversas faces do urbano-regional.

Nesse sentido, muitas atividades desenvolvidas no contexto regional, sejam elas econômicas, políticas ou sociais, contribuíram para a organização espacial da cidade de Santarém, através de objetos espaciais instalados ou, ainda, das funções que estes desempenham e acabam configurando as relações que a cidade desenvolveu com o rio ao longo de todo o seu processo histórico. As atividades mais recentes apresentam novas dinâmicas, atribuindo novas funções para alguns espaços da cidade. No entanto, tais mudanças coexistem com um modo de vida que se apresenta através da permanência de usos já estabelecidos, resíduos espaciais, expressão da (sobre)vivência<sup>1</sup> ribeirinha, lugares que ainda são dinamizados notadamente pelo valor de uso.

É nesse contexto de interação entre Santarém e o rio, através de diversas atividades, que o uso ribeirinho coexiste com outras formas de uso do espaço urbano. Assim, temos a lógica das frentes econômicas que, à medida que se desenvolvem, provocam grandes alterações na dinâmica e estrutura do espaço intraurbano.

Os espaços que ratificam a relação da cidade de Santarém com o rio, são compostos de uma diversidade de usos, sendo, assim, essencialmente o lugar do (des)encontro de perspectivas e de tempos históricos distintos e contraditórios, ainda que contemporâneos.

---

<sup>1</sup> A ideia de (sobre)vivência pretende demonstrar que determinadas relações organizadas pela troca e por valores de troca inscritos no circuito inferior da economia, na esfera do cotidiano urbano, podem pressupor encontros. No contexto amazônico estas relações inscritas do plano do vivido são marcadas, portanto, pela necessidade e escassez. (MALHEIRO; SILVA, 2005).

Revelam, portanto, a coexistência de mudanças e de permanências na reprodução do espaço urbano no âmbito das relações da cidade com as águas.

É importante destacar que o sentido e o papel que desempenham os lugares de relação mais próxima com o rio na cidade de Santarém, permitem-nos registrar as experiências sociais que ainda são relevantes no processo de produção e reprodução desse espaço urbano. Isso demonstra que a dimensão ribeirinha de Santarém não pode ser entendida enquanto um processo cristalizado, mas como uma dinâmica socioespacial que, ao passo que permanece, transforma-se.

Esse processo edifica uma problemática complexa que, para torná-la mais clara, apresentamo-la a partir de uma questão central, a saber: quais as mudanças e permanências que a cidade de Santarém/Pa revela em termos de relação com o rio, em face do processo de urbanização recente da região do Baixo Amazonas?

Esta questão, de caráter mais geral, por sua vez, desdobra-se em outras três, que são:

- a) quais as principais alterações no espaço urbano de Santarém relacionadas à dinâmica de urbanização recente?
- b) quais as frações do espaço urbano de Santarém que referenciam a permanência do uso ribeirinho desta cidade?
- c) que tipos de conflitos são revelados pelos usos diferenciados do rio e quais suas implicações do ponto de vista econômico, político e sociocultural?

A reflexão em torno destas questões ganha relevância por tratar de uma temática imprescindível para que melhor compreendamos a diversidade do urbano na Amazônia, notadamente no que concerne às relações entre a cidade e o rio. Por focar o conjunto de transformações socioespaciais pelas quais passa a cidade de Santarém nos últimos anos, este trabalho assume a importância de compreender as mudanças e permanências no que concerne às formas de relações mantidas historicamente entre o espaço urbano e as vias fluviais.

No sentido de acrescentar à discussão do urbano-regional amazônico as especificidades da urbanização de Santarém (PA), no âmbito da relação com o rio, partimos de uma leitura sobre a rede urbana, para entender as funções de Santarém em termos regionais, considerando o papel que a mesma cumpre, enquanto uma cidade média<sup>2</sup>, no

---

<sup>2</sup> Pereira (2004) conclui que a importância e o significado de Santarém como uma cidade de porte médio na região do Baixo Amazonas deve-se: à estrutura e diversidade de bens e serviços existentes; por ser espaço de mediação entre as pequenas cidades e os grandes centros; por ser o maior fórum regional de decisões políticas e debates em torno das necessidades do Baixo Amazonas; por desempenhar papel de crescimento econômico regional; por apresentar capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural; por ser cidade não integrante de área metropolitana, uma vez que guarda relativa distância das principais aglomerações

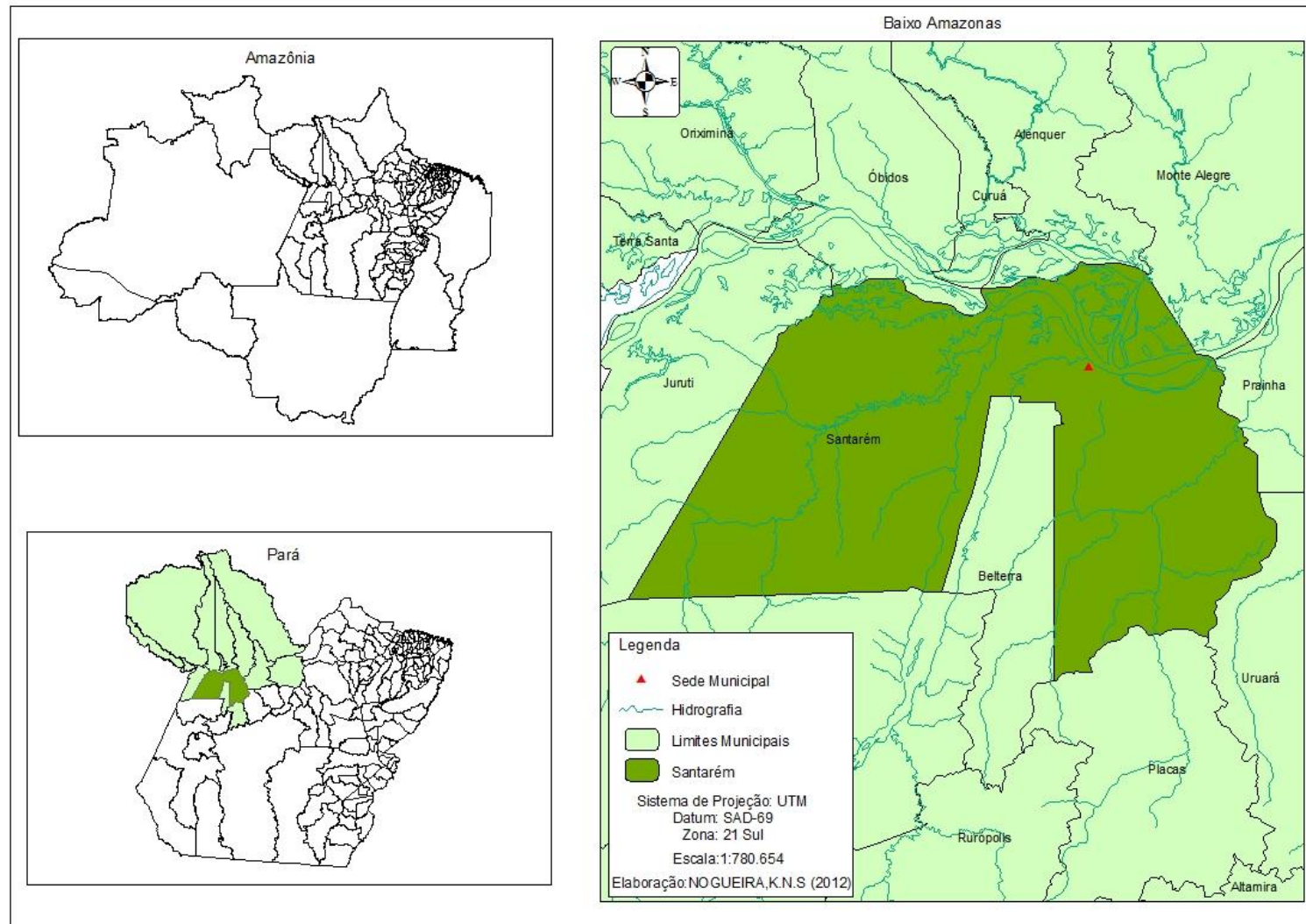
desenvolvimento socioespacial do urbano em nível regional. Consideram-se para isso as políticas de desenvolvimento urbano e as características intraurbanas relacionadas à condição de cidade média (PEREIRA, 2004; 2006). Nesse sentido, é fundamental ainda apontar a especificidade de Santarém no que se refere à sua forte dimensão ribeirinha. Tal condição não se dá apenas por sua localização absoluta, mas principalmente por suas práticas econômicas e socioculturais que incluem o rio como um dos importantes elementos que referenciam espacialidades e territorialidades urbanas (TRINDADE JUNIOR; TAVARES, 2008).

Partimos destas reflexões para apontar os elementos específicos da produção do espaço intraurbano na perspectiva de relação com o rio; elementos esses que se refletem na dinâmica de reprodução do urbano regional, revelando, com isso, a complexidade do urbano amazônico, a partir da cidade de Santarém.

No esforço de compreendermos as mudanças e as permanências pelas quais passam as cidades ribeirinhas na Amazônia, a partir de uma cidade média e de grande centralidade urbana na região do oeste do Pará, somos conduzidos à compreensão de uma especificidade do urbano-regional, que, na forma a ser aqui compreendida, não se anima apenas pelo rio ou pela estrada, ou mesmo pelas fronteiras agrícolas, mas que sintetiza o conjunto dessas relações, através da coexistência de diferentes tempos históricos, diferentes formas de uso do espaço, diferentes perspectivas de mundo.

Tais relações estão inscritas no modo de vida urbano, presente em fragmentos da cidade e que melhor revelam as contradições da vida social. Buscamos, com isso, reconhecer a importância dos espaços que denotam a dimensão ribeirinha em Santarém como referências materiais e simbólicas da reprodução da vida em múltiplas dimensões. Além disso, coloca-se em relevância as expressões da relação cidade-rio de forma a registrar os espaços que ainda, por suas relações e formas, reproduzem uma face ribeirinha daquela cidade.

**Mapa 1 - Localização do Município de Santarém**



Busca-se fazer uma interpretação da dimensão espacial dessa importante cidade do Baixo Amazonas<sup>3</sup> (Mapa 1) a partir de uma problemática do espaço na qual se entendem as relações sociais em sua existência concreta na medida em que produzem lugares, e a partir destes, reproduzem-se. Dessa forma, é possível afirmar que o espaço é um produto, composto de uma dimensão material, dialeticamente articulada às ações sociais. Partindo deste pressuposto, Santos (2006), esclarece a definição de espaço geográfico quando afirma ser este um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistema de objetos e sistema de ações, não considerados isoladamente.

Com base, nesta relação dialética entre objetos e ações ou, ainda, entre forma e conteúdo, é na noção de formação econômica e social que analisamos a produção do espaço, por corresponder ao núcleo explicativo do processo histórico. Esta noção surge, ainda, com Marx (LEFEBVRE, 1974) e é entendida em duas dimensões. Designa tanto um segmento do processo histórico, quanto o conjunto do processo histórico – o que nos remete a um princípio explicativo da totalidade, que é a unidade do diverso. O conceito de formação econômica e social é formulado, portanto, numa tentativa de compreender as particularidades e singularidades históricas do modo de produção capitalista. É, nessa condição, uma ferramenta importante para reconhecer o modo de produção não como uma totalidade homogênea, mas com diferenças marcadas a partir das histórias dos lugares.

Podemos afirmar também que esta proposição foi indicada para dar conta da sedimentação dos momentos da história humana. Lefèbvre (1974) retoma esta noção no sentido da coexistência de diferentes tempos históricos, coexistência na qual se encerram o passado, o presente e o futuro; este último visualizado como o possível (MARTINS, 1996). A compreensão da dimensão espacial da formação econômica e social pode ser revelada pela utilização de uma operação intelectual, um método de interpretação que melhor nos aproxime da multiplicidade de tempos no espaço, a saber, o método regressivo-progressivo.

Os sentidos do método se explicam pelos dois conceitos que unidos o formam: regressão e progressão. É regressivo, pois vai do virtual ao atual, das possibilidades à realidade presente do espaço, assim como compreende os múltiplos tempos sucessivos desse espaço. E também é progressivo, pois esse mesmo método se abre à compreensão das virtualidades, parte do movimento do presente, suas contradições inerentes, para as virtualidades que esse movimento prenuncia (DAMIANI; SEABRA, 2001).

---

<sup>3</sup> A mesorregião do Baixo Amazonas é uma das seis mesorregiões do estado do Pará, é formada pela união de quatorze municípios agrupados em três microrregiões: Almerim, Óbidos e Santarém.

O método regressivo-progressivo auxilia, em consequência, na compreensão do espaço por revelar, através de sua operação intelectual, a existência de múltiplas temporalidades que coexistem em um mesmo espaço. Por isso, trata-se de um método que propõe a existência de uma dupla complexidade na realidade vivida: a complexidade vertical e a horizontal. Segundo Martins (1996, p. 21), essa dupla complexidade, “desdobram-se em procedimentos metodológicos que identificam e recuperam temporalidades desencontradas e coexistentes”.

Partimos das proposições de Lefebvre (1970, 1974, 2001, 2002), que retoma os princípios deste método a partir de um encadeamento lógico de ideias, em suas análises sobre a produção do espaço. Martins (1996) desenvolve uma reflexão, por sua vez, sobre os elementos do método regressivo-progressivo, apresentando-o dividido em três momentos, que nos ajudam a esclarecer as complexidades apontadas anteriormente.

O primeiro momento é denominado de descritivo, pois busca reconhecer a complexidade horizontal da realidade visível, a partir de sua descrição. Neste, o pesquisador procede como etnógrafo, reconstituindo a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que vê, a partir de um olhar teoricamente informado. Neste momento do método o tempo de cada relação social ainda não está identificado (MARTINS, 1996).

No segundo momento do método regressivo-progressivo, denominado analítico-regressivo, a realidade analisada se apresenta de forma descomposta, ou seja, deve-se buscar datá-la exatamente, pois cada momento da relação tem sua idade e sua data. No vivido, estas datas e idades distintas combinam, de forma prática, relações e concepções que não são contemporâneas. Este momento exige o domínio de disciplinas especiais, como a Sociologia, a História e a Economia, sem as quais a reconstituição da diversidade das relações sociais se apresentaria imprecisa e com dificuldade para datação dos diferentes componentes da realidade. “Por meio dele mergulhamos na complexidade vertical da vida social, a da coexistência de relações sociais que têm datas desiguais” (MARTINS, 1996, p. 21).

No terceiro e último momento do método, denominado histórico-genético, o pesquisador deve procurar o reencontro do presente de forma mais explicada, elucidada e compreendida. Considerando que as contradições sociais são históricas e que não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais, pois parte-se de uma abordagem lefebvriana, na qual a concepção de contradição apresenta também os desencontros de tempos e de possibilidades, uma vez que o desencontro de temporalidades das relações faz de uma relação social em oposição à outra a indicação de que um possível está adiante do real – indica a possibilidade de mudança social. Revela o residual, ou seja, aquilo que não se

aprisiona nos modelos estabelecidos ou, ainda, aquelas “relações e concepções que não foram capturadas pelo poder, que permaneceram nos subterrâneos da vida social, virtualidades bloqueadas” (MARTINS, 1996, p. 23).

O movimento dialético presente neste método nos revela a interrelação existente entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações (SANTOS, 2006) que produzem e reproduzem o espaço urbano da cidade de Santarém. É a partir desta dialética que pretendemos chegar ao movimento da face ribeirinha desta cidade amazônica, assim como das novas lógicas, sejam estas econômicas, políticas e sociais, que se impõem sobre este espaço, possibilitando-nos identificar e analisar as práticas sociais que resistem e coexistem com estas novas dinâmicas do social, em um espaço portador de singularidades, complexidades e nuances.

Com base nestes princípios teóricos, foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos: levantamentos e análises bibliográficos e documentais, assim como trabalhos de campo, observação sistemática direta, aplicação de formulários de campo e realização de entrevistas. Este instrumental técnico e empírico nos dá suporte para analisarmos a produção do espaço e a reestruturação urbana de Santarém no que se refere à dinâmica ribeirinha dessa cidade, considerando as principais alterações na estrutura urbana dessa cidade, o processo de urbanização recente, as frações do espaço que referenciam a permanência do uso ribeirinho e, ainda, os conflitos revelados pelos usos diferenciados do rio, a partir de suas implicações socioespaciais.

*A pesquisa e análise bibliográfica* nos auxiliaram em todo o percurso analítico, principalmente nas abordagens de cunho teórico-conceitual, tais como: a teoria da produção social do espaço, as análises sobre rede urbana e urbanização, assim como a respeito da produção do espaço amazônico, da formação e dinâmica da rede urbana regional e da organização intraurbana das cidades amazônicas. Buscando obter uma melhor contextualização empírica da problemática de pesquisa, este procedimento envolveu também materiais bibliográficos acadêmicos e técnicos reveladores da história da cidade de Santarém e de suas características particulares, principalmente no que se refere ao seu processo de urbanização, pois a partir deste reconheceram-se as alterações na estrutura urbana dessa cidade.

O *levantamento e análise documental* nos conduziram a identificar as significativas alterações urbanas no âmbito da relação entre rio e cidade, em termos de padrões de organização do espaço intraurbano, de formas de apropriação espacial, de distribuição espacial de novos objetos e suas funcionalidades, bem como de usos dos espaços que denotam a dinâmica ribeirinha de Santarém. Os principais documentos que nos orientaram nesse



sentido foram: os relatórios de caracterização municipal da Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral (SEMPLAN); o Plano Diretor Municipal (Lei Nº 18.051 / 2006, de 29 de dezembro de 2006); os diagnósticos dos Portos e da Orla, elaborados pela Secretaria Municipal de Organização Portuária (SEMOP); os relatórios e diagnósticos do Centro Municipal de Informações Ambientais (CIAM); os relatórios e diagnósticos de secretarias estaduais - Secretaria Estadual de Planejamento e Gestão do Pará (SEPLAN), Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (SEDURB); os relatórios da Companhia Docas do Pará (CDP); os dados Censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); os inventários de oferta e infraestrutura turística da Secretaria Municipal de Turismo (SEMTUR). Buscamos, ainda, em documentos de caráter iconográfico, visualizar as transformações da paisagem que expressam mudanças nas relações de produção do espaço intraurbano.

Este momento da pesquisa, dentro das proposições de Selltiz e Cook (1987) corresponde à *pesquisa de arquivo*, pois é a partir de dados coletados e sistematizados previamente para outros propósitos e pesquisas, que não são os nossos, que traduzimos e sistematizamos para que os mesmos nos auxiliem nas questões de nossa problemática.

Como elemento inicial do trabalho de campo, a realização de *observações sistemáticas* foi realizada a partir de uma organização prévia dos fenômenos. Este procedimento, sendo de caráter etnográfico, nos auxiliou na realização de uma descrição densa dos lugares de maior contato entre a cidade e o rio e das microrrelações que produzem o espaço urbano e representam a dinâmica ribeirinha de Santarém, no sentido de compreender esses espaços em suas dimensões econômica, social, cultural e simbólica. Nesse sentido, a *etnografia* se apresentou importante, pois nos auxiliou a fazer um registro detalhado de fenômenos singulares à nossa discussão, a descrever práticas, a revelar comportamentos e a interpretar significados e interações sociais (CHIZZOTTI, 2008) dos sujeitos produtores dos espaços que representam a permanência do uso ribeirinho.

Com a finalidade de fazer uma descrição interpretativa do modo de vida, das práticas socioculturais, religiosas, econômicas e políticas da realidade urbana de Santarém e de sua dimensão ribeirinha, nossa pesquisa se utilizou ainda da observação direta, do tipo semiestruturada. Trata-se de uma técnica de investigação adequada para elucidar o comportamento cotidiano na forma em que realmente ocorre (SELLTIZ; COOK, 1987). Dessa forma, para subsidiar as observações, utilizou-se um plano específico (apêndice 01) que possibilitou o registro de aspectos da atividade social, como as formas de deslocamentos, as

práticas econômicas, as formas de uso e apropriação do espaço, as práticas cotidianas e os objetos/símbolos que marcam as relações sociais.

Esta técnica de pesquisa é fundamental, pois ela nos remete ao nosso método de interpretação ao comportar os três momentos nele previstos. No momento descritivo, buscou-se, a partir de uma descrição densa da realidade visível, reconhecer as relações horizontais sem, ainda, definir seus tempos históricos, apenas reconstituindo a diversidade das relações sociais e suas formas de interação no processo de produção do espaço. No segundo momento, denominado analítico-regressivo, reconheceram-se os ritmos, pois, no vivido, estas datas e idades distintas combinam, de forma prática, relações e concepções que não são contemporâneas, combinam o tempo ribeirinho com o tempo do agronegócio, o tempo da feira com o tempo do supermercado, o tempo do rio com o tempo da estrada. No momento denominado de histórico-genético, seguindo a orientação de Martins (1996), procuramos o reencontro do presente, reconhecendo as contradições sociais enquanto desencontros de tempos, e, portanto, indicando a possibilidade de mudança social ao revelar o residual, ou seja, aquilo que permanece e que não se aprisiona em modelos pré-estabelecidos da vida social moderna.

A análise etnográfica permitiu ainda a elaboração de um inventário da paisagem, que auxiliado por um *diário de campo*, registrou as experiências vividas e percebidas para possibilitar uma descrição da paisagem e também para registrar as vivências dos sujeitos a partir de suas tradições, culturas e práticas cotidianas, o que facilitou a reconstrução das histórias desses sujeitos nos seus diversos aspectos – econômico, político e cultural – (VENÂNCIO; PESSOA, 2009). O *registro fotográfico* dos lugares também revelaram as relações mais próximas entre a cidade e o rio e dos lugares alcançados pelas políticas urbanas.

Foram ainda aplicados *formulários* de campo com questões objetivas que permitiram a identificação correta e criteriosa dos sujeitos, usos, funções e formas de apropriação do espaço urbano de Santarém. Eles foram aplicados na orla fluvial da cidade (apêndice 02) e em quatro bairros (apêndice 03) selecionados a partir da identificação dos padrões de organização do espaço intraurbano (padrão ribeirinho, padrão rodoviário, padrão espontâneo e padrão pré-definido)<sup>4</sup>, no sentido de entender a dinâmica de relação com o rio em diferentes espaços da cidade.

---

<sup>4</sup> Compreende-se a produção do urbano na Amazônia a partir de uma complexidade no processo de estruturação do espaço regional, o qual aponta padrões de urbanização peculiares a diferentes contextos históricos e geográficos, responsáveis pela origem de uma diversidade de cidades, e que se revelam na formação intraurbana das mesmas.

Outro procedimento que compôs o nosso instrumental técnico-empírico foram as *entrevistas semiestruturadas* (apêndice 04, 05, 06 e 07), realizadas com os sujeitos sociais, cujas histórias de vida são esclarecedoras da compreensão das relações entre a cidade e o rio, bem como de suas trajetórias espaciais, expressões das relações que envolvem a produção dos espaços que referenciam a dinâmica ribeirinha da cidade de Santarém. Nesse sentido, destacamos para serem entrevistados alguns moradores dos diferentes bairros observados, proprietários de estabelecimentos comerciais e alguns representantes da sociedade civil organizada<sup>5</sup>.

Foram entrevistados, ainda, alguns representantes do poder público municipal<sup>6</sup>, para melhor compreendermos os princípios e as estratégias, em termos de planejamento e gestão, voltados para a face ribeirinha de Santarém.

A escolha da entrevista semiestruturada se deu por esta permitir que o entrevistador fique livre para ir além das respostas do informante, sem ignorar o roteiro de entrevista (MAY, 2004). Esta técnica aparece em nossa pesquisa a partir de seu caráter qualitativo, pois partimos da perspectiva que a realidade social não é um dado natural, ela é ativamente (re)produzida na vida cotidiana das pessoas sob diferentes condições. Assim, a entrevista qualitativa fornece os dados básicos para o desenvolvimento e a compreensão das relações entre os sujeitos e sua situação (GASKELL, 2008). É importante considerar ainda a forma de registro das entrevistas. Nesse sentido, “a gravação do material é de fundamental importância, pois, com base nela, o pesquisador está mais livre para conduzir as questões, favorecer a relação de interlocução e avançar na problematização” (ZAGO, 2003, p. 299).

Estes procedimentos metodológicos nos dão subsídio para uma análise da produção do espaço e do processo de reestruturação urbana da cidade de Santarém no que se refere à dinâmica ribeirinha da mesma. Nesse sentido organizamos este trabalho em três momentos distintos, nos quais nos propomos a uma leitura teórica dos processos de formação de cidade na região amazônica, retomamos a formação socioespacial desta cidade, para enfim analisarmos as formas de apropriação do intraurbano santareno expressas em fragmentos da cidade que revelam a sua face ribeirinha.

---

<sup>5</sup> Associação comunitária da grande área do Mapiri (ACOGAM), Associação dos moradores do bairro Nova República, Associação dos pescadores do Baixo Amazonas (APEBAM), Colônia de pescadores Z-20, Federação das Associações Comunitárias de Santarém (FANCOS), Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Santarém (STTRS).

<sup>6</sup> Secretaria Municipal de Organizações Portuárias (SEMOP); Secretaria Municipal de Turismo (SEMTUR); e a Coordenação de Integração Regional (CIR).

O primeiro capítulo deste trabalho está organizado em torno da teoria da produção social do espaço, que nos orienta na leitura das especificidades da urbanização e da diversidade socioespacial das cidades da Amazônia, principalmente no que diz respeito à dimensão ribeirinha, revelada nas mudanças e permanência que coexistem na estrutura intraurbana dessas cidades.

No capítulo seguinte, centramos nossa análise em torno da formação socioespacial da cidade de Santarém, por meio da qual visualizamos as diferentes formas de relação com o rio que essa cidade vem reproduzindo ao longo de todo o processo histórico.

Por fim, o terceiro capítulo se estrutura em torno das dinâmicas de produção do espaço regional reveladas nas formas de apropriação dos espaços da cidade, assim como nos diversos usos que se fazem do rio. Neste momento, apresentamos quatro realidades distintas que compõem a produção da estrutura intraurbana santarena, bairros que se caracterizam pelos diferentes padrões de urbanização observados no espaço amazônico e que coexistem em uma mesma realidade urbana. Apresentamos ainda uma leitura da faixa da orla desta cidade, no sentido de compreendermos como se configuram os espaços que melhor denotam a permanência da face ribeirinha de Santarém, considerando as múltiplas dimensões e a diversidade de experiências da vida social em ambientes urbanos da Amazônia.

## 2 CIDADES DA AMAZÔNIA: URBANIZAÇÃO E DIVERSIDADE SOCIOESPACIAL

Pensar o espaço a partir de sua diversidade histórica e da coexistência de temporalidades nos permite melhor compreender a diversidade e a heterogeneidade característica de nosso objeto de estudo. Nesse sentido, reconhecer o espaço dessa maneira é perceber as relações entre a cidade e o rio a partir de vários tempos contraditórios que permeiam esta relação e se materializam no intraurbano. É a partir desta diversidade temporal que chegamos à ideia de mudanças e permanências da vida ribeirinha na/da cidade, uma vez que compreendemos o processo histórico capitalista como produtor de espacialidades contraditórias, o que não nos permite ver as cidades como essências tradicionais ou realidades imutáveis, nem apenas como espaços totalmente transformados pelo capital.

Com base nisso, iniciamos nossa trajetória analítica das mudanças e permanências que coexistem na realidade santarena, a partir do reconhecimento e análise das especificidades da urbanização e da diversidade socioespacial da formação de cidades da Amazônia, reveladas nas relações que configuram o cotidiano dos sujeitos produtores dos diferentes espaços da região, e que nos remetem a uma *urbanodiversidade*, impressa tanto em uma escala regional, como intraurbana.

### 2.1 UMA LEITURA DA PRODUÇÃO DO URBANO: PARA VER A DIVERSIDADE

Iniciamos nossa análise a partir da produção social do espaço, uma vez que esta nos revela as condições materiais objetivas da produção da história humana, que, à medida que percorre o processo histórico, (re)cria o lócus necessários a reprodução das relações sociais, realizadas numa dimensão espaço-temporal. A existência desta nos permite conceber o espaço como uma realidade objetiva, como um produto social em permanente processo de transformação (SANTOS, 2006), a partir do qual as relações sociais dão origem tanto às funções quanto às formas. Assim, este se apresenta enquanto produto social e passa a ser expressão ao mesmo tempo de valores de uso e de troca.

O espaço não é entendido aqui como mero substrato social ou apenas como reflexo das relações sociais. Com base em Massey (2004), sua compreensão ontológica se dá a partir de três proposições, que negam sua natureza fragmentada a ele muitas vezes atribuída. A primeira proposição o entende como produto de interrelações sociais, apontando-nos interações entre os diferentes níveis da realidade (econômico, político e social) e escalas de

análise da vida social, que vai desde a imensidão do global até o particular da vida cotidiana. A segunda proposição considera a coexistência das diferenças, que reconhece o espaço como a esfera do encontro de trajetórias sociais distintas, ou ainda da existência da multiplicidade de experiências humanas. Por fim, temos a terceira proposição que o revela como um processo de devir, num estado de transformação contínua e inacabada, um constante refazer da história.

Seguindo a mesma concepção, Santos (2006) sustenta que o espaço geográfico resulta da soma e síntese, sempre refeita, da paisagem pela sociedade através da espacialidade. Nesse sentido, é compreendido a partir de um movimento contínuo que o define como condição, produto e meio da reprodução das relações sociais (CARLOS, 2011).

Nenhuma relação social se realiza fora de um espaço real e concreto, com isso podemos afirmar que a existência humana é sempre espacial. As práticas sociais transformam a natureza produzindo lugares necessários a sua sobrevivência, ao mesmo tempo em que são condições de novas produções.

Lefèbvre (1981) nos indica uma dupla determinação na noção de produção. De um lado, considerando os objetos (*stricto sensu*), de outro lado o humano (*lato sensu*), ligados por uma lógica de interdependência, pois ao mesmo tempo em que o homem produz um mundo objetivo, real, concreto, material, igualmente lança mão de uma consciência sobre ele. É assim que ele aparece no processo de (re)produção do espaço enquanto humano, enquanto social, capaz de gerar determinações e possibilidades de continuar transformando a sua realidade.

Esses elementos nos indicam que ao mesmo tempo em que a prática socioespacial aponta uma objetividade, contempla ainda o processo de subjetivação, o que significa dizer que a produção do mundo da mercadoria possui uma representação e uma linguagem. Esse mundo da mercadoria está para além do processo produtivo e da uma leitura circunscrita à tríade produção-circulação-consumo. Por se realizar numa dimensão espaço-temporal, envolve aspectos históricos e socioculturais que redefine a concretização da vida cotidiana. Estende-se da produção fabril e alcança a sociedade, no âmbito da vida cotidiana, em suas relações mais simples, seguindo os movimentos internos necessários à realização do lucro. Nesse contexto, a produção da vida depara-se com a necessidade de reprodução do capital, que tem como elemento norteador a produção de necessidades, especificamente as de consumo. Dessa forma, as relações de produção do sistema capitalista remetem para a realidade urbana a generalização da troca e do mundo da mercadoria. A relação uso-troca

substitui a capacidade criadora por uma representação, que é real e que tem no seu cotidiano o seu lugar de realização (CARLOS, 2011).

A compreensão desta problemática espacial nos permite perceber que as relações entre a cidade e o rio em Santarém ocorrem a partir de vários tempos contraditórios que permeiam as formas de interação com os cursos fluviais e se materializam nos diferentes fragmentos do intraurbano. O que significa que a produção do espaço urbano de Santarém resulta da cumulação de tempos, assim como da soma e síntese, sempre refeita, da paisagem pela sociedade através da espacialidade ao longo do processo histórico, o que nos indica uma diversidade histórica e a coexistência de temporalidades. Nestes termos, este trabalho busca revelar o conjunto das relações entre cidade e rio em Santarém tomando o espaço como dimensão privilegiada de análise e a realidade urbana como contexto de relações a ser focalizado.

## 2.2 CIDADE, URBANO E URBANODIVERSIDADE

Lefèbvre (2001) chama a atenção para a necessidade de se introduzir uma distinção entre a cidade e o urbano, com a preocupação de que as relações entre estes devam ser bem explicadas com cuidado para que se evite tanto a separação, como a confusão entre ambos. Em outros termos,

há, portanto, uma ocasião em uma razão para se distinguir a morfologia material da morfologia social. Talvez devêssemos introduzir aqui uma distinção entre a *cidade*, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico e por outro lado o *urbano*, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento (LEFEBVRE, 2001, p. 49).

O urbano se difere da cidade no momento em que esta cresce e se desenvolve. Nesse momento ele ressalta alguns aspectos desta, a exemplo do espaço que era, no passado, o lugar do encontro, da monumentalidade, da centralidade. O urbano não é apenas uma essência ou uma substância, é, também, uma forma que representa o encontro, a reunião dos elementos da vida social, dos símbolos e das obras culturais (LEFEBVRE, 2008).

Nem a cidade e nem o urbano são sistemas completos, não podem ser apresentados de forma isolada daquilo que eles contêm e nem daquilo que os contêm. É necessário que sejam entendidos numa relação de complementaridade e de interdependência.

Ao longo do processo histórico, a cidade ganha importância e significado à medida que as formas de uso do tempo e do espaço se modificam. Nesse sentido, a cidade, que originalmente se caracterizava como o espaço do poder, da festa, das trocas, das manifestações culturais e religiosas, da concentração de leis, instituições e serviços de apoio à vida cotidiana, sofre transformações radicais com a entrada da produção industrial, passando a ser espaço da própria produção (MONTE-MOR, 2007). O crescimento das relações de produção do sistema capitalista traz para a realidade urbana a generalização da troca e do mundo da mercadoria, refletindo com isso nas relações de uso e no valor de uso em sua dimensão qualitativa, uma vez que estes persistem apenas enquanto exigência do consumo.

Essa imposição do valor de troca acaba por dissolver algumas relações sociais, provocando segregações de todas as formas, resultantes de relações mais ligadas à propriedade<sup>7</sup> e não à apropriação<sup>8</sup>. A cidade, cada vez mais, transforma-se no espaço do capital, uma vez que a reprodução das relações de produção necessita da produção e organização de espaços, sendo que o urbano, dessa forma, transforma-se no espelho das relações de produção, ou seja, reflexo de uma sociedade organizada em classes sociais, reproduzindo e expressando, desse modo, um conjunto de desigualdades sociais e econômicas tão características daquele modo de produção.

O fundamental desta discussão é o reconhecimento que faz Lefèbvre (2008) das diversas temporalidades que animam a produção do espaço da cidade e a proposta de incluir as descontinuidades temporais e espaciais do fenômeno urbano. Nesse sentido, a cidade é compreendida a partir de três definições que são fundamentais para a reflexão da diversidade da cidade. A primeira definição mostra a cidade como projeção da sociedade sobre um local de diversos códigos, tempos e modos de vida. A segunda definição apresenta a cidade como uma especificidade, que apesar de refletir a ordem geral, possui particularidades históricas. A terceira definição mostra que, se a sociedade se projeta sobre um local, a cidade pode ser lida a partir da coexistência e simultaneidade de padrões, tempos e maneiras de viver a vida urbana (LEFÈBVRE, 2008).

Estas ideias nos orientam à compreensão da produção do urbano, que se apresenta enquanto espaço fragmentado e articulado. Enquanto fragmentado, constitui diferentes usos da terra justapostos entre si, ou seja, apresenta áreas distintas executando funções também distintas. Porém, esta fragmentação não ganha sentido se não for articulada, uma vez que o

---

<sup>7</sup> Pressupõe valorização, envolvendo a propriedade privada e o espaço-tempo da troca (CARLOS, 1996). Refere-se à dominação sobre a natureza material, resulta de operações técnicas, arrasa-a permitindo às sociedades substituí-las por seus produtos (LEFEBVRE, 1978).

<sup>8</sup> Envolve relações sociais como espaço-tempo do uso.



espaço urbano é simultaneamente articulado e fragmentado, apresenta múltiplos usos contraditórios entre si, mas que só se realizam em relação, sendo assim complementares (CORRÊA, 2001).

Além de fragmentado e articulado, o espaço urbano também é reflexo de uma sociedade capitalista, expressa em sua paisagem. Portanto, a profunda desigualdade social desta sociedade espelha relações profundamente contraditórias e excludentes. Mas além de reflexo, o espaço urbano também é condição para a (re)produção das relações capitalistas e isto ocorre através do papel que as obras fixadas pelo homem e as formas espaciais que desempenham na reprodução das condições e relações de produção. Se este espaço é fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social, logicamente que também vai ter uma dimensão simbólica e ser um campo privilegiado das lutas sociais (CORRÊA, 1989).

Isso nos leva a pensar a produção do espaço urbano, a partir de vários níveis da realidade, no qual temos a sociedade (como sujeito da ação consciente), o Estado (o representante da dominação política), o capital (com suas estratégias e articulações econômicas) e os sujeitos sociais (com suas necessidades/desejos voltados para a realização da vida humana), ligados a uma prática socioespacial real, que se realiza na produção dos lugares num espaço-tempo determinado, enquanto processo de produção, apropriação, reprodução da vida, da realidade, do espaço e de suas contradições (CARLOS, 2011).

Os níveis da realidade social são propostos por Carlos (2011) no sentido de serem capazes de fornecer uma compreensão das tensões que explodem na vida cotidiana<sup>9</sup>, quando os mesmos são analisados a partir do espaço como condição, meio e produto da reprodução da sociedade. Assim, esta nos aponta o nível econômico e suas necessidades de reprodução do capital como condição. O espaço é concentração, infraestrutura, matéria prima, mercado de trabalho, justaposição de esferas individuais. Como meio, ainda se reduz à circulação que articula os momentos necessários à realização da produção-distribuição-circulação-troca-consumo. Como produto, é a necessidade de realização do lucro, capital fixo e reunião de elementos que permitem a continuidade da produção-troca. Neste nível, a cidade se apresenta como condição geral de valorização gerada no capitalismo, que tem a diminuição do tempo e a fluidez do espaço como premissa e resultado de tal processo.

O nível político envolve como condição de realização a existência do território como ação do Estado através da mediação do poder local. É, portanto, meio quando consiste num

---

<sup>9</sup> A análise desta “pressupõe a superação do entendimento da produção do espaço restrita ao plano do econômico, abrindo-se para o entendimento da sociedade em seu movimento mais amplo, como espaço constitutivo da realização da vida humana” (CARLOS, 2011 p. 71).

instrumento político intencionalmente organizado e manipulado, e se apresenta enquanto produto, através da norma e da vigilância como forma de construção de um espaço estratégico.

Por fim, o nível social é onde os anteriores se realizam dialeticamente, e ganham visibilidade.

É o plano da vida cotidiana (como prática real e de possibilidades nela contida), em que nos defrontamos com a dialética entre o uso (como apropriação necessária dos lugares de realização da vida) e a imposição do espaço enquanto valor de troca. (CARLOS, 2011 p. 77).

Como condição, volta-se para a realização da sociedade, sendo portanto o espaço da materialização das relações sociais, do uso e da sociabilidade dos sujeitos pela qual constituem uma identidade como objetividade e subjetividade. É meio, quando se realiza enquanto circulação, de modo a permitir a mobilidade, a passagem de um lugar a outro e, ainda, a constituição de uma história individual, necessariamente inserida numa história coletiva. Como produto é o espaço do valor de uso, que questiona a lógica produtiva do capital, na medida em que a vida gera a necessidade de produção dos espaços improdutivos que não se baseiam na lógica do processo de valorização. A relação entre esses diferentes níveis sintetiza a prática socioespacial, ao expor o movimento da (re)produção da sociedade e de sua totalidade contraditória.

### 2.2.1 O COTIDIANO COMO CAMINHO ANALÍTICO DA URBANODIVERSIDADE

O cotidiano se coloca, portanto, como dimensão privilegiada de análise, pois permite focalizar diferentes formas de sociabilidade (CARLOS, 2011). O cotidiano na cidade envolve a intersecção entre uma ordem próxima, inscrita no plano do vivido, e uma ordem distante, que o condiciona, disciplina e o burocratiza, sendo, portanto, um conjunto de sociabilidades que estão entre o habitual e o repetitivo, o inventivo e o criativo (CARLOS, 1996).

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto [...] mas depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas das pessoas e grupos que compõem a sociedade [...] ela se situa no meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de ordem próxima (relações dos indivíduos em grupos, mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a ordem distante (regida por grandes e poderosas instituições). A cidade é uma mediação entre as mediações. Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção de sociedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante ela se sustenta. Encarna-a. projeta-a sobre um terreno e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa

ordem, preescreve-a; escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a mediação. (LEFEBVRE, 2008 p. 52).

Para Lefèbvre (1991), a análise do cotidiano significa as transformações da sociedade e suas perspectivas, retendo-se nos fatos aparentemente insignificantes, para buscar alguma coisa de essencial. Neste contexto, a vida cotidiana se apresenta como lugar social de um equilíbrio dentro de relações de produção determinadas entre esta e o consumo, entre estruturas e superestruturas, entre conhecimento e ideologia. Assim, é o lugar que se apresenta sob um duplo aspecto, enquanto resíduo e enquanto produto do conjunto social.

O cotidiano constitui uma dialética entre contradições e desencontros, entrecruzamento de temporalidades, entre repetição e criação, redundância e invenção, vivido e concebido. Enfim, na dialética entre viver e vivido, o viver corresponde à dimensão objetiva das práticas sociais e o vivido, muito mais amplo, integra também a subjetividade, sendo perpassado por retórica e estetismo (SEABRA, 2004).

Neste cotidiano são vividas as práticas espaciais materiais, que Harvey (2003) revela-nos como transferências e interações físicas e materiais que ocorrem no espaço de maneira a garantir a reprodução social. Estas práticas se relacionam a outros aspectos da produção do espaço advindo de concepções mais convencionais, como a acessibilidade e o distanciamento, que se referem ao papel da “fricção da distância” nos assuntos humanos; a apropriação e usos, que examina a maneira pela qual o espaço é ocupado por objetos, atividades, pessoas, grupos sociais; o domínio e controle que refletem o modo como indivíduos ou grupos poderosos dominam a organização e a produção do espaço mediante recursos legais ou extralegais; e a produção do espaço, que analisa como novos sistemas de uso da terra, de transporte e comunicação, e de organização territorial são produzidos. E, nestas interações, são produzidas novas modalidades de representação: o percebido<sup>10</sup> e o concebido<sup>11</sup>, que em sua relação dialética com o vivido revelam a história das práticas espaciais e, com isso, também, o conteúdo social das práticas temporais, com base na concepção de que cada relação social contém seu próprio sentido de tempo.

Lefèbvre (1979) faz uma análise em torno de alguns fatos, referentes à constituição e formação da cotidianidade, fundamental para que compreendamos as mudanças numa certa racionalidade, ligada a ideologias e instituições. Esta transformação vem no sentido de torná-la estatal e política, de despolarizar a ação das organizações estatais. Neste processo, o

---

<sup>10</sup> Compreendem todos os signos e significações, códigos e conhecimentos que permitem falar das práticas materiais e compreendê-las sejam através do cotidiano ou das bases científicas (HARVEY, 2003).

<sup>11</sup> Estes se apresentam como invenções mentais que imaginam novos sentidos ou possibilidades para as práticas espaciais (HARVEY, 2003).

conceito de organização separa-se do organicismo tradicional e se junta ao conceito de instituição na prática social, a prática na sociedade neo-capitalista. O sentido de trabalho é alcançado, assim cai por terra a ética individual do trabalho qualitativo e bem-feito, bem como a ideia de fé e esperança vindas do trabalho, apresentando-se como retórica ou niilismo. O medo que antes se caracterizava pelas antigas superstições ligadas à natureza, transforma-se em terror, e não mais da natureza, mas da sociedade, terror de guerras e crise econômicas, e isso mesmo diante de uma racionalidade ideológica e prática. E com isso até a segurança se institucionaliza.

Diante disso, Lefèbvre (1979), indaga sobre como designar a sociedade que surge diante destes processos e nos aponta algumas possibilidades, como: sociedade industrial; sociedade técnica; sociedade da abundância; sociedade de lazer; sociedade de consumo. Após mostrar todas as limitações dessas possíveis definições, o autor propõe a “sociedade burocrática de consumo dirigido”, que é criada mediante um sentimento consensual, pois nela não há separações, ou diferenças, há sim um controle rígido burocraticamente das vontades, desejos, satisfações e insatisfações. Esta sociedade opera via manipulação subjetiva dos sistemas de valores, o que equivale à função de definidora e direcionadora do consumo. O direcionamento disso, por quem é feito e como é feito, passa por instâncias eminentemente mais profundas do que os movimentos de opressão e repressão claras. Na verdade, consiste num produto de uma estratégia propagandística que define o que, como, onde e quando determinada ação deve ser tomada.

Estes sistemas de valores são instrumentos manipulados por agentes hegemônicos e tendem a se transformar em sistemas comunicativos, que atingem todos os níveis do cotidiano das pessoas, o que dá uma nova dimensão ao grau de influência do capital, assim como do Estado sobre o comportamento da sociedade. Portanto, este processo se baseia em conceitos como repressão, satisfação e obsolescência — conceitos estes mais relacionados ao indivíduo do que à coletividade.

Satisfação é um conceito importante nesta análise, pois aparece como legitimação oficial desta “sociedade burocrática de consumo dirigido”, “pois a satisfação generalizada faz-se acompanhar de uma crise generalizada dos valores, das ideias, da filosofia, da arte, da cultura” (LEFÈBVRE, 1979 p. 89), que parte na verdade de uma necessidade que é provocada por manipulações e se refere a uma necessidade criada pelo e para o consumo, que se compara a um vazio (mas bem definido), a um oco bem delimitado que é preenchido pelo consumidor.

Esta necessidade se apresenta através de dois aspectos: a obsolescência da necessidade e a mobilidade das coisas. Na obsolescência da necessidade, há uma dissolução da expressão

do desejo, o que torna o homem incapaz de nomear quais são suas reais necessidades simbólicas. Isto acaba por causar um achatamento da porção psicológica do ser humano enquanto ser sensível e dotado de desejos inconscientes. O que é necessário para o ser não se encontra ao procurar, mas é dado, a priori, como algo pronto para o consumo e posterior satisfação. Por outro lado, a mobilidade das coisas tem o mesmo objetivo subliminar visto que é a efemerização das próprias necessidades, ou ainda melhor, o movimento dos desejos duradouros e estruturantes para a fragilidade, a substituição (LEFEBVRE, 1979).

Assim, percebe-se que essas necessidades oscilam entre a satisfação e a insatisfação, pois um desejo que é satisfeito abre espaço para uma nova necessidade. Sendo assim, esse novo vazio é prontamente preenchido por um novo produto e o cotidiano se coloca como o território onde estas trocas serão consumadas. É constituído, desta forma, um círculo vicioso cujo fim é desconhecidamente necessário, pois essa insatisfação permanente constitui, em certa medida, o motor da vida cotidiana. É nesta relação dialética entre satisfação e insatisfação que aparece o mal-estar provocado pelo desaparecimento do sentido das coisas, pela falta de apropriação das coisas como pertencente a outro, como estruturante, e não como passageira e efêmera (LEFÈBVRE, 1979).

Dessa forma, parece-nos que a cotidianidade é o principal produto desta sociedade, assim como a própria cultura produzida nela, a modernidade, sugerindo que este consumo dirigido não objetiva somente o objeto, mas também a satisfação criada pelos objetos e o ambiente que irá se criar a partir do relacionamento homem-objeto.

Nas cidades da Amazônia, especificamente em Santarém, nosso foco de análise, esta modernização do espaço acaba impondo padrões de circulação que determinam o aparecimento de novas atividades, bem como o desaparecimento de outras, da mesma forma estabelece impactos, a partir da desarticulação de atividades e conseqüentemente dos modos de vida. Difunde valores, comportamentos e estilos de uma sociedade urbana marcada pela satisfação das necessidades socialmente elaboradas pela ideia de modernidade, o que vai de encontro às necessidades básicas à reprodução da vida. A imposição deste modo de vida urbano imposto a Santarém pela produção de uma cotidianidade, escapam à sua história e à cultura local, o que faz desta refém de uma lógica que está distante da vida cotidiana de seus sujeitos. Nesse sentido, são temporalidades e espacialidades alheias ao lugar e projetadas para o mundo visando a atender interesses de determinados segmentos da sociedade.

O cotidiano, de modo geral, é tomado como um ângulo de análise para a compreensão das formas de produção do espaço urbano em Santarém, sendo, portanto, revelador para

conseguirmos uma análise mais acurada das mudanças e permanências nas relações entre a cidade e rio.

### 2.2.2 DIMENSÕES DA URBANIZAÇÃO: A POPULAÇÃO, O TERRITÓRIO (TECNOSFERA) E A SOCIEDADE (PSICOSFERA)

Entende-se que as relações entre a cidade e o rio não são apenas animadas por processos intraurbanos, mas necessariamente se relacionam com outros mais amplos, que se realizam em outras escalas. Disso decorrem duas considerações teóricas. A primeira, considera o fenômeno urbano a partir da compreensão do processo de urbanização, a segunda defende que este se produz tanto em termos de espaço intraurbano, com uma lógica própria de organização interna da cidade, quanto em termos regionais e globais, com dinâmicas que ultrapassam o espaço da cidade, sendo que esses níveis de realidades são fundamentalmente complementares.

A primeira consideração teórica anteriormente posta é a análise do processo de urbanização que, neste trabalho, será abordada em três sentidos, ou seja, como uma reestruturação formal do espaço em termos de expansão do capital e da difusão de sistemas de engenharia, como uma reestruturação do conteúdo espacial e das dinâmicas sociais, que se aceleram e se atrelam ao ritmo da fluidez das mercadorias e serviços (SANTOS, 2005), mas também pressupõe incremento populacional, ou seja, crescimento da população urbana em detrimento da rural.

Se tomarmos como referência a urbanização da Amazônia, verificam-se todas estas dimensões. No âmbito populacional ocorre um incremento da população urbana vivendo nas cidades, principalmente a partir da década de 1960, de modo que os núcleos urbanos na Amazônia apresentavam-se com três papéis definidos nesse contexto: atração dos fluxos migratórios, organização do mercado de trabalho e controle social (BECKER, 1994).

Para além desse aumento da população urbana amazônica, observamos processos outros que pressupõem mudanças no conteúdo material do território relacionado à tecnosfera<sup>12</sup>, o que nos remete à instalação de novos objetos técnicos, de novos sistemas de engenharia na região. Essa difusão da qual estamos falando, ocorre no espaço amazônico acompanhando a implantação de novas atividades econômicas ou as redes técnicas, como a viária e a elétrica. Atrelada a estes processos, percebemos a proliferação na cidade, de uma

---

<sup>12</sup> Segundo Santos (1998), tecnosfera é o resultado de uma crescente artificialização do meio ambiente, que tem sua esfera natural crescentemente substituída por uma esfera técnica, na cidade e no campo.

psicosfera<sup>13</sup> que, por sua vez, traduz-se na difusão de um sistema de valores guiados por uma racionalidade hegemônicamente urbana.

No entanto, é válido observar a urbanização regional a partir de uma descontinuidade no plano territorial, sem que haja interferências significativas à disseminação de valores de uma sociedade urbana e, da mesma forma, sem negar os conteúdos do modo de vida rural. Assim, na Amazônia, a urbanização não se restringe a presença de cidades na paisagem regional, mas pela difusão de uma sociedade urbana (OLIVEIRA, 2000).

A imagem que se construiu historicamente sobre essa região é um tanto contraditória, uma vez que se estabelece um consenso de caracterização da região enquanto um espaço homogêneo seja em termos naturais, seja do ponto de vista social e cultural. No entanto, a região amazônica está longe de ser homogênea e singular; fato este que se percebe através da configuração e organização do espaço regional e, principalmente, através dos sujeitos que o produzem.

Esse mesmo pensamento de homogeneização entende que a urbanização ocorre através de um processo único, desconsiderando as particularidades dos diversos lugares do espaço regional, assim como os diferentes processos de formação de cidades, que permitem o surgimento das mesmas tanto à beira da estrada como à beira do rio. Nesse sentido, buscamos neste momento entender o processo de urbanização amazônica, considerando suas especificidades e principalmente a transformação pela qual passou o urbano na região.

Os primeiros núcleos urbanos amazônicos têm sua formação ligados à dinâmica do rio, uma vez que este se apresentava enquanto estruturador da vida econômica, política, cultural e social das cidades. Isto ocorre, principalmente, uma vez que o processo de ocupação e dominação do território amazônico, ainda no período colonial, deu-se através dos rios, por meio daquilo que Porto-Gonçalves (2001) chama de controle das águas, uma vez que as atividades econômicas regionais se desenvolviam tendo o rio como base estratégica de circulação de bens, serviços e pessoas. Nesse sentido, é possível verificar atividades como a exploração das drogas do sertão, a expansão da agricultura comercial e ainda a exploração do látex. Estas e outras atividades proporcionaram o surgimento de diversas cidades localizadas às margens dos principais rios.

A partir da década de 1960 algumas transformações ocorreram e acabaram repercutindo diretamente na configuração das cidades regionais e, conseqüentemente, intensificaram o processo de urbanização.

---

<sup>13</sup> “A psicosfera remete a crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos e práticas, as relações interpessoais e a comunhão com o universo” (SANTOS, 1998, p. 14).

A partir desse momento, a urbanização amazônica começou a apresentar estreitas relações com a intervenção estatal e a região aparece no centro das preocupações nacionais, que direcionava para a mesma políticas que visavam à ocupação, integração e desenvolvimento regional. Em termos de integração, temos a instalação de redes viárias no território, com a abertura de rodovias que cortam a região, a exemplo da BR - 010 (Belém - Brasília), da BR - 163 (Cuiabá - Santarém), da BR- 364 (Cuiabá - Porto Velho) e da BR-222 (Transamazônica). Temos ainda a instalação de redes enérgicas e de telecomunicações, e as políticas de incentivo à migração induzida e financiada pelo Estado, que visava ocupar o chamado “vazio demográfico”. Em termos de desenvolvimento, apresentam-se os incontáveis incentivos e isenções fiscais direcionadas às empresas que se pretendia atrair para a região, como empresas ligadas à indústria agropecuária e mineral, e ainda as grandes obras de infraestrutura, entre as quais se destacam a construção de hidrelétricas, e a construção de portos.

Com isso, verifica-se a expansão de uma fronteira econômica para a região e a estruturação territorial para que o grande capital tenha condições para se instalar e se reproduzir na mesma. É com essa intenção que se expande uma fronteira agropecuária, na qual se destaca a criação de gado e, mais recentemente, a expansão da produção de grãos, devido ao aumento na demanda de produtos agrícolas no mercado internacional e, pelo incentivo, quase que obsessivo, do governo brasileiro em elevar as exportações nacionais. Observa-se ainda a expansão da fronteira mineral, com grandes empresas minero-metalúrgicas, que se instalaram em diferentes pontos da região; e ainda, mais recentemente, a expansão de uma fronteira tecnoecológica, ligada a uma valorização do capital natural e que demonstra uma nova forma de percepção da natureza, que deixa de ser vista simplesmente como recurso inesgotável a ser explorado. Agora ela se torna fonte de poder, recurso estratégico, reserva de valor para a biociência e para a biotecnologia (BECKER, 1994).

Em síntese, podemos afirmar que essas políticas que incentivam a expansão dessas fronteiras econômicas para a região deixaram suas marcas no espaço regional através de sérios conflitos sociais e diversos problemas socioambientais, tais como expropriação da agricultura familiar e expulsão do trabalhador do campo que se dirige para os centros urbanos, provocando, com isso, avanço demográfico e crescimento acelerado e desigual das cidades da região, provocando, assim, surgimento de áreas periféricas desprovidas de serviços básicos e essenciais à reprodução da vida urbana.

Como podemos perceber, essas políticas também incentivaram a expansão de uma fronteira urbana, que, a partir de então, passa a apresentar as seguintes características:



valorização dos centros localizados às margens das rodovias, crescimento populacional nas capitais, fortalecimentos dos centros urbanos regionais, implantação de cidades-empresas e retração de algumas cidades tradicionais (BECKER, 1990; CORRÊA, 1987). A partir de 1960, todavia, percebemos que ocorre uma transformação no padrão de ocupação e organização do espaço regional. Antes tínhamos uma dinâmica predominantemente ligada à lógica do rio, na qual as cidades surgiam e se desenvolviam em função deste, reproduzindo o que Porto-Gonçalves (2001) denominou de padrão de organização rio-várzea-floresta. Agora teremos a estrada como principal eixo de estruturação de uma nova fase de modernização da região, que se apoia no grande capital e que pode ser denominado de estrada-terra firme-subsolo. Com isso, as cidades que surgiram na Amazônia até a década de 1960, localizavam-se, notadamente, às margens dos rios principais e de seus afluentes. A partir desse momento, com a abertura das rodovias, as cidades passaram a se formar, também, ao longo dos novos eixos de circulação.

Assim, percebemos que a urbanização na Amazônia guarda características muito particulares e diversificadas. E nesta expansão de uma fronteira urbana na região é possível reconhecer vários modelos de urbanização que foram impostos ao contexto regional, como nos demonstra o quadro 1. Mas esta leitura que se faz do urbano amazônico, exige a compreensão de que não se tratam de tipos isolados de urbanização, mas de urbanizações que se combinam e coexistem dentro de um mesmo espaço, acabando por revelar as diversas faces de um mesmo ambiente urbano (TRINDADE JUNIOR; SILVA; AMARAL, 2008), ou seja, a multiplicidade do urbano-regional não se refere apenas às existências de múltiplos padrões de urbanização, mas às coexistências destes padrões em realidades urbanas.

**Quadro 1 - A fronteira urbana e os padrões de urbanização**

<b>CIDADES</b>	<b>VÍNCULOS/VINCULAÇÃO</b>
<b>Urbanização Espontânea</b>	Muito presente na Amazônia Oriental, resulta em grande parte da ação indireta do Estado na produção do espaço, quando incentiva a apropriação privada da terra por empresas, grupos econômicos ou agentes individuais. Nesse processo, surgem ou se expandem cidades que acompanham as frentes econômicas, mobilizando, igualmente, uma grande quantidade de mão-de-obra móvel e polivalente para estes núcleos urbanos.
<b>Urbanização dirigida pela colonização particular</b>	Direcionada por companhias colonizadoras, é um tipo de urbanização comandada por relações econômicas baseadas em trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Os principais agentes são colonos, funcionários das companhias, comerciantes e investidores.
<b>Urbanização dirigida pela colonização oficial</b>	Trata-se do modelo de urbanismo rural do INCRA e que articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana pré-existente para a configuração de um sistema de cidades, que, por sua vez, está baseado em uma estrutura complexa: colonos, funcionários, comerciantes.
<b>Urbanização dos grandes projetos</b>	Trata-se de u processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infra-estrutura -, cuja dependência de uma base urbana para a sua instalação e para a residência de pessoal técnico, de trabalhadores permanentes e de atendimentos a uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros enclaves urbanos na rede de cidades da Amazônia.
<b>Urbanização tradicional</b>	Com pouca repercussão da expansão das frentes econômicas, tratam-se de cidades que apresentam uma configuração com pouca alteração do padrão tradicional à beira-rio e com forte ligação a um centro regional que não prescinde do padrão dendrítico.

Fonte: Becker apud Trindade Junior; Silva; Amaral (2008).

Estes modelos de urbanização atribuem à realidade regional especificidades que não podem ficar esquecidas em nossa análise. Como já dissemos, ao falar da feição urbana da região amazônica, é preciso que se tenha em mente que esta é diversa e complexa, uma vez que as cidades em seu conjunto cumprem papéis variados e ainda que o modo de vida urbano ultrapassa os limites formais daquilo que denominamos cidade (PEREIRA, 2007).

Isso quer dizer que é possível identificarmos um modo de vida urbano presente em espaços que não apresentam uma densidade demográfica condizente com aquelas estabelecidas por alguns estudos urbanos, que propõem que cidades são aglomerações populacionais com mais de 20 mil habitantes (VEIGA, 2003). Na região é possível identificar algumas cidades, que mesmo não apresentando este contingente populacional expressam a vida urbana, como no caso das *company towns*, que são cidades-empresas criadas, principalmente, por empreendimentos ligados à mineração e se dimensionam pela capacidade de oferta de bens e serviços que atendem principalmente aos funcionários das empresas (TRINDADE JUNIOR; ROCHA, 2002).

No entanto, além das características urbanas que se reproduzem em espaços que poderiam não ser denominados de cidade, o contrário também é possível. Ou seja, podemos encontrar práticas rurais em espaço urbanos. O tamanho das propriedades urbanas, que estão acima de 300 m<sup>2</sup>, não permite que estas se enquadrem naquilo que a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) considera de Área de Interesse Social, que é limitada a 250 m<sup>2</sup>. Isto ocorre uma vez que estas propriedades no passado eram fazendas ou algumas propriedades agrícolas que foram alcançadas pela expansão da cidade. Além destas características, algumas relações que se produzem no espaço da cidade também refletem essa feição do rural no urbano, como as práticas socioculturais de pescadores e agricultores urbanos que reproduzem sua existência nas cidades, assim como de indígenas que vivem nas periferias de alguns centros urbanos e que não são atendidos por políticas que considerem as suas especificidades, não reconhecendo o papel que estes desempenham nestas cidades (PEREIRA, 2007).

A urbanodiversidade se coloca como um caminho de análise para a realidade de Santarém, uma vez que esta cidade, ao apresentar processos de mudanças e permanências nas dinâmicas de relações entre a cidade e o rio, revela, tanto na esfera dos processos urbano regionais como intraurbanos, que sua organização se liga a um complexo conjunto de relações que, de um lado, demonstram dinâmicas de modernização responsáveis pela definição de padrões de organização do espaço urbano diferenciados e, de outro, apontam para

permanência de objetos espaciais e interações sociais ligadas a formas de organização do urbano mais tradicionais na Amazônia.

### 2.2.3 A CIDADE E AS ESCALAS GEOGRÁFICAS: ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE E DA URBANIZAÇÃO

Falar de urbanização amazônica pressupõe entender uma forma de uso do tempo e do espaço se impondo às temporalidades e espacialidades outras construídas por um contato/dependência com o rio, com a floresta, com a terra, com a aldeia etc. Isto significa dizer que começa a se instalar na realidade amazônica uma forma urbana que como argumenta Lefêbvre (2008), traduz-se tanto mentalmente, na simultaneidade de acontecimentos e de percepções que se densificam e intensificam-se, como socialmente, no encontro de atos, de atividades, de produtos e de obras.

Uma vez que tomamos como base estas ideias, não nos parece suficiente um entendimento da cidade e do urbano que considere apenas critérios quantitativos, que partem dos objetos instalados no espaço e das densidades demográficas, mas considere ainda as transformações que estes fatores quantitativos provocam na vida dos sujeitos que são constituintes. Ou seja, essa urbanização recente, provoca não só uma reorganização nos processos produtivos e de trabalho, mas indica uma nova dimensão social que se adéqua às novas demandas e necessidades que se impõem para a reprodução da sociedade em todas as suas dimensões, desde a reprodução do capital e dos meios de produção, com a realocação e reorganização da produção, até a esfera da força de trabalho, com a desregulamentação das relações de trabalho; e também da reprodução da família, com alterações no espaço de vida e no cotidiano, devido à redistribuição espacial da população, ao desenvolvimento do meio técnico científico e às novas condições gerais de produção (LIMONAD, 2008).

No entanto, na mesma medida em que este processo se acentua amparado pela globalização da economia, pela mundialização da cultura, por mudanças dos padrões de consumo e dos modos de vida, um tecido social heterogêneo e um espaço social diverso e desigual persistem (LIMONAD, 2008) e re-existem, seguindo suas formas de existência, de vida, suas maneiras de produzir, seus específicos modos de sentir, de agir e de pensar, produzindo uma coexistência de tempos históricos distintos.

O que podemos sugerir a partir deste conjunto de argumentos articulados é que a cidade não pode ser apreendida apenas por sua organização interna. É preciso que façamos uma leitura integrada entre um exame que privilegia o intraurbano e outro que enfoque os

processos urbano-regionais e globais. No dizer de Santos (1994), é fundamental reconhecer de forma articulada a economia política da cidade e a economia política da urbanização, pois a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou político, ou econômico, mas é também um fenômeno espacial. De uma maneira geral, a economia política da cidade corresponde à forma como a cidade se organiza frente à produção e como os diversos sujeitos da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. Por outro lado, a economia política da urbanização considera a divisão social do trabalho que, em conjunto com a divisão territorial do trabalho, resulta na distribuição de pessoas, objetos e relações no espaço regional. Trata-se, portanto, de um nível de análise que aborda a urbanização como um fenômeno regional, com especificidades e particularidades.

### **2.3 A FACE RIBEIRINHA DAS CIDADES DA AMAZÔNIA: ENTRE RESISTÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES**

Diante de toda a complexidade de produção do espaço urbano regional, uma tipologia das cidades amazônicas se apresenta (VICENTINI, 2004), considerando as especificidades e estratégias de ocupação dos diversos contextos históricos e geográficos da região amazônica, na qual se identifica a metrópole contemporânea (estruturas urbanas complexas associadas às repercussões dos novos processos de ocupação), cidades novas e modernas (bases de operação e de reprodução social dos grandes projetos minero-metalúrgicos implantados na região ou associados às necessidades de consolidação de novas estruturas territoriais), cidades da colonização (núcleo de apoio aos processos de colonização do final da década de 1960 e pontos de apoio aos eixos rodoviários), cidades “espontâneas” (estruturas urbanas novas e precárias associadas às atividades e serviços relativas aos grandes projetos ou de apoio às novas frentes econômicas), e cidades tradicionais (estruturas urbanas mais antigas e sujeitas a transformações recentes promovidas pelos novos modelos de produção e inovação tecnológicas na região).

Como já foi mencionado anteriormente, esta tipologia demonstra a diversidade da urbanização regional, assim como as dinâmicas responsáveis pela formação de cidades. Destacamos as cidades tradicionais para a análise, uma vez que estas nos remetem à compreensão das cidades ribeirinhas, foco de nosso trabalho.

Estas surgem ainda no período colonial e seu conceito está vinculado às estratégias de dominação do território, sendo, por isso, consideradas como o lugar de apoio logístico para a apropriação e expropriação de riquezas (VICENTINI, 2004). A presença da Igreja Católica

também foi um elemento estratégico de dominação territorial, a partir, principalmente, da transformação de aldeias indígenas em aldeamento religioso. Estas deixaram suas marcas no tempo e na paisagem das cidades ribeirinhas.

Trindade Junior. et al. (2008) fazem uma caracterização das cidades ribeirinhas, apontando os seguintes elementos: estão localizadas às margens dos rios; são pequenas tanto em demografia como em extensão territorial; são de abrangência local; apresentam características tradicionais, no sentido do ordenamento espacial, da produção econômica e relações socioculturais. Em síntese, são cidades com pouca modernização econômica e territorial. Não são cidades imutáveis, estagnadas num tempo remoto; são espaços socialmente produzidos e dinamizados por um tempo lento (SANTOS, 2006), revelador das potencialidades dos sujeitos locais, que se reinventam junto com a cidade para sua sobrevivência, reescrevendo o papel desta no cenário regional.

### 2.3.1 AS CIDADES RIBEIRINHAS E OS PADRÕES DE ORDENAMENTO INTRAURBANOS

Na expansão da fronteira urbana regional, podemos reconhecer vários modelos de urbanização que foram impostos à região. Mas esta leitura que se faz do urbano amazônico exige a compreensão de que não se tratam de tipos isolados de urbanização, mas de urbanizações que se combinam e coexistem dentro de um mesmo espaço e que acabam por revelar as diversas faces de um mesmo ambiente urbano.

A multiplicidade do urbano-regional não se refere apenas a existências de múltiplos padrões de urbanização, mas a coexistências destes padrões em realidades urbanas, produzindo com isso formas diferenciadas de ordenamento do espaço intraurbano. Estas podem ser: a) o bairro ribeirinho, definido a partir da referência e da proximidade ou do maior contato com o rio; b) o bairro espontâneo, cujo padrão de ocupação prescinde da orientação ou da proximidade imediata do rio e tende a se definir tomando como referência elementos outros, como a rodovia, por exemplo; c) o bairro pré-definido, cujo padrão de ocupação é estabelecido por meio de loteamentos e que, mesmo precários, definem um padrão de arreamento menos espontâneo e de caráter mais dirigido, em geral, pelo loteador responsável, que, na maioria das vezes, é o próprio poder público (TRINDADE JUNIOR; SILVA; AMARAL, 2008); e ainda o d) bairro de padrão rodoviário, no qual a dinâmica de apropriação do espaço se liga direta ou indiretamente aos processos relacionados à circulação

rodoviária, sendo, portanto, definido e direcionado pelas estradas principais ou vicinais (MALHEIRO; TRINDADE JUNIOR, 2009).

Estas formas diferenciadas de apropriação do espaço não devem ser compreendidas como processos sem relação entre si, ou como definidores de áreas homogêneas. Ainda que um determinado padrão se sobressaia em relação aos demais, estes se realizam em articulação, ratificando que as cidades refletem a coexistência de maneiras de uso de tempos e de espaços produzidos sob distintas condições. Ou seja, podemos afirmar que a cidade do rio, também é dinamizada pelas relações que animam a vida ao longo das estradas.

### 2.3.2 A CIDADE RIBEIRINHA COMO FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS

Devemos superar as formas cristalizadas de entendimento das cidades ribeirinhas, ou seja, não podemos enclausurar estas cidades numa beira de rio, como se elas estivessem perdidas num tempo passado, essencializado e tradicional; nem mesmo podemos considerar apenas em oposição às cidades guiadas pelos eixos das rodovias. As cidades ribeirinhas são formações socioespaciais, que ao mesmo tempo em que mudam, também apresentam relações que permanecem. Nesse sentido, não é a localização que define seu atributo ribeirinho, mas o conteúdo das relações com o rio em termos de circulação, imaginário e (sobre)vivência (TRINDADE JUNIOR, 2003). Nesse sentido

Tratam-se de formações socioespaciais em que o rio não define apenas os seus contornos físicos, mas está presente como meio de circulação, como referência para o imaginário, como meio de sobrevivência, sendo por onde navega a economia, a cultura, os símbolos, os ritos e a experiência social [...]. As cidades ribeirinhas dos notáveis não se animam apenas pela notabilidade. Não é apenas uma correnteza que dá corpo a estas cidades, mas uma multiplicidade de trajetórias, de tempos, de ritmos. A cidade do rio também se anima pela estrada o que nos faz vê-las não como resultado de um passado estático ou de um futuro avassalador, mas como um espaço-tempo presente, denso e vivo, cujos atributos maiores são a simultaneidade e a dinamicidade (MALHEIRO; TRINDADE JUNIOR, 2009 p. 62-63).

Se partirmos das ideias de Santos (2006), quando o mesmo propõe uma leitura do espaço enquanto um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, uma análise da paisagem urbana dessas cidades é importante para o entendimento das mesmas enquanto realidade socialmente produzida.

Nesse sentido, um elemento fundamental para esta análise é a beira rio, que corresponde ao ponto de contato entre o rio e a aglomeração urbana. Esta se organiza de

forma aparentemente caótica e compõe na sua paisagem um conjunto de objetos espaciais/geográficos como portos, trapiches, barcos, atividades comerciais e de serviços.

O tamanho e a importância do núcleo central apontam a dimensão da centralidade, decorrente de uma economia de aglomeração, que não resume sua natureza socioespacial a uma lógica puramente econômica:

as atividades localizadas a beira-rio, com relativo grau de centralidade, estabelecem relações outras que se colocam ao nível de uma vida cotidiana ligada à condição de pobreza dessas cidades, demarcadas por sociabilidades mais orgânicas e aproximativas e onde o circuito inferior da economia tende a dominar de forma flagrante, seja no conjunto das formas espaciais, seja em relação aos fluxos (TRINDADE JUNIOR.; SILVA; AMARAL, 2008, p. 40).

Os portos e trapiches são os objetos espaciais responsáveis por fazer o elo entre o rio e a cidade, estando assim estrategicamente localizados próximos ou no próprio centro da cidade (TRINDADE JUNIOR; SILVA; AMARAL, 2008). Os templos religiosos são a expressão material de um determinado contexto histórico. Essas cidades têm um padrão de estruturação urbana que toma como referência principal o rio e se reflete na disposição dos objetos espaciais. Assim, mesmo possuindo um caráter em certa medida espontâneo, conta com uma racionalidade na definição do desenho urbano. Quando integradas territorialmente através de redes viárias, como as rodovias, são estas que passam a definir o novo traçado das cidades, redesenhando o seu padrão e crescimento.

Evidentemente, essa configuração espacial é dinamizada por um sistema de ações que atribuem significados e funcionalidades aos objetos geográficos distribuídos na paisagem. Nesse sentido, devem ser consideradas as interações e modos de vida que são estabelecidos entre os cidadãos e o rio, assumindo, este último, um caráter funcional de subsistência material, lúdico e simbólico-cultural.

seja este tratado como via de transporte de importância fundamental, seja este considerado como fonte de recursos econômicos e de subsistência, seja, ainda um referencial simbólico intrinsecamente relacionado à vida do homem amazônico que habita a cidade (TRINDADE JUNIOR., 2002, p. 137)

As cidades ribeirinhas são definidas tanto por sua paisagem na qual o rio e seus elementos ganham destaque, como pelas relações de contato/dependência de seus sujeitos com a dinâmica ribeirinha. Estas interações revelam uma multiplicidade de usos e formas de espacialização, ao mesmo tempo em que se apresentam como ponto central para o reconhecimento da identidade ribeirinha das cidades da Amazônia.



### 2.3.3. AS CIDADES RIBEIRINHAS E AS CIDADES BEIRA-RIO A PARTIR DE SUAS ORLAS

No tocante às cidades vinculadas direta ou indiretamente aos cursos fluviais, é necessário distinguir as formas/conteúdos das mesmas, que se apresentam de duas maneiras especificamente: as cidades ribeirinhas e as cidades beira-rio. TRINDADE JUNIOR; SILVA; AMARAL (2008) apontam os elementos principais que norteiam a caracterização desses tipos de cidade na região amazônica, que, para além de sua localização absoluta às margens dos cursos fluviais, traduzem modos de vida e interações com os cursos fluviais numa dimensão material e simbólico-cultural. Esta interação se expressa de forma mais notória em alguns fragmentos do espaço, no qual se destacam as orlas fluviais, por corresponder às frações do urbano de contato imediato com o rio, identificadas a partir de diversas denominações - frente da cidade, a beira-rio, o porto, a orla, o cais -, que expressa muito do significado da cidade e representa suas particularidades e faces relevantes de seus conteúdos (DIAS, 2008).

Uma delimitação aproximada deve considerar para o entendimento das orlas fluviais os usos e as atividades que compõem o seu sistema de objetos espaciais, o que pode nos indicar três tipos de formações a partir da caracterização socioespacial das orlas fluviais. Há aquelas que guardam fortes raízes com identidades tradicionalmente reconhecidas como regionais - suas orlas expressam um ritmo de tempo diferente das temporalidades hegemônicas, por ser um espaço dinamizado por um tempo lento. Isto se observa nas orlas tanto nas práticas de reprodução econômica do homem da cidade que acessa o rio, como nas estratégias de (sobre)vivência do homem da várzea, como forma de se integrar a cidade. Esta característica é percebida ainda nos espaços de feiras e mercados, lugares que estabelecem sociabilidades e vivências cotidianas para além das mercadorias, assim como na relação destas cidades com seu entorno geográfico, contato intermediado pelos trapiches e portos localizados ao longo da frente da cidade.

Há outras cujas identidades mostram-se mais flúidas – uma vez que a interação com o rio se apresenta a partir de relações mais frágeis e restritas a algumas relações que vinculam a cidade ao rio, com destaque para aquelas ligadas ao lazer da vida urbana, à contemplação ou às práticas turísticas.

E por fim, há as aquelas cujos vínculos regionais tendem a ser sobrepostos por padrões espaciais e modos de vida estandardizados, sendo muitas vezes cidades preparadas para ser contempladas apenas em detrimento do seu potencial de uso cotidiano (TRINDADE JUNIOR, 2002).

Uma mesma cidade pode apresentar as três caracterizações expostas, uma vez que o espaço é resultado da acumulação de tempos distintos que se refletem, superpõem-se e justapõem-se nas paisagens, revelando a complexidade espacial das cidades amazônicas.

Esse conjunto de argumentações acerca das cidades ribeirinhas na Amazônia nos conduzem a uma forma de análise das relações entre a cidade e o rio em Santarém, haja vista que nos indicam dois eixos analíticos. Um primeiro apresenta-nos que, para a compreensão dessas cidades, é necessário não tratá-las como simples espaços à beira das águas, mas como conformações socioespaciais dinâmicas, nas quais não é a simples localização que define suas formas e conteúdos. O segundo eixo mostra-nos que as orlas fluviais dessas cidades ribeirinhas são fragmentos do espaço urbano privilegiados para análise, pois podem ser vistos como os lugares a partir dos quais melhor se entende as interações entre a cidade e o rio.

### **3 SANTARÉM E AS RELAÇÕES CIDADE-RIO NA AMAZÔNIA: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS**

Santarém é a terceira cidade mais populosa do Estado do Pará, destacando-se no contexto regional tendo em vista o seu papel econômico e político. Está localizada na margem direita do rio Tapajós, na confluência com o rio Amazonas e pertence à mesorregião do Baixo Amazonas, que é formada por três microrregiões (Óbidos, Santarém e Almerim).

Essa cidade tem sua formação ligada ao contexto colonial, uma vez que surge a partir da formação do aldeamento indígena dos Tapajós. Durante a política pombalina de ocupação e defesa do território amazônico, no século XVIII, foi elevada à categoria de vila e rebatizada com o nome Santarém.

Com base nos diversos contextos que caracterizaram a realidade santarena, podemos afirmar que, historicamente, essa cidade se desenvolveu a partir de atividades ligadas ao rio, sendo este, em grande parte, estruturador da vida econômica, política e sociocultural da mesma. No entanto, o processo de ocupação e produção do espaço amazônico começou a sofrer profundas transformações resultantes das políticas desenvolvimentistas que foram direcionadas para a região, principalmente a partir de 1960; assim, tem-se o dinamismo regional em função da expansão de novas frentes econômicas que se apresentaram em estreita ligação com a intervenção estatal.

Partindo deste entendimento buscamos retomar os principais momentos da formação socioespacial de Santarém, reconhecendo as formas de interação com o rio que esta cidade desenvolveu ao longo do processo histórico, e como isso os processos de reestruturação que se desenvolveram diante da urbanização recente da mesma.

#### **3.1 DA ALDEIA INDÍGENA À MISSÃO RELIGIOSA: TUPAIUS E JESUÍTAS NA FORMAÇÃO DO ESPAÇO SANTARENO**

Na área atualmente compreendida como cidade de Santarém, anterior à chegada das missões religiosas, discute-se a existência de um povo desconhecido que vivia da coleta, caça e pesca e que deixou de herança cultural a cerâmica tapajônica. Este povo foi dominado pela tribo dos Tupaius e formou a maior aldeia indígena localizada ao longo do rio Tapajós (SANTOS, 1974).

No entanto, a história é oficialmente contada a partir da chegada das expedições de Pedro Teixeira à região em 1626, liderando tropas de resgate que capturavam indígenas, no

intuito de suprir a escassez de mão de obra para o desenvolvimento de exploração das drogas do sertão<sup>14</sup> (REIS, 1979).

Ao retornar de suas expedições, Pedro Teixeira deu notícias do que havia conhecido na região do Tapajó, o que incentivou a visita do primeiro jesuíta à região, feita pelo padre Antonio Vieira, em 1659, fato que culminaria com a fundação do povoamento a partir da chegada do missionário João Felipe Bettendorf, enviado para a região pelo padre Antonio Vieira, em junho de 1661 (REIS, 1979).

Com a chegada dos religiosos à região do Tapajós, a aldeia ganhou importância e foi transformada em sede de missão católica com a denominação Residência Nossa Senhora da Conceição, que compreendia toda a região do Baixo Amazonas, fixando-se, por fim, na aldeia dos Tapajós, o que lhe concedeu a posição de capital de todo o distrito missionário. A missão do Tapajó, através do discurso da conversão e ajuda espiritual, traçava objetivos para além das práticas religiosas. Representava investimentos estratégicos de conquistas territoriais:

A aldeia do Tapajós, transformada em sede de missão católica, passava a servir de cabeça-ponte para a penetração a longa distância. Significava, pois, marca política para a expansão que, sendo espiritual, não deixava, também, de ser política (REIS, 1979, p.31).

Sendo assim, a chegada dos missionários jesuítas representou ainda uma missão política, pois reproduzia a estratégia utilizada no processo de dominação do território amazônico, no qual o objetivo principal era a pacificação dos povos indígenas, que deveriam estar submissos à Coroa Portuguesa. Significa dizer que o envio de ordens religiosas à região foi uma forma de controle social, uma vez que estas ordens religiosas geriam a vida social e econômica nos aldeamentos (MACHADO, 1997).

Tal como as missões religiosas, outra estratégia de dominação do território amazônico, que está registrado no espaço santareno e marcou o desenvolvimento histórico de Santarém, foi a edificação de pequenos fortes localizados na embocadura do rio Amazonas e na confluência com seus principais tributários. Foi por volta de 1684 que se iniciou a construção de um pequeno forte à margem direita do rio Tapajós, que ficou conhecido como a “Fortaleza do Tapajós”, obra esta concluída em 1722 (SANTOS, 1974) e que correspondeu aos limites da cidade por muito tempo.

A fortaleza foi se deteriorando até o seu desaparecimento. Os canhões que a compunham hoje estão expostos no aeroporto Wilson Fonseca e, atualmente, no lugar onde a

---

<sup>14</sup> Especiarias coletadas da floresta, que foi base da economia regional principalmente durante o período colonial.

fortaleza foi edificada encontramos um logradouro público, denominado de Mirante do Tapajós.

Assim, percebemos que no período que compreende a metade do século XVII ao final da primeira metade do século XVIII, o espaço amazônico era organizado a partir de estratégias de dominação e controle do território, que teve como base a edificação de fortes, desempenhando as funções de defesa, penetração e conquista política do espaço regional. E ainda, a criação de aldeias missionárias, sobre as quais as ordens religiosas possuíam total controle social e econômico. Nestas aldeias, os índios, sob o domínio dos religiosos, percorriam os vales da região explorando as drogas do sertão, que era toda encaminhada para Lisboa, beneficiando economicamente a Igreja Católica.

Os índios, agora parcialmente agrupados em aldeamentos missionários, eram colocados na condição de pupilos dos jesuítas ou outras ordens religiosas, como a Carmelita. Possuíam uma liberdade relativa, sendo permitido partirem, durante parte do ano para longe das aldeias. Seu trabalho de cultivo e coleta coletiva era pago com artigos e peças para vestuário. Sob esta tutela religiosa, impedia-se a caçada para trabalhos forçados, ao mesmo tempo em que as missões religiosas enriqueciam com o trabalho indígena (VICENTINI, 2004 p. 67).

Na então aldeia dos Tapajós esta atividade se desenvolveu tendo como base a mão de obra dos índios Tupaius, que habitavam a região quando da chegada dos missionários, e ainda por caçadores e pescadores. É nesse contexto que ganha destaque a cultura do cacau, que foi a base econômica de Santarém por muitos anos (REIS, 1979).

Em síntese, temos fortificações, aldeias missionárias, exploração da mão de obra indígena e de “drogas do sertão”, representando os principais elementos que caracterizaram a formação dos primeiros núcleos urbanos na Amazônia ainda no período colonial. Neste período a dominação e o controle do território se davam através do poderio militar e das ordens religiosas, que se estabeleciam ao longo do rio Amazonas e de seus afluentes, organizando aldeamentos religiosos que deram origem a diversos núcleos urbanos (VICENTINI, 2004).

Em Santarém, a distribuição na paisagem de alguns objetos espaciais herdados desse período revelam tanto o controle religioso como o domínio militar, uma vez que estes representavam os limites do pequeno núcleo urbano. De um lado, a igreja matriz, representando a proteção divina; e no outro extremo da aglomeração, a Fortaleza do Tapajós, o que nos mostra que a cidade, por um longo período, não se expandiu para além da proteção da religião e do poderio militar.

### **3.2 A VILA DE SANTARÉM E SUA CENTRALIDADE POLÍTICA, MILITAR E RELIGIOSA**

A partir de 1750, algumas mudanças podem ser verificadas na organização do espaço amazônico, principalmente com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755, pelo então primeiro-ministro português Marques de Pombal, que significou um projeto de inserção da Amazônia no mercado mundial, a partir de um modelo de acumulação que viabilizasse a passagem do capitalismo mercantil ao industrial (VICENTINI, 2004). Este projeto pretendia reforçar os laços comerciais das colônias com Lisboa, incentivando a prática agrícola e obtendo maior controle sobre as atividades econômicas, transformando, ao mesmo tempo, a força de trabalho com expansão da mão de obra escrava africana, considerada mais produtiva do que a indígena (MACHADO, 1997).

Entre as políticas que o projeto compreendia, algumas devem ser destacadas aqui, como a imposição do fim do poder eclesiástico e a concessão de liberdade aos índios.

Duas importantes leis de 1755 foram ponto de partida da nova orientação relativa ao governo da Amazônia: uma proclamando a liberdade definitiva dos bugres, outra pondo fim ao poder temporal dos religiosos nos aldeamentos. Esses aldeamentos seriam promovidos à categoria de vilas e a de lugares e a eles se haveria de imprimir uma feição menos nativa e mais civilizada (VICENTINI, 2004, p. 92).

A partir desta política, as aldeias missionárias passaram a ter caráter laico e se passou a estimular a miscigenação entre colonos e indígenas (CORRÊA, 1987). Outra política que deve ser evidenciada foi a elevação, entre 1760 e 1775, de 46 aldeias missionárias à condição de Vila, que tiveram seus nomes modificados para denominações de povoações portuguesas, pelo então Governador e Capitão general do Estado do Grão Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Foi durante uma de suas visitas a aldeia do Tapajó, que esta foi graduada à condição de Vila, em 14 de março de 1758, e recebeu o nome de Santarém, o mesmo nome de um dos núcleos urbanos de Portugal. Seguiu, com isso, a lógica implementada naquele momento pelo Império de usar topônimos portugueses para as vilas e cidades formadas (PEREIRA, 2004).

No meio da praça levantava-se, de madeira tosca tirada à floresta circundante, o símbolo das franquias municipais, o pelourinho. Davam-se vivas ao soberano. E a seguir, procedia-se à escolha dos que deviam, na qualidade de vereadores, servir no conselho (REIS, 1979, p. 68).

A escolha dos vereadores apontava alguns elementos indígenas, primeiramente, devido estes representarem a maioria existente no aldeamento, pois até então a permanência ou sequer a presença demorada de qualquer elemento não indígena no aldeamento era controlada pelos missionários. Esta escolha estava no propósito do governo colonial para demonstrar que estes estavam em condição de politização absoluta (REIS, 1979).

Estas políticas atribuem novos significados às formas espaciais existentes. E essas transformações passaram a exercer menos valor militar e um acentuado valor simbólico, que assegurava agora não apenas a dominação do território, mas também a manutenção do controle sobre os estes, com base na racionalização das atividades produtivas que proporcionassem uma modernização do espaço. Como enfatiza o próprio Mendonça Furtado, em uma carta que dirigiu de Barcelos à Corte Real:

As formas espaciais (cidades, vilas, novas construções, fortes etc) complementadas por uma população civil imprimiram nas mentes de índios, colonos e vizinhos rivais uma presença portuguesa, o que representaria, segundo o próprio governo, a melhor defesa possível a longo prazo (MENDONÇA, 1963 p. 460).

Ao longo do século XIX, o núcleo urbano de Santarém foi se afirmando enquanto centro de decisão política, militar e religiosa, ao mesmo tempo em que presenciou vários conflitos políticos, nos quais se disputavam o controle da região amazônica. Neste contexto, Santarém se desenvolveu enquanto maior centro urbano da região do Baixo Amazonas, devido ao seu poder militar e religioso, que fazia deste uma espécie de centro de transição entre o Pará e o Amazonas.

### **3.3 A CIDADE DE SANTARÉM: ENTRE A BORRACHA E A SOJA**

Em 1848, a vila de Santarém é elevada à categoria de cidade (FONSECA, 1996). A partir deste momento, beneficiada por sua localização geográfica, começava a se caracterizar como um centro de comando na organização econômica do Baixo Amazonas. Vale ressaltar que, na vida econômica desta cidade e de toda a região do Baixo Amazonas, ainda predominava o extrativismo das drogas do sertão, na qual se destacava o cacau, a salsa, o cravo e o guaraná. Porém, não se ignora a existência de propriedades agrícolas pela circunvizinhança e que produziam café, milho, feijão, arroz, mandioca, algodão e tabaco, principalmente para o abastecimento da cidade. O comércio também já começava a se expandir, desenvolvendo-se através das vias fluviais e com ele, conseqüentemente, uma

verdadeira frota de embarcações dos mais variados tipos e tamanhos (REIS, 1979). Para ratificar essa informação, Santos (1974) nos afirma que em 1855, Santarém ocupava o 4º lugar em número de embarcações na província e em 1859 a cidade já contava com dois estaleiros de construção naval.

No tocante à expansão da indústria de construção naval em Santarém, é fundamental retomar a importante contribuição dos norte-americanos, que chegaram a Santarém entre os anos 1867 e 1874 num total de 267 pessoas, fugidos da Guerra da Secessão<sup>15</sup> (GUILHON, 1979).

Os imigrantes registraram no espaço santareno o seu modo de vida e se estabeleceram na região através de um convênio entre a Província e a representação da imigração americana. O acordo assegurou aos americanos a compra de terras e o estabelecimento de uma colônia na região, assim como assessoria técnica, isenção de taxas de importação de diversos tipos de instrumentos, em especial os agrícolas, e ainda o título provisório de terras, dentre outros (REIS, 1979).

Os norte-americanos enfrentaram inúmeras dificuldades para se estabelecer, principalmente devido à distância existente entre as colônias e a cidade e as precárias condições das estradas que eram difíceis de ser mantidas durante o período das chuvas. O governo brasileiro, para atender às necessidades dos colonos, financiou a abertura de estradas para interligar a cidade às colônias, além de conceder a demarcação de lotes para que estes desenvolvessem suas atividades. Guilhon (1979) aponta-nos algumas das contribuições que os americanos registraram na história santarena; entre estas se destaca a introdução de inovações na agricultura. Eles se dedicaram ao plantio de cana e à fabricação de açúcar, mel e aguardente; e também montaram serrarias nas quais desenvolveram a fabricação de carroças e de embarcações. Estas últimas são consideradas uma das mais notáveis contribuições norte-americanas à cidade.

No período que corresponde ao impacto econômico do exploração gomífera, que se estende de 1850 a 1920, vários seringais surgem ao longo do Tapajós, onde a borracha foi sendo explorada à medida que ganhava importância no mercado internacional. Assim, até o momento da descoberta dos seringais do Acre, a região do Tapajós se manifestou enquanto a mais intensa, dinâmica e ativa fronteira de extração do *látex*, como nos confirma Reis:

---

<sup>15</sup> Uma guerra civil entre os estados do norte e sul dos Estados Unidos, por meio da estes últimos buscavam separar-se da união e formar os Estados Confederados da América do Norte (GUILHON, 1979).



Em Santarém, criava-se um dos mais fortes centros para a operação. De lá saíam os grupos que iam fazer a produção nos seringais. Lá se localizavam casas comerciais que incentivavam a ofensiva, financiando as expedições descobridoras e exploradoras (REIS, 1979, p. 168).

O crescimento desta produção na região do Tapajós intensificou a migração para a Bacia do Amazonas, com a transferência de um grande contingente populacional oriundo principalmente da região Nordeste do País, o que provocou um crescimento demográfico, especificamente nos seringais. Assim, a figura nordestina era cada vez mais presente, no entanto, a população indígena constituía o elemento populacional por excelência ao lado de uma sociedade branca, representada pelos descendentes diretos dos portugueses.

Por volta de 1927, Henry Ford, famoso capitalista norte-americano, recebeu do governo brasileiro terras ao sul da cidade de Santarém, com a intenção de intensificar a produção da borracha natural, utilizando para isto o sistema de *plantation*. Esta deveria garantir a auto-suficiência de sua produção de automóveis, com uma fábrica de pneus própria. A concessão de Ford enfrentou oposições políticas por diversos motivos, entre os quais se destacam a extensão territorial, a isenção de imposto por 50 anos e seu direito de jurisdição própria, e ainda por representar uma quebra da hegemonia das oligarquias cafeeiras do sul do País e, ao mesmo tempo, uma ameaça à imunidade das oligarquias amazonenses e a seu sistema de trabalho. Estas questões foram sendo superadas à medida que os investimentos de Ford, no contexto da crise da borracha no mercado internacional e da revolução de trinta, passam a projetar uma imagem de modernidade criada com os métodos racionais de trabalho, inclusive na instalação da nova cidade empresarial na selva, popularmente denominada de Fordlândia (Fotografia 1) (VICENTINI, 2004).

Os investimentos foram intensivos em Fordlândia, tanto na área de plantação como na infraestrutura da aglomeração urbana, até que, em 1934, a empresa passou a utilizar uma nova área em Belterra, onde acreditavam ser mais favorável ao plantio da *hevea*, e lá se desenvolveu uma réplica da cidade.

As cidades possuíam toda a infra-estrutura – incluindo sistemas modernos de captação, tratamento e distribuição no caso da rede de água – e duas casas de força para a rede de energia. Construíram-se os sistemas de lazer, rede de telefonia, estação de rádio e mais de 70 km de estradas foram abertos entre as concessões, além de dois portos, um deles flutuante. (VICENTINI, 2004, p. 138)

A *Company of Brazil* tinha 2.723 empregados em 1941, estes eram recrutados tanto na Bacia do Tapajós como por agentes de empregos em Belém, que após passarem por exames

médicos preliminares eram enviados a região em embarcações chamadas de “gaiolas”<sup>16</sup>, que desembarcavam no porto de Santarém (VICENTINI, 2004).

Alem da movimentação no porto, as atividades desenvolvidas em Fordlândia e Belterra, repercutiam em Santarém através da instalação de equipamentos e serviços urbanos, entre os quais destacamos a inauguração em 1943 da subagência do Banco de Crédito da Borracha (Fotografia 2), esta apresentava traços arquitetônicos e instalações modernas, como consequência dos investimentos norte-americanos e de expectativas de um período próspero com a retomada da exploração do chamado ouro negro (AMORIM, 1999).

Contudo, a tentativa de retomada de exploração do látex, na região do Baixo Amazonas, começou a declinar por volta de 1945. Entre as questões que inviabilizaram a continuação dos investimentos destacam-se o isolamento geográfico, pois Fordlândia estava a quatro dias de barco de Belém e no período da estação seca o Rio Tapajós baixa o nível de suas águas, não permitindo a entrada ou saída de grandes navios até o porto da Companhia; e ainda o “Mal das folhas”, um tipo de praga que atingiu as plantações.

Assim, constatado o fracasso do plantio, Fordlândia e Belterra foram repassadas ao governo brasileiro, a cargo do Ministério da Agricultura e do Banco de Crédito da Borracha em 1945 (VICENTINI, 2004).

---

<sup>16</sup> As gaiolas eram embarcações a vapor responsáveis por realizar o transporte fluvial de carga e passageiros na região Amazônica, os passageiros se acomodam em redes que ficam presas ao convés, atualmente as gaiolas ainda são muito usadas, no transporte fluvial e são movidas a motor.

Fotografia 1 – FORDLÂNDIA: a Vila operaria de Fordlândia em 1930, apresentava padronização do desenho urbano, casa que possuía um estilo arquitetônico norte-americano.



Fonte: SENA (2008).

Fotografia 2 – BANCO DA BORRACHA: inaugurado em 1943 para atender as movimentações econômicas que se desenvolviam entorno da produção da extração do látex, em 1967 tornou-se banco da Amazônia.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

No início do século XIX, a região amazônica passou por um momento de estagnação econômica, que refletiu diretamente nos centros urbanos, uma vez que muitos deles sofreram uma estagnação no crescimento populacional, pois o fluxo migratório para a região reduziu consideravelmente. No entanto, mesmo com a estagnação econômica regional resultante da crise da borracha, a partir de 1930, Santarém apresentou um considerável crescimento econômico e populacional, em virtude da cultura da juta introduzida e difundida nas várzeas do Amazonas pelos migrantes japoneses.

Assim, na década de 1940 esta cidade já era a terceira da Amazônia com uma população de 7.527 habitantes, que em 1950 ascendeu para 14.061, o que lhe garantiu o terceiro lugar na rede urbana regional (CORRÊA, 1989). Além do crescimento demográfico, podemos perceber a implantação de uma série de objetos no espaço da cidade, entre estes temos a inauguração do primeiro estabelecimento bancário em Santarém, a sub-agência do Banco do Brasil S/A, em julho de 1940; a criação do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), através de acordo firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte, em 1942 (FONSECA, 1996).

Associadas a estas, outras atividades econômicas se desenvolvem no Município de Santarém, como a produção madeireira, consideravelmente rentável, uma vez que 50% das exportações locais estavam relacionadas a esta prática. O aumento das exportações estava ligado também ao arroz, ao algodão e à sementes oleaginosas utilizadas na indústria de cosméticos e perfumes (AMORIM, 1999).

O processo de ocupação e produção do espaço amazônico, a partir das décadas de 1950 e 1960, sofre profundas transformações. Neste período temos o desenvolvimento regional com a expansão da fronteira econômica que possuía estreitas ligações com a intervenção estatal. O crescimento urbano regional passa a ter como base um projeto nacional de desenvolvimento econômico, projeto este que busca uma inserção do Brasil na economia mundial através da modernização nacional e atração das atividades produtivas para o centro do País (MONTEIRO; COELHO, 2004).

Nesse sentido, o processo de ocupação regional seguiu as prioridades do governo federal, que buscou viabilizar a ocupação de terras com base num projeto de integração nacional, manifestado, entre outras políticas, através da implantação de redes de integração espacial, como a abertura de redes rodoviária, energética e de telecomunicação (BECKER, 1990). Com isso, temos a abertura de rodovias, a exemplo da BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Santarém (PA). Essas transformações são verificadas também no padrão de organização do

espaço amazônico, que, a partir de então, não terá mais o rio como único estruturador da expansão econômica regional.

A urbanização amazônica neste período apresenta profundas relações com a intervenção estatal, através de um projeto de desenvolvimento da fronteira urbana regional que foi assegurado por estratégias como o controle da terra, o incentivo à migração induzida e financiada pelo Estado, os incentivos fiscais e créditos especiais a baixos juros para subsidiar a implantação de empresas agropecuárias nacionais e multinacionais.

Em síntese, temos a região amazônica como centro das preocupações nacionais, sendo, assim, alvo para uma política de integração, ocupação e desenvolvimento regional. Nesse projeto de integração e ocupação do espaço amazônico, o Estado atua criando condições de apropriação privada de terras devolutas por grupos que detêm o capital, configurando na região uma situação de monopólio da terra. Ainda nesse contexto, o Estado desenvolveu programas de distribuição de terras em locais estratégicos para atrair contingente populacional.

Isso incentivou também o avanço de uma fronteira agrícola, representada por frentes pioneiras e fazendeiros, maximizada com a construção das estradas. Estes produtores foram atraídos para a região pelo baixo custo da terra e pelas potencialidades do solo para a produção de grãos, entre os quais se destaca a soja, especificamente na região do Baixo Amazonas, que ocorre a partir de investimentos privados estimulados pela intervenção estatal.

O governo do Pará, em 1996, antecipando um possível asfaltamento da BR-163, contratou a Agrária Engenharia Consultoria S/A para estudar a viabilidade da agricultura industrial no polo Santarém. Seguindo as recomendações dessa consultoria, foi implantado um projeto piloto de cultivo de soja (COSTA, 2011, p. 74).

Com o resultado de estudos de zonamento agroecológico que comprovavam a viabilidade das terras na microrregião de Santarém para a produção da soja, começaram as divulgações deste potencial agrícola entre os grandes produtores de grãos do Mato Grosso (PUTY, 2007). A região do Baixo Amazonas apresenta características que se mostram interessantes para a expansão destas atividades agrícolas, pois além da potencialidade de suas terras, apresenta, ainda, grande facilidade de escoamento da produção, seja pelos rios ou pelas estradas. É nesse sentido que, a partir de 1999, com o arrendamento de lotes nas proximidades

do porto, passou a operar a empresa multinacional Cargill Agrícola S/A<sup>17</sup>, numa área de 4.545 hectares, exportando parte da produção de grãos de Mato Grosso e tendo como eixo de escoamento terrestre a rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR-163). A localização do porto está em ponto estratégico, pois ao facilitar o escoamento de grãos, resulta no barateamento dos custos de produção (PEREIRA, 2004).

Contudo, nessa expansão das lavouras de soja no Estado do Pará, apoiadas pelo grande estoque de terras favoráveis à implantação da agricultura industrial, a preços reduzidos, observa-se recorrência de alguns mecanismos ilícitos, como a grilagem<sup>18</sup> de terra, a violência contra o agricultor familiar, povos e comunidades tradicionais que não raras vezes têm sido expropriados de seus territórios, o que vem provocando o deslocamento de muitas famílias para área urbana da cidade de Santarém, conduzindo esta a um crescimento populacional nos bairros periféricos e com isso acentuando a espoliação urbana nos mesmos (COSTA, 2011).

### **3.4 SANTARÉM E SUA RELAÇÃO COM O RIO**

Todas estas atividades articuladas à inserção técnica no território, revela espacialmente uma reestruturação urbana em face da dimensão ribeirinha de Santarém, seja em termos econômicos, através das novas atividades desenvolvidas, seja através das práticas espaciais no campo do vivido. Esta reestruturação revela-se, ainda, regionalmente, uma vez que essas atividades e funções concedem a Santarém um importante papel polarizador na região do Baixo Amazonas, numa área de influência que se estende por dezesseis municípios.

Este quadro é comprovado com a alocação e melhoria de serviços e infraestrutura, como a instalação de faculdades, universidades, incluindo recentemente a criação da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), um hospital regional, conjuntos habitacionais, clínicas médicas, lojas de departamento e aumento do número de supermercados (OLIVEIRA, 2008).

As redes de telecomunicação também contribuem com este quadro, seja em termos de emissoras e/ou repetidoras de TV, seja em termos de telefonia fixa ou móvel, deixando suas

---

<sup>17</sup> O Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A. foi construído para escoar parte da soja adquirida pela Cargill na região Centro-Oeste do País. Iniciou sua operação em abril de 2003, após a aquisição de direito de arrendamento de uma área no Porto Público de Santarém, pelo prazo de 25 anos, prorrogável por igual período.

<sup>18</sup> Esta prática tem sido facilitada “por uma rede de agentes com influências em cartórios e órgãos públicos que, apoiados em atos normativos/jurídicos, buscam revestir de regularidades a aquisição ilegal de terras, configurando uma teia de mecanismo de transferência ao domínio privado de grandes extensões territoriais de terras públicas” (COSTA, 2011, p. 70)

marcas impressas no cotidiano desta cidade. A partir de 1950 tivemos a inauguração do serviço telefônico, com duzentos aparelhos automáticos, instalados pela Empresa Telefônica de Santarém Ltda. No fim da década de 1970 e início da década de 1980, houve a inauguração da TV Tapajós e a instalação da estação rastreadora de Santarém pela Empresa Brasileira de Telecomunicações (EMBRATEL) deu-se em 1980 (FONSECA, 1996). Antes disso, o único meio de comunicação entre a cidade e outras regiões era a Agência Postal Telegráfica que funcionava desde 1945, garantindo intercâmbio com outras localidades. Tínhamos ainda as rádios locais que também atuavam na comunicação interna da cidade e desta com algumas comunidades próximas. A Rádio Clube é pioneira em Santarém e surgiu através da iniciativa de um advogado que instalou em sua residência, no bairro da aldeia, o serviço de alto falantes e que posteriormente tornou-se a ZYR-9 Rádio Clube de Santarém (AMORIM, 1999).

A Rádio Emissora de Educação Rural Santarém Ltda. também foi fundamental nesse setor. Surge já na década de 1960 e representou um importante instrumento educativo para atender às populações do campo. Hoje ainda representa um instrumento de luta política, além de garantir a comunicação com as comunidades da área rural, que ainda não foram alcançadas pelos sinais das linhas telefônicas e de internet.

Ao longo da década 1970, outras redes técnicas foram instaladas, no sentido de viabilizar o desenvolvimento de novas atividades econômicas, e as redes de energia elétrica se destacam neste processo. Primeiramente, em agosto de 1977, foi inaugurada a usina hidrelétrica do Curuá-Una, juntamente temos a abertura da rodovia que possui o mesmo nome da Usina hidrelétrica, estrada responsável de interligá-la à cidade. A usina de Curuá-Una foi construída para substituir o sistema de fornecimento de energia que até então consistia num equipamento gerador de energia, adquirido pela prefeitura municipal. Este tinha capacidade para 160HP e estava instalado na Usina Municipal de Eletricidade (Fotografia 3), que funcionava desde 1937.

A energia fornecida por este sistema era insuficiente e de pouca qualidade para atrair o desenvolvimento de atividades econômicas (AMORIM, 1999). Por esse motivo, em 1950, com a construção da Tecejuta<sup>19</sup> (Fotografia 4), chega a Santarém, entre o maquinário vindo da Inglaterra para a indústria de tecelagem, um motor de luz, que garantia o funcionamento da fábrica e ao mesmo tempo fornecia energia para o bairro da Prainha, onde a mesma estava localizada.

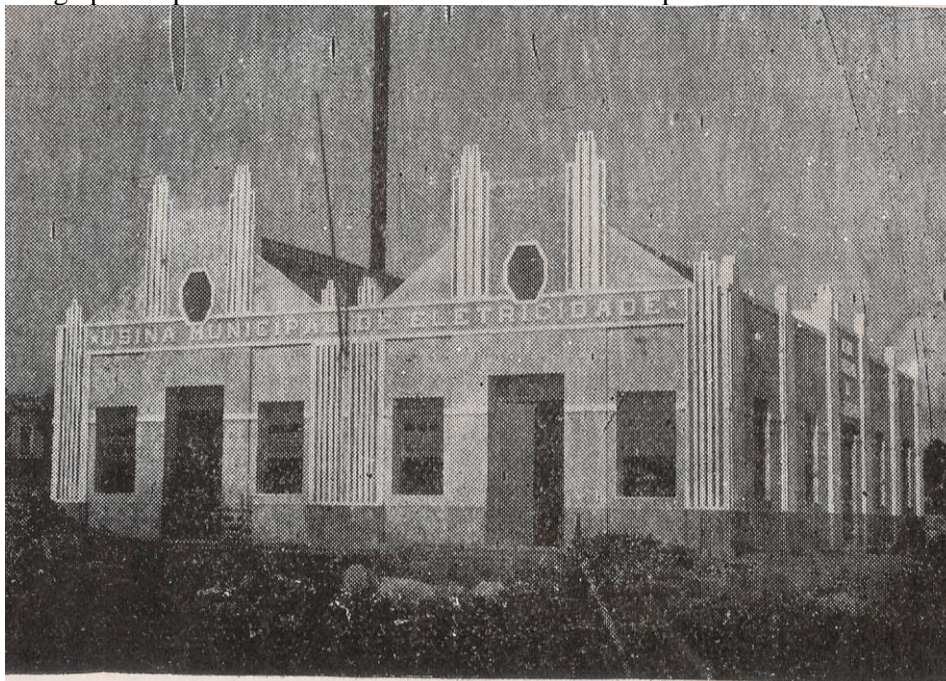
---

<sup>19</sup> Companhia de Fiação e Tecelagem de Juta de Santarém, fundada em 1950.

Foi apenas no fim da década de 1990, que chega a Santarém um projeto, orçado em torno de R\$ 250 milhões, que visava a estender a energia gerada pela usina hidrelétrica de Tucuruí para o oeste do Pará atendendo a 12 municípios desta região, o Sistema de Transmissão do Oeste do Pará (TRAMOESTE). Este projeto, em primeira instância, objetivou a chegada da energia elétrica em Altamira. Na segunda etapa, o linhão atingiu o Município de Rurópolis e, a partir deste ponto, a energia foi levada a Itaituba e a Santarém, acabando nestes locais com o racionamento de energia que chegava a durar até 18 horas diárias, o que impossibilitava a implementação de empreendimentos de grande porte na região.

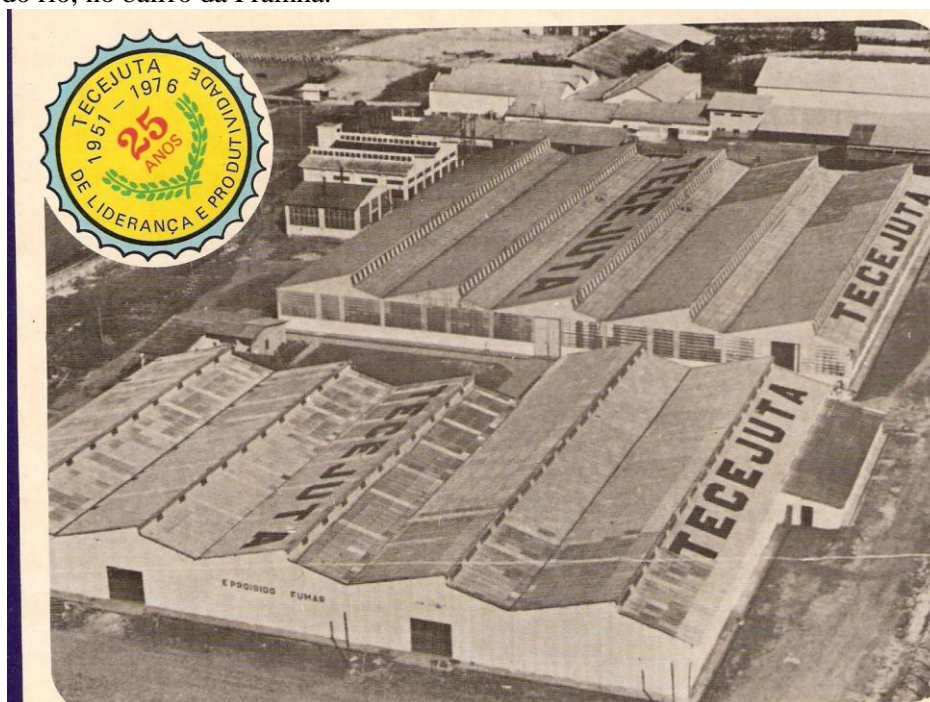


Fotografia 3 - USINA MUNICIPAL DE ELETRICIDADE DE SANTARÉM: Localizada às margens do rio Tapajós nas proximidades da Igreja matriz, era popularmente conhecida como a Casa de Luz da cidade. Após sua desativação o antigo prédio passou a funcionar como mercado municipal.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Fotografia 4 – TECEJUTA: Antiga fábrica de tecelagem localizada às margens do rio, no bairro da Prainha.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Não se pode deixar de mencionar, igualmente, os novos eixos de circulação intraregionais criados, os quais se ligam a um novo padrão de ocupação espacial cuja referência não é mais apenas o rio, mas também a estrada. É nesse contexto que visualizamos a construção/melhoramento/pavimentação de algumas estradas, como a rodovia federal Santarém-Cuiabá (BR-163) e as rodovias estaduais Curuá-Úna (PA - 370) e ainda da avenida Fernando Guilhon, que liga a cidade ao aeroporto.

Desde o século XIX que se discute a integração entre Santarém e Cuiabá. Num primeiro momento a proposta consistia em construir uma ferrovia, idéia esta que era recebida com muito agrado pelos comerciantes estabelecidos ao longo do Tapajós e desenvolvia atividades ligadas à produção gomífera. No entanto, o governo resistia a construção da mesma alegando que o “o tesouro público não tinha condições financeiras para aceitar a proposta” dos sujeitos interessados, que se disponibilizaram para levantar recursos para o empreendimento (AMORIM, 1999).

A partir de 1960, no contexto do regime militar, em que as ações estatais estavam voltadas, em termos gerais, para três finalidades, que eram: ocupar, integrar e desenvolver, o objetivo do Estado em integrar a região ao restante do País revela-se principalmente a partir do incentivo a abertura de estradas.

Em Santarém esse projeto inicia com a transferência para a mesma de um Batalhão de Engenharia de Construção, conhecido como 8º BEC, responsável pela implantação da Rodovia Santarém-Cuiabá no trecho que vai de Santarém a Cachimbo, num percurso de 792 km. O restante do percurso até Cuiabá era de responsabilidade do 9º BEC localizado nesta referida cidade.

Nesse sentido, o processo de ocupação regional segue as prioridades do governo federal, que buscava viabilizar a ocupação da região amazônica como se a mesma fosse um vazio demográfico, com base num projeto de integração nacional, através da implantação de redes de integração.

No mesmo período em que uma série de investimentos se direcionou para a abertura de estradas nessa região, constrói-se em Santarém o chamado cais de arrimo da orla, o que ratifica a importância do rio para as atividades que estruturam a vida econômica da cidade, como no caso da “corrida do ouro” para os garimpos do Tapajós, principalmente entre 1980 e 1990. Aquela contribuiu fortemente para o crescimento demográfico, haja vista que a mesma funcionava como um centro distribuidor de produtos para os garimpos. Isso demonstra que, ao mesmo tempo em que a importância do rio se relativiza em face da abertura de rodovias, ele continua dinamizando outras atividades, como foi o caso do garimpo. Isto nos mostra a

coexistência de formas de apropriação, de atividades, de temporalidades, animando a dinâmica de produção da cidade a partir de ritmos e lógicas distintas.

Outro vetor de transformação corresponde ao avanço da produção de grãos, que ao acompanhar as estradas incentivou a expansão urbana no vetor das mesmas, e ao reproduzir uma racionalidade mercadológica voltada para o mercado externo, acabou inserindo a cidade mais intensamente em circuitos econômicos extra-locais. Isso incentiva o avanço de uma fronteira agrícola na região, que se intensificou com a abertura das rodovias, com a construção do porto graneleiro da multinacional Cargill e com o plantio de soja nas proximidades da cidade.

Como já mencionado anteriormente, o Município de Santarém se apresenta interessante para a expansão das atividades agrícolas, devido à potencialidade de suas terras e ainda pela facilidade de escoamento da produção, que chega à cidade através da rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR-163) e é exportada pelos portos, através das hidrovias.

Estes processos intensificam a expansão do tecido intraurbano, no qual novas formas espaciais são verificadas, através da instalação de redes de integração, sejam estas rodoviárias, energéticas ou, ainda, de telecomunicações, contribuindo com isso para várias transformações no espaço. Nesse sentido, verifica-se uma dinâmica de reestruturação regional, na qual a urbanização, antes movida por uma rede urbana dendrítica<sup>20</sup>, em que o crescimento das cidades estava ligado principalmente à dinâmica do rio, torna-se mais complexa e passa a se desenvolver também pelos vetores das novas estradas abertas. Estas, ao mudarem a dinâmica urbana da cidade, contribuíram também para a expansão do tecido urbano, que antes se limitava a contornar a margem do rio. Porém, com a abertura das estradas, passou a seguir também esses novos vetores rodoviários. Com a implantação destes diversos tipos de redes técnicas no território, que viabilizam o desenvolvimento de novas atividades econômicas no espaço regional, presenciamos uma reconfiguração da dimensão territorial da cidade de Santarém, o que implica na urbanização do território.

Nesse mesmo sentido ocorre a urbanização da população, uma vez que, paralelo ao crescimento técnico, apresenta-se outro, refletido pelas taxas demográficas, que crescem nas últimas décadas, devido, principalmente, ao considerável êxodo rural, que se manifesta como resultado da expansão de uma fronteira agrícola tão significativa.

---

<sup>20</sup> Refere-se à rede urbana regional que se estruturou ao longo dos cursos fluviais, tomando a configuração de uma rede urbana simples, caracterizada pela existência de uma cidade primaz, que concentrava a maior parte dos fluxos comerciais, e privilegiada pela drenagem dos recursos; e apresentava um excessivo número de pequenos centros urbanos diferenciados entre si (CORRÊA, 1989).

Os dados do quadro 2 mostram que em 1950, o município de Santarém possuía 60.229 habitantes, sendo que 23,4% viviam na área urbana e 76,66 na zona rural, o que representa uma população predominantemente rural. Já na década de 1980, o quadro sofre uma inversão, pois a população rural que corresponde neste momento a 42,24% da população diminui em relação à urbana, que atinge uma porcentagem 57,76%, de uma população total de 192.203 habitantes. Isto ocorre principalmente em virtude da corrida do ouro aos garimpos do Tapajós, momento no qual a cidade funcionou como fornecedora de produtos para as áreas de garimpos. Este crescimento demográfico se intensificou também quando estes garimpos entraram em crise, direcionando para a cidade de Santarém um expressivo contingente populacional (IBGE, 2000).

Em 2010 já se pode perceber os resultados da expansão do cultivo de grãos na região, promovendo grandes alterações, principalmente com relação ao crescimento populacional saltando para um total de 294,774 habitantes, como nos mostra o último censo realizado em 2010 (IBGE, 2010).

**Quadro 2 - População segundo situação da unidade domiciliar 1950/2010**

Ano	Urbana	Rural
1950	14.061	46.168
1960	31.303	38.767
1980	111.657	80.293
1991	180.018	85.044
1996	166.023	76.732
2000	186.297	76.241
2010	215.947	78.827

Fonte: IBGE (2010).

Assim, a urbanização que se acentua em Santarém a partir deste momento revela muito mais que uma urbanização da população, que é definida por um incremento demográfico vivendo nas cidades e vilas. Revela, ainda, uma mudança no conteúdo material do território referente à instalação de novos sistemas técnicos e de engenharia, acompanhando as redes técnicas, como a viária e a elétrica. E uma mudança, ainda, no sistema de valores e práticas urbanas.

O crescimento demográfico provocou a expansão da malha urbana, resultando, no surgimento de muitos bairros, que se localizam em áreas afastadas do centro da cidade e que seguem, principalmente, os novos eixos viários, como a Rodovia Santarém-Cuiabá, a Rodovia Curuá-Una e a Avenida Fernando Guilhon (Mapa 2).

Para melhor compreensão deste processo é importante retomar que no início do século XX Santarém possuía, além do que hoje representa a área do centro comercial, apenas dois bairros, Aldeia e Prainha, que constituíam a cidade, estendendo-a de forma paralela ao rio Tapajós no sentido sul, uma vez que a leste e a oeste a expansão se limitava devido à existência dos Igarapés do Urumari e do Igarapé do Ururá/Mapiri, respectivamente (Mapa 2). Estes espaços da cidade cresciam quase que isolados fisicamente uns dos outros, já que se espraiavam contornando o rio e não possuíam meios de transportes terrestres interligando-os, o que os condicionava a uma comunicação apenas pelo rio, através de pequenas embarcações que transportavam as pessoas de um bairro a outro (AMORIM, 1999).

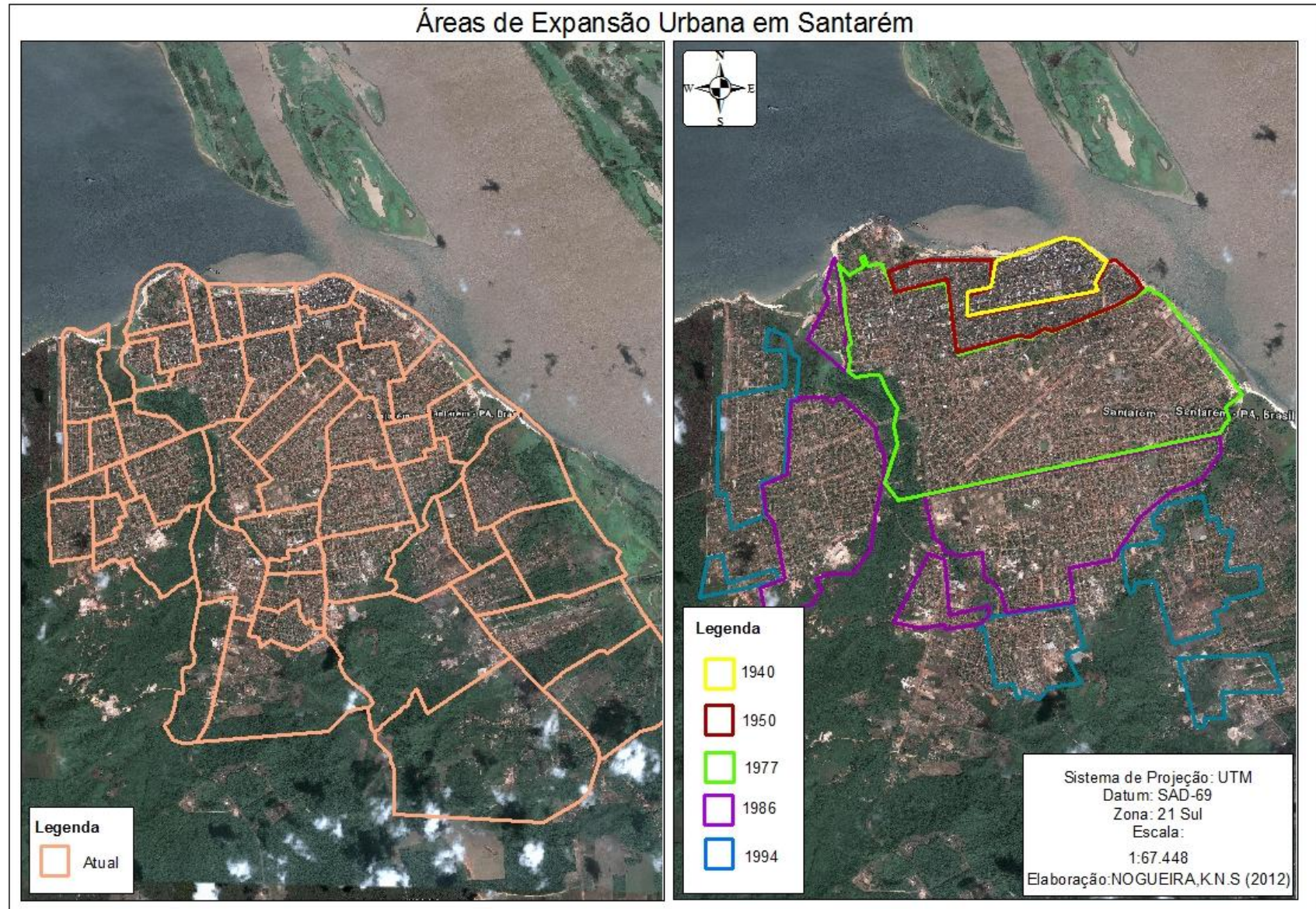
Estes dois bairros foram subdivididos e deram origens a outros. Na zona leste surgiram os bairros do Santíssimo e Santana. O bairro da Aldeia foi o que mais se expandiu, e foi subdividido dando origem aos bairros de Fátima, Aparecida, Rodagem, Laguinho, Liberdade, Salé e Caranazal (SILVA, 2001).

A partir da década de 1970 este quadro se altera quando os igarapés foram ultrapassados, facilitando o crescimento urbano e dando possibilidades para o surgimento de novos bairros como: Jutaí, Maicá, Jaderlândia, Urumari, Livramento e Área Verde no sentido leste. A abertura da rodovia Curuá-Una, que tinha por finalidade ligar à cidade a usina hidrelétrica de Curuá-una, foi importante nesse sentido, tornando-se num vetor de expansão.

E na direção oeste, em virtude do aterramento do Igarapé do Irurá, surgiram os bairros Santarenzinho, Amparo, Conquista, Maracanã e Elcione Barbalho, às margens da rodovia Fernando Guilhon, construída para interligar o novo aeroporto à cidade (SILVA, 2008).

Ao longo da BR-163, inicialmente, a ocupação às suas margens se dava de forma pouco densa, pois esta correspondia à área de colônias agrícolas, que abasteciam a cidade com gêneros alimentícios. Com o crescimento demográfico, principalmente a partir da década de 1980, estes espaços são alcançados pela malha urbana, dando origem a novos bairros, entre eles, bairro Esperança, Santo André, Matinha, Vitória Régia e Ipanema.

Mapa 2 - Expansão da área urbana da cidade de Santarém.

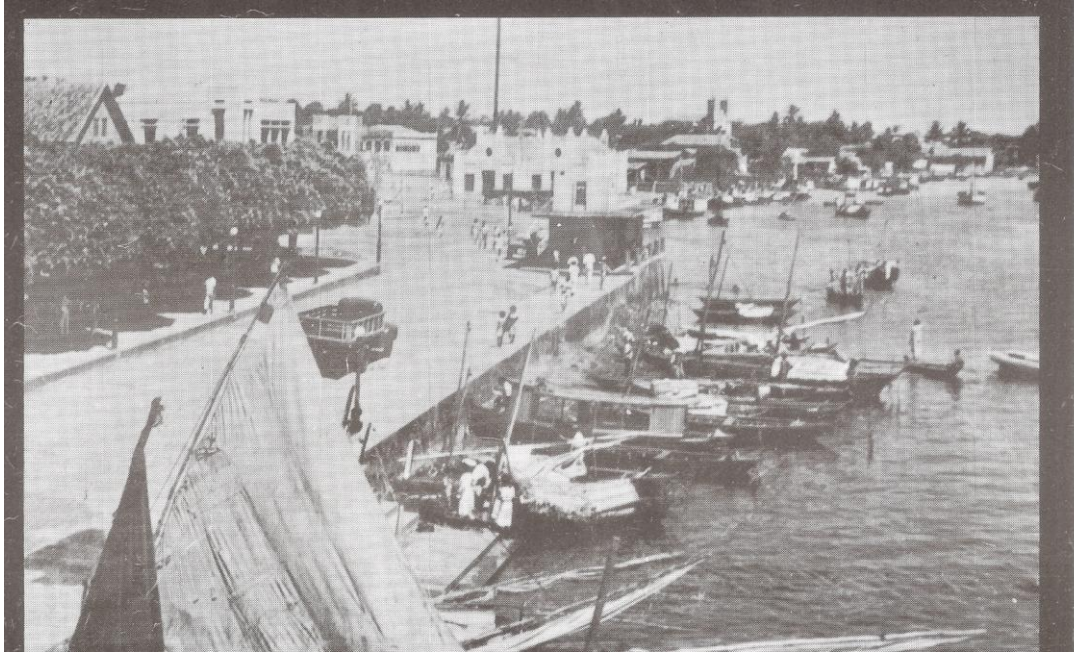


A dinâmica de expansão urbana de Santarém, como demonstra o mapa 2, processa-se a partir das mudanças nas formas de uso e apropriação do espaço que ocorrem ao longo dos momentos históricos. Tratando a cidade como uma formação espacial, percebemos que o conjunto de estruturas e relações que a configuram refletem uma sucessão de tempos históricos, o que não quer dizer que estes tempos se perderam, pelo contrário, estão presentes numa coexistência de temporalidades não contemporâneas.

Podemos perceber a paisagem como uma forma de registro desses tempos e particularmente como uma forma de expressão dos vários momentos da expansão urbana de Santarém. Nestes termos a Fotografia 5 demonstra formas e relações que expressam o primeiro momento de expansão urbana da cidade, no qual a dinâmica de estruturação do urbano em muito se liga aos processos associados ao tempo do rio, sendo que a forma cidade ainda se concentra nos arredores das águas, o que o mapa 2 registra que acontece até a década de 1940.

A Fotografia 6 já demonstra um segundo momento de expansão urbana, no qual a cidade já se espraia rumo ao interior ocupando espaços para além dos contornos definidos pelo rio. Nesse segundo momento, embora as atividades e relações ainda possuam um contato próximo à dinâmica fluvial, acontece uma expansão física da cidade, principalmente relacionado ao crescimento da dinâmica comercial e ao avanço demográfico. O mapa 2 registra esse momento sendo até a década de 1950.

Fotografia 5 - PRIMEIRO MOMENTO DA EXPANSÃO URBANA – ORLA 1940: observar o conjunto de embarcações às margens da cidade e o conjuntos dos objetos espaciais espalhados ao longo do rio, demonstrando que a cidade, neste momento, década de 1940, apresenta suas formas e relações em contato/dependência do rio.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Fotografia 6 – SEGUNDO MOMENTO DA EXPANSÃO URBANA – VISTA AÉREA 1950: notar que as formas urbanas já não se restringem às vias flúvias e a estrutura da cidade começa a se desenhar para além de sua orla flúvia.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).



A Fotografia 7 mostra o bairro do Caranazal que expressa um terceiro momento da expansão da cidade, no qual se inicia um crescimento da estrutura urbana direcionado pela abertura de rodovias, o que o mapa 2 registra acontecer até 1977. Esse momento revela uma relativização da importância do rio para o conjunto da cidade, uma vez que tanto a rodovia Curuá-Una, construída na década de 1970, como a BR-163, também construída nesta década, começam a ser os dois principais vetores de crescimento urbano.

Fotografia 7 - TERCEIRO MOMENTO DA EXPANSÃO URBANA – BAIRRO DO CARANAZAL: notar que o conjunto das edificações segue o vetor da estrada, sendo que as principais formas de circulação também se ligam, no caso do bairro em específico, aos fluxos da BR-163.



Fonte: Autoria própria (2011).

No quarto momento do crescimento urbano de Santarém, o alargamento da cidade pelo vetor rodoviário se consolida, principalmente pela construção da rodovia Fernando Guilhon, na década de 1980, e pelo conjunto de obras de infraestrutura que pretenderam possibilitar a expansão da cidade para além de algumas barreiras naturais que, em um momento anterior, não possibilitavam o crescimento da mesma, como os igarapés do Urumari e Irurá.

Esses momentos, entretanto, não podem ser compreendidos linearmente como se a cidade fosse perdendo todo o conjunto de relações com o rio e se deslocasse, de forma estanque, para a beira da estrada. Logicamente que o vetor das estradas relativizou a importância do rio, mas este não perde totalmente sua referência e funcionalidade para a cidade. O quarto momento de expansão urbana, que o mapa 2 registra acontecer até 1986, será expresso por duas fotografias, uma primeira (Fotografia 8) que mostra o bairro do Mapiri, surgido na década de 1980 à beira-rio, num contexto de espraiamento da cidade pelo vetor das rodovias, mas também de ocupação de áreas às margens das águas com baixo valor imobiliário. A Fotografia 9, por outro lado, demonstra a BR-163 que, concretamente, materializa o vetor de expansão urbana pela estrada.

Fotografia 8 – QUARTO MOMENTO DA EXPANSÃO URBANA – BAIRRO MAPIRI: notar a precariedade das edificações e que as mesmas, em forma de palafita, são construídas considerando o tempo de enchentes e vazantes do rio.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 9 - QUARTO MOMENTO DE EXPANSÃO URBANA – BR-163: representa um novo vetor de expansão da urbanização na cidade de Santarém, uma vez que através da estrada um conjunto de outras relações e formas são dinamizadas.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 10 – QUINTO MOMENTO DA EXPANSÃO URBANA – BAIRRO CONQUISTA: notar que a dinâmica das construções segue a lógica rodoviária, bem como as formas de circulação evidenciadas pela motocicleta.



Fonte: Himerson Oliveira (2011).

O quinto momento de expansão urbana de Santarém, referenciado no mapa 2 entre 1986 até 1994, revela o contexto de surgimento de bairros mais distantes do centro da cidade às margens de rodovias, como é o caso do bairro Conquista, destacado na Fotografia 10, que surge às margens da rodovia Fernando Guilhon.

Em síntese as alterações visualizadas na dinâmica de estruturação da cidade provocam, de um lado, mudanças espaciais, não apenas no que se refere aos objetos distribuídos no território, mas envolvem também as práticas socioespaciais. Muitos bairros surgem em consequência de distintos processos que se espacializam ao longo da história, produzindo relações sociais, formas de interação e uso do rio, produzindo diferentes lugares.

## **4 O RIO E O (DES)ENCONTRO DE TEMPORALIDADES NA CIDADE: A SANTARÉM DAS FEIRAS, DO AGRONEGÓCIO E DAS PRÁTICAS DE TURISMO**

Neste capítulo, traçaremos um percurso analítico que pretende construir uma interpretação acerca da relação entre cidade e rio em Santarém, focalizando os diversos padrões de organização do espaço intraurbano, bem como um conjunto de objetos espaciais e relações sociais que, de um lado, refletem processos de mudanças no âmbito das interações com as águas e, de outro, também reafirmam a importância do rio no transcurso de práticas socioespaciais.

Nestes termos, em um primeiro momento focalizaremos processos de mudanças no âmbito das relações cidade e rio, privilegiando uma escala regional na dinâmica de uma economia política da urbanização que desenha o oeste do Pará como local para onde se expande um conjunto de estratégias de apropriação do espaço, ligadas ao agronegócio, à mineração e a um conjunto de políticas territoriais que encaram as águas como recurso econômico. Em um segundo momento, em face dessas alterações em termos regionais, entraremos em uma análise dos padrões de organização do espaço intraurbano, tomando como referência para o estabelecimento dos mesmos a relação da cidade com o rio e com a estrada. Nesse sentido, esses padrões pretendem refletir mudanças e permanências particularmente nas formas urbanas. Em um terceiro momento, entraremos nos fragmentos da cidade que ainda se animam por um contato/dependência com o rio, demonstrando objetos e relações nas feiras, portos e mercados.

### **4.1 REVELANDO A DIMENSÃO DAS MUDANÇAS: AS ESTRADAS, O AGRONEGÓCIO, AS HIDRELÉTRICAS...**

A relação de Santarém com o rio foi historicamente fundamental para a dinâmica de organização da cidade e da região do oeste do Pará. As atividades que estruturaram a dinâmica econômica da cidade ao longo de quase todo seu processo histórico tinham nos cursos fluviais o principal meio para escoamento da produção e abastecimento da cidade, como a exploração das drogas do sertão, ainda no período colonial, e a exploração do látex durante a produção gomífera. A história também demonstra a expansão comercial através dos rios, que chegou a alcançar Cuiabá, a exploração da juta das várzeas do Baixo Amazonas e, ainda, a “corrida do ouro” aos garimpos do Tapajós, e nas últimas décadas ganha destaque a expansão de uma fronteira de grãos.

Os elementos que contribuem para este processo envolvem a expansão de uma fronteira econômica na região, no qual o grande capital encontra condições para se instalar e se reproduzir. Nesse contexto, observamos a expansão de uma fronteira agropecuária, na qual se destaca a criação de gado e, mais recentemente a expansão da produção de grãos, devido ao aumento na demanda de produtos agrícolas no mercado internacional. Observamos, também, a expansão da fronteira mineral, com grandes empresas mínero-metalúrgicas que se instalam em diferentes pontos da região; e mais recentemente temos a expansão de uma fronteira técnico-ecológica, ligada a uma valorização do capital natural e que demonstra uma nova forma de percepção da natureza, na qual esta não é mais vista como recurso inesgotável a ser explorado, e sim como fonte de poder, recurso estratégico, reserva de valor para uma biociência e para a biotecnologia.

Recentemente Santarém vem passando por um processo de reestruturação urbana, diretamente relacionada ao surgimento de novas atividades econômicas realizadas num contexto regional e que são visualizadas na dinâmica da cidade.

#### 4.1.1 UMA NOVA ECONOMIA POLÍTICA DA URBANIZAÇÃO: O BAIXO AMAZONAS NO CONTEXTO DAS AGROESTRATÉGIAS

Assim, observamos novos usos ligados à relação com o rio, que lhes proporcionam grande relevância, pois, representam meio de circulação e fluidez do grande capital, recurso contemplativo e paisagístico para a expansão de atividades ligadas a práticas de turismo, fonte de energia elétrica.

Neste contexto se destaca o avanço da produção da soja, que se caracteriza como uma das maiores expressões da expansão da fronteira agrícola. Esse processo é reflexo de um contexto maior no qual o Brasil, como um dos maiores produtores/exportadores de soja do mundo, competindo apenas com os EUA pelo primeiro lugar na exportação, parece indicar suas políticas econômicas a uma expansão da fronteira agrícola, particularmente incentivando a expansão da produção de grãos, no sentido de buscar por um superávit primário. Em Santarém, os empreendimentos voltados para a produção de grãos intensificam-se devido à localização estratégica de seu porto que facilita a exportação internacional do produto.

Dessa forma, percebemos o uso do rio por lógicas econômicas que representam relações verticais, no qual se destacam políticas desenvolvimentistas que incentivam o asfaltamento da rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR 163), a instalação de grandes empresas

multinacionais como o porto da Cargill, o incentivo à navegação comercial, e, ainda, a construção de usinas hidrelétricas ao longo do Tapajós e de seus afluentes.

Os estudos de inventário que mediram o potencial de futura exploração hidrelétrica do Rio Tapajós, realizado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL, 2009), revelam que a Bacia do Tapajós, incluindo o afluente Jamanxim, tem potencial para a construção de sete usinas hidrelétricas, que somadas poderão gerar 14.245 megawatts (MW). A maior delas, com capacidade para 6.133 MW, deverá se chamar São Luiz do Tapajós. As eclusas nas barragens resolvem os problemas dos desníveis e aumentam o nível da água à montante das mesmas, o que possibilita a expansão da navegação comercial que escoar a produção de grãos, incentivando, com isso, o crescimento do agronegócio. Assim, as hidrelétricas, além de participarem desse processo como fontes de energia para atender aos grandes empreendimentos, representam uma estratégia de expansão do agronegócio, uma vez que a construção de barragens na bacia do Tapajós irá aumentar o nível da água nos trechos encachoeirados do mesmo, melhorando com isso a navegabilidade e, portanto, facilitando a exportação dos grãos.

Vale ressaltar que esse conjunto de iniciativas se liga a projetos estruturantes pensados pelo Estado para viabilizar investimentos privados. Um primeiro projeto a ser destacado é a Iniciativa de Integração da Regional Sul-Americana (IIRSA) que, segundo Castro (2009), é um programa, cujo início se dá no ano 2000, momento em que representantes de doze países da América Latina reuniram-se para a construção de um plano de integração física de dimensões continentais. A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

[...] segue uma política convencional, de integração pela infraestrutura (rodovias, pontes, ferrovias e energia), no mesmo eixo tradicional de abertura para mercados de países desenvolvidos e da China, identificando instrumentos de financiamento, dos quais o BNDES passaria a ter um papel decisivo. Considerando que a América do Sul tem um excedente de energia, com o potencial de seus rios e jazidas minerais, ela poderia garantir a “segurança energética”, figura considerada prioritária na política externa brasileira na América do Sul. (CASTRO, 2009, p. 118)

Vale ressaltar que o espelho estratégico da IIRSA no Brasil é claramente o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo, portanto, notável a semelhança entre os mesmos. Esta relação de proximidade se dá pelas concepções acerca do que vem a ser desenvolvimento, a partir da ideia de crescimento econômico, e, também, pelo direcionamento dos investimentos aos mesmos setores, a saber: energia, telecomunicação e

transporte. Desse modo, Castro (2009) afirma que o Programa de Aceleração do Crescimento precisa ser compreendido na sua relação com o projeto de integração sul-americana, em outros termos:

Ambos estão articulados pela mesma concepção de *eixos de integração e desenvolvimento*. A IIRSA em nível sul-americano, como bloco regional, e o PAC em nível nacional. Do ponto de vista formal, são programas integrados (CASTRO, 2009, p. 138).

Logicamente que esse conjunto de iniciativas que colocam o Estado como central para a viabilização de investimentos privados, particularmente na Amazônia, liga-se a um conjunto de interesses de setores hegemônicos da economia brasileira, principalmente ligados ao agronegócio e à mineração. Nestes termos, esse conjunto de infraestruturas se liga à expansão dessas atividades como via de desenvolvimento escolhida pelos governos sulamericanos. Esse arranjo de relações, particularmente na Amazônia e especificamente no Baixo Amazonas, mostra-se na articulação entre projetos de infraestrutura capitaneados pelo Estado e a expansão dos grãos (soja, milho, arroz etc.), bem como na expansão da extração mineral, como no caso da bauxita explorada pela empresa *Aluminum Company of America* – ALCOA no Município de Juruti. Este processo provoca grande pressão em territórios apropriados por populações tradicionais, comunidades camponesas, dentre outras, como nos apresenta Almeida (2011) ao afirmar que

os interesses dos agronegócios (soja, cana-de-açúcar, dendê, eucalipto, pecuária e carvoarias atreladas as guseiras), combinados com ações de mineradoras e grandes projetos de infraestrutura (rodovias, barragens, hidrovias, aeroportos, portos) e com medidas governamentais ditas de ‘regularização fundiária’ estão pressionando mais diretamente as terras tradicionalmente ocupadas (ALMEIDA, 2011, p.36)

Estamos falando, portanto, do que Almeida (2009) denomina de agroestratégias, ou seja, um conjunto de discursos e alocações, de mecanismos jurídico-formais e de ações ditas empreendedoras, que abrangem tanto estudos de projeção sobre oscilações de mercado e ajustes na carga tributária de alimentos e insumos utilizados na produção alimentar, quanto a medidas regulamentares e atos de diferentes agências financeiras e entidades ligadas aos grandes empreendimentos agropecuários. Dessa forma, estas agroestratégias, compreendem iniciativas para remover os obstáculos jurídico-formais à expansão do cultivo de grãos; reforçam a finalidade de influir nas políticas governamentais, com seus planos, programas e projetos para o setor agrícola; orientam iniciativas localizadas de implantação de



empreendimentos agroindustriais; compreendem empreendimentos que são caracterizados por suas inovações tecnológicas, pela demanda de imensas extensões de terras aráveis e por uma racionalidade gerencial do mercado de *commodities*, e ainda por desconsiderar a lógica de utilização dos recursos naturais pelas unidades de trabalho familiar e pelos povos e comunidades tradicionais.

Estas agroestratégias apontam uma forma de compreensão das águas, ou seja, como eixo de circulação econômica, potencial hidroelétrico, enfim, como espelho de um processo de integração regional que privilegia setores hegemônicos da economia enquanto desterritorializa sujeitos simples, ofuscando outras formas de ver e usar o rio.

Existe ainda outra forma de uso do rio atrelada a uma perspectiva do lazer, da contemplação e do turismo. As águas viram objeto de um desejo produzido por relações mercadológicas ligadas ao turismo, viram um local a ser observado, uma beleza a ser apreciada, ou seja, as relações se dinamizam pela contemplação. Para atender a essa demanda no início da década de 2000 foi inaugurada em Santarém a chamada orla da cidade. Esta apresenta espaços voltados para a recreação como brinquedos e quadras de esporte, bares, restaurantes e um imenso calçadão que possibilita passeios no fim da tarde com direito a contemplar a bela paisagem do rio Tapajós. Ainda no que se refere ao turismo, as políticas que visam a atender a promoção do mesmo, fazem-o através de divulgação das belas praias e da promoção da gastronomia e do artesanato e ainda através da transformação de festas tradicionais, como o Sairé, em espetáculos turísticos.

#### 4.2 UMA NOVA ORGANIZAÇÃO INTERNA DA CIDADE: A LÓGICA DOS PADRÕES DO ESPAÇO INTRAURBANO

Atualmente Santarém possui 48 bairros pertencentes à área urbana do Município (Mapa 3) e estes bairros surgiram em diferentes momentos históricos, ligados a processos socioespaciais específicos a cada um deles. A partir de 1970, o tecido urbano começa a se espalhar de forma mais acentuada, seguindo o eixo das novas estradas abertas. Aglomeração urbana, que antes se limitava a contornar as margens dos cursos fluviais, segue novos vetores de expansão.

Definem-se, com isso, novos padrões de urbanização em Santarém, no qual o padrão rodoviário destaca-se inicialmente e dá suporte para o desenvolvimento de outros dois, o pré-definido e o espontâneo. Nesse sentido, analisamos a organização do espaço intraurbano de

Santarém a partir dos seguintes padrões de urbanização: ribeirinho, espontâneo, dirigido e rodoviário.

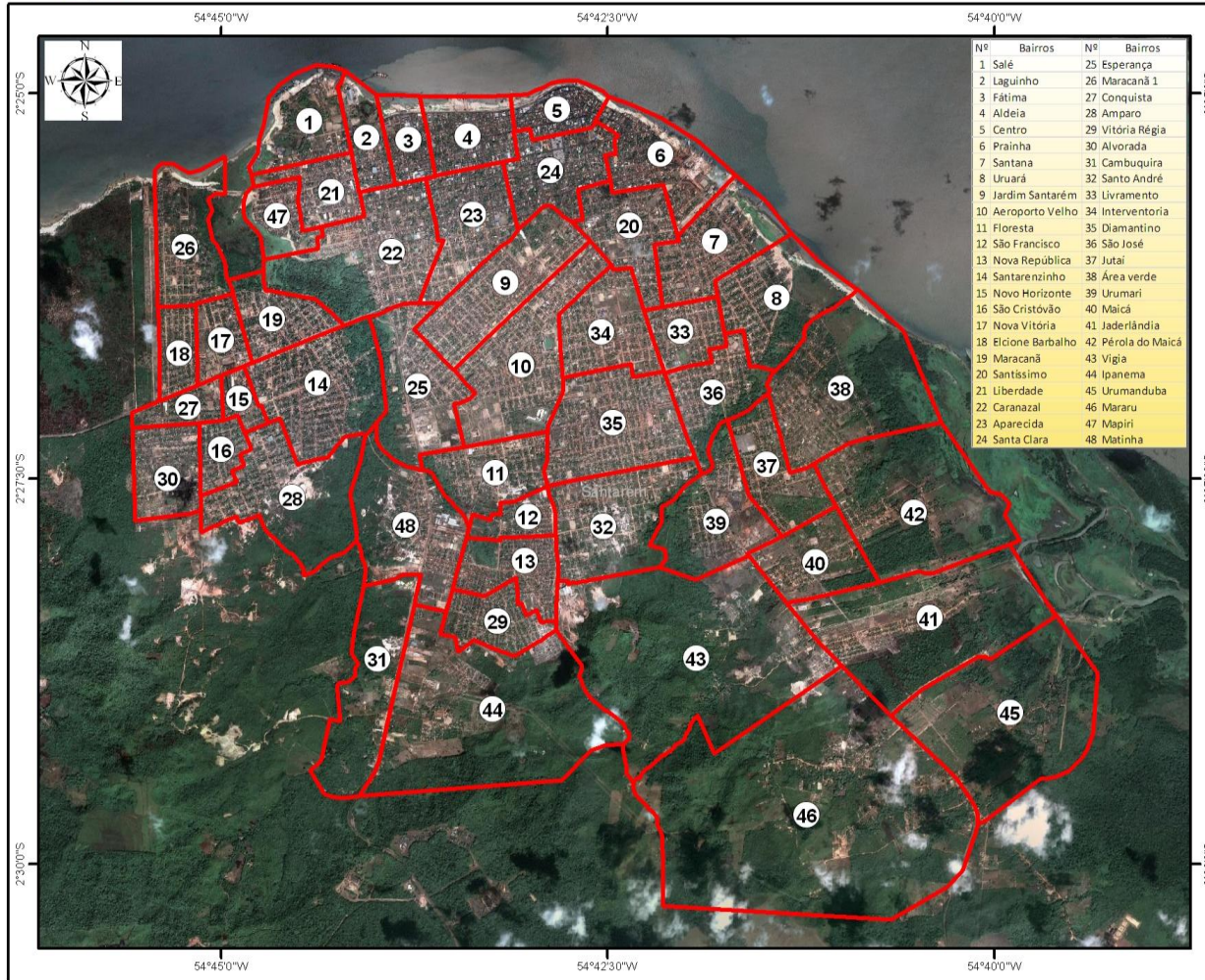
Na realidade intraurbana de Santarém, selecionamos quatro bairros que apresentam em seu processo de formação por meio de processos espaciais e em suas dinâmicas cotidianas características que nos levam à seguinte proposição: o bairro Mapiri, de padrão ribeirinho (nº 47, mapa 3); o bairro Caranazal, de padrão rodoviário (nº 22, mapa 3); o bairro da Conquista, padrão espontâneo (nº 27, mapa 3); e o bairro Nova República, de padrão dirigido (nº 13, mapa 3).

Mapa 3 - Bairros de Santarém



Governo Federal  
 Universidade Federal do Pará  
 Programa de Pós Graduação em Geografia

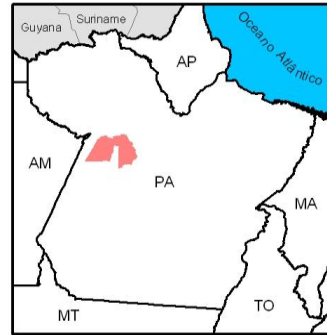
MAPA DE LOCALIZAÇÃO  
 SANTARÉM - ESTADO DO PARÁ



Nº	Bairros	Nº	Bairros
1	Salé	25	Esperança
2	Laguiinho	26	Maracanã 1
3	Fátima	27	Conquista
4	Aldeia	28	Amparo
5	Centro	29	Vitória Régia
6	Praíha	30	Alvorada
7	Santana	31	Cambuquira
8	Uruará	32	Santo André
9	Jardim Santarém	33	Livramento
10	Aeroporto Velho	34	Interventoria
11	Floresta	35	Diamantino
12	São Francisco	36	São José
13	Nova República	37	Jutai
14	Santarenzinho	38	Área verde
15	Novo Horizonte	39	Urumari
16	São Cristóvão	40	Maicá
17	Nova Vitória	41	Jaderlândia
18	Elcione Barbalho	42	Pérola do Maicá
19	Maracanã	43	Vigia
20	Santíssimo	44	Ipanema
21	Liberdade	45	Ururanduba
22	Caranazal	46	Mararu
23	Aparecida	47	Mapiri
24	Santa Clara	48	Matinha

- Hidrografia
- Limites dos Bairros
- Município de Santarém
- Limites Estaduais
- Limites Internacionais

Fonte: IBGE, 2010 / Google Earth  
 Sistema de coordenadas geográficas  
 Datum horizontal: WGS 1984  
 Elaboração: QUINTAIROS, M.V.R. 2011  
 Escala: 1 : 1.65.000 Folha: A4



O bairro do Mapiri<sup>21</sup> localizado às margens do lago do Mapiri, inicialmente correspondia a um balneário que desenvolvia atividades de lazer e recreação. As pessoas que procuravam o lago do Mapiri para o lazer utilizavam-se do transporte fluvial para chegar até o local. Alguns ribeirinhos que migravam da região da várzea ocupavam as margens do lago do Mapiri, lugar que os possibilitava continuar reproduzindo suas atividades cotidianas que tinham como principal característica o contato/dependência com o rio, a exemplo da pesca, e ao mesmo tempo utilizarem dos serviços urbanos como educação e saúde. A área correspondente a este bairro era de propriedade da Companhia Tropical de Hotéis, que reservava a área para a instalação de um parque e de áreas de lazer às margens do lago e que viriam a pertencer ao Hotel Tropical. No entanto, a partir de 1980 esta área foi alvo de mobilizações. Representantes políticos, lideranças comunitárias, segmentos da igreja católica articularam a ocupação da área, que ocorreu de forma conflituosa, pois a Companhia Tropical de Hotéis reagiu acionando a polícia e o poder judiciário reivindicando a posse definitiva e a expulsão dos ocupantes da área.

Após um tempo de indefinições e muitos conflitos, devido principalmente à fortes resistências dos ocupantes, o governador do Estado do Pará da época, Jader Fontinelle Barbalho, resolveu negociar diretamente com a Companhia Tropical de Hotéis a compra das terras e conceder a posse definitivamente das mesmas àqueles que de fato não tivessem casa ou terreno em Santarém, que não dispusessem de condições financeiras para a sua aquisição e que tivessem participado ativamente do processo de ocupação e permanência no local desde o início (AMORIM, 1999 p. 214).

Atualmente o bairro do Mapiri é densamente ocupado. As principais vias de circulação da cidade se expandiram até alcançar as margens do lago, como a avenida Presidente Vargas. Possui escolas, mercado municipal e está recebendo obras através de convênios entre a prefeitura municipal e o governo federal, como rede de esgoto, pavimentação das vias públicas, programa de moradia e construção de uma orla com espaços de lazer e recreação.

---

<sup>21</sup> Definido como bairro de padrão ribeirinho, a partir da referência, proximidade e do maior contato que este apresenta em relação ao rio.

Fotografia 11 – ORLA DO MAPIRI NA SECA DO RIO: durante o período de seca do rio, a paisagem da orla do bairro modifica-se. Observamos na fotografia poucas embarcações nas proximidades dos estaleiros de construção naval, que com o distanciamento das águas do rio, interrompem suas atividades.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 12 - ORLA DO MAPIRI NA CHEIA DO RIO: A paisagem da orla do Mapiri durante o período de cheia do rio conta com uma quantidade de embarcações mais significativa, o movimento nos estaleiros é mais intenso, e as pequenas embarcações dos catraieiros se distribuem ao longo da pequena orla, colorindo a paisagem.



Fonte: Autoria própria (2011).

O contato com o rio por parte dos moradores ainda é muito nítido em muitas de suas práticas ou em algumas atividades econômicas desenvolvidas no bairro. Temos a pesca desenvolvida por pescadores residentes no bairro e de alguns vindos de outros locais da cidade. Durante o período de cheia do rio, o dia-a-dia às margens do lago conta com a presença dos catraieiros, responsáveis por realizar o deslocamento daqueles que precisam atravessar o lago, sejam dos que saem das margens da orla do Mapiri a procura de lazer na praia do Maracanã, ou daqueles, vindos do bairro cujo nome é o mesmo desta praia, e se deslocam através destas pequenas embarcações em busca de serviços no centro da cidade. No período em que as águas do rio baixam (Fotografia 11), o lago desaparece, possibilitando a travessia por terra, e as embarcações, antes presentes na paisagem da pequena orla, desaparecem quase que por completo.

Durante o período de cheia (Fotografia 12) percebemos alguns elementos significativos na composição da paisagem do lago, como alguns barcos (Fotografia 13) que atracam na pequena orla do Mapiri, pertencentes a moradores que praticam a pesca ou a ribeirinhos quando de suas visitas à cidade. A movimentação nos estaleiros de construção naval localizados ao longo das margens do lago é intensa e os ruídos oriundos ajudam a compor a paisagem da vida ribeirinha deste lugares. Este período do ano é muito interessante para os habitantes do bairro, pois a convivência com o rio durante alguns meses proporciona encontro entre os mesmos, já que todos vêm até a beira para conversar com os vizinhos, crianças vêm brincar, as mulheres para lavar roupa, para “*dar uma olhada*” na sua embarcação, para pescar, ou simplesmente para contemplar o rio.

Fotografia 13: ORLA DO MAPIRI - durante o período de cheia a orla às margens do lago recebe a função portuária. Embarcações de vários tipos e tamanhos utilizadas para diversos fins como a pesca e passeios, assim como as pequenas catraias que transportam passageiros, distribuem-se ao longo da mesma.



Fonte: A autoria própria (2011).

O bairro Caranazal<sup>22</sup>, localizado nas proximidades do centro comercial da cidade, surge do desmembramento do bairro da Aldeia à medida que a malha urbana se espalhou no sentido da avenida BR-163. Apresenta características do padrão rodoviário, no qual a dinâmica de apropriação do espaço se liga direta ou indiretamente aos processos relacionados à circulação rodoviária, sendo, portanto, definido e direcionado pela rodovia BR-163 e principais avenidas.

O bairro da Conquista<sup>23</sup> tem seu processo de formação relacionado à abertura da avenida Fernando Guilhon, que liga a cidade à vila de Alter-do-Chão, e mais recentemente ao aeroporto. A malha urbana anteriormente a abertura desta avenida limitava sua expansão à área do igarapé do Iururá/Mapiri. O aterramento de uma parte deste provocou uma acelerada ocupação espontânea no sentido oeste da cidade, dando origem a um extenso bairro chamado Santarenzinho. Com o passar do tempo e diante das inúmeras reivindicações dos moradores este recebeu serviços e equipamentos públicos como escola, posto de saúde, pavimentação de

<sup>22</sup> Bairro de padrão rodoviário, a dinâmica de apropriação do espaço se liga direta ou indiretamente aos processos relacionados à circulação rodoviária.

<sup>23</sup> Bairro espontâneo padrão de ocupação tende a se definir tomando como referência elementos diversos, que prescindem a influência do rio.

algumas vias e circulação de transporte público. Com o crescimento populacional e a expansão territorial do bairro, o mesmo foi subdividido em outros dois bairros: Amparo e Conquista. O bairro Conquista foi selecionado para análise por apresentar um processo de formação e ocupação com características espontâneas, que prescindem da orientação ou da proximidade imediata do rio e tende a se definir tomando como referência elementos outros, que neste caso vem a ser a Avenida Fernando Guilhon.

Com a expansão da cidade seguindo a BR-163 devido às diversas ocupações ao longo da mesma por agentes que, em sua maioria, eram oriundos de colônias agrícolas localizadas à beira da estrada, surgiu o bairro Nova República, que, a partir de 1980, passou por um processo de estruturação, recebendo obras do poder público municipal. Tais obras objetivavam transformar este fragmento da cidade num bairro modelo, alocando no mesmo infraestrutura e serviços públicos básicos, como água encanada, rede de esgoto, pavimentação de todas as vias públicas, escola municipal, posto de saúde, espaços públicos de lazer (praças e quadras de esporte) e ainda a construção de um mercado municipal.

Este fato atraiu um grande contingente populacional para as proximidades do bairro Nova República<sup>24</sup>, provocando, assim, o surgimento de novos bairros em seu entorno, entre eles, o bairro Esperança, o Santo André, o Matinha, o Vitória Régia e o Ipanema. Estes, por sua vez, são espaços de extrema precariedade, desprovidos de qualquer tipo de equipamentos urbanos e serviços públicos. Seus moradores buscam assistência no bairro Nova República, no qual a estrutura disponível não é suficiente para atender a toda demanda proveniente de outros espaços da cidade, o que afeta a qualidade nos serviços de saúde e educação, por exemplo.

O bairro Nova República se apresenta em nossa análise como um bairro de padrão pré-definido, uma vez que o mesmo tem seu processo de ocupação delineado por meio de loteamentos e, ainda que precários, desenha um padrão de arruamento menos espontâneo e de caráter mais dirigido, que, nesse caso, tem como loteador responsável, o próprio poder público.

Os processos distintos observados na constituição histórica desses fragmentos do urbano se materializam em paisagens diferenciadas. Configuram um desenho intraurbano de múltiplas temporalidades coexistentes entre si e contraditoriamente articuladas, revelando diversas faces do ambiente intraurbano de Santarém. Como suporte de análise destes processos, definimos procedimentos de levantamento de campo nos bairros elencados

---

<sup>24</sup> Bairro pré-definido, cujo padrão de ocupação é definido por meio de loteamentos definem um padrão de arruamento menos espontâneo com desenho urbano dirigido.



anteriormente. Foram aplicados oitenta formulários em estabelecimentos residenciais de cada bairro, seguindo a um padrão estatístico confiável em termos de amostragem, no sentido de visualizar as dinâmicas de produção destes espaços, assim como suas formas de interação/dependência em relação aos cursos fluviais.

Mesmo com expressivo índice de urbanização que apresentamos até aqui, a cidade de Santarém apresenta uma significativa ausência de estrutura urbana, o que nos faz pensar que a urbanização ocorre no espaço de forma diversa e desigual. Os lugares ao mesmo tempo em que foram atingidos por dimensões técnicas que possibilitam maior circulação de objetos e pessoas e acesso a tecnologias que expressam uma ideia de modernização, também apresentam precariedade no que se refere à qualidade de vida. Em decorrência, pode-se ter o poder de compra de celulares, computadores, televisores, assim como acesso a redes de telefonia, internet e TV a cabo, que são vendidos como sinais de progresso e de crescimento, mas ao mesmo tempo não se tem acesso à necessidades básicas.

Esta reflexão nos permite construir uma interpretação mais ampla da cidade de Santarém a partir de dados secundários que nos ajudam a compreender melhor a sua situação de estrutura urbana em termos gerais, para, posteriormente, adentrarmos numa análise de cada bairro especificamente e verificar como esses processos contribuem para a caracterização dos mesmos.

Nestes termos, Santarém se apresenta como uma cidade repleta de problemas de infraestrutura e serviços públicos, principalmente nas áreas de expansão urbana recente. A maioria desses problemas concentra-se em torno de questões de fornecimento de água, iluminação pública, saneamento básico e pavimentação das vias públicas, entre outros.

Segundo dados do IBGE (2010), dos 70.015 dos domicílios identificados no município, 56,5% não possuem acesso a saneamento básico adequado<sup>25</sup>, utilizando pelo menos um dos serviços de abastecimento de água, esgoto ou lixo, o que caracteriza o serviço de saneamento básico desses domicílios como semiadequado<sup>26</sup>, enquanto 16,2% dos domicílios são identificados pelos dados censitários como inadequados, ou seja, sem acesso a qualquer tipo de serviço.

---

<sup>25</sup> Segundo o IBGE (2010) é considerado domicílio com saneamento adequado aquele com escoadouro ligado à rede geral ou à fossa séptica, servido de água proveniente de rede geral de abastecimento e com destino do lixo coletado diretamente ou indiretamente pelos serviços de limpeza.

<sup>26</sup> É considerado domicílio com saneamento semiadequado, aquele que possui pelo menos, um dos serviços de abastecimento de água, esgoto ou lixo, classificado como adequado.

**Quadro 3 - Acesso ao Saneamento Básico no Município de Santarém**

Total de domicílios	Adequado	Não Adequado	
70.015	---	Semi-adequado (com pelo menos um dos serviços adequados)	Inadequado (sem nenhum dos serviços adequados)
	27,3%	56,5%	16,2%

Fonte: IBGE (2010).

A área urbana do Município, possuidora da maior densidade demográfica, tem 62,7% dos domicílios registrados com acesso às condições de saneamento semiadequado, enquanto apenas 35,5% têm acesso aos serviços adequados.

**Quadro 4 - Acesso ao Saneamento Básico no Município de Santarém Área Urbana**

Total de domicílios	Adequado	Não adequado	
52.599	---	Semi-adequado (com pelo menos um dos serviços adequados)	Inadequado (sem nenhum dos serviços adequados)
	35,5%	62,7%	1,8%

Fonte: IBGE (2010).

Especificamente os bairros aqui analisados apontam para uma infraestrutura insatisfatória diante das necessidades dos moradores. Se observarmos os dados da tabela 1 a porcentagem que assinala a insatisfação dos moradores em relação à infraestrutura do bairro é sempre superior a 70%.

Cada bairro apresenta diferentes problemas que seguem as especificidades de tais espaços, devido cada um destes apresentar formação distinta tanto em sua dimensão temporal como espacial.

**Tabela 1 - Infra-estrutura do bairro em relação às necessidades dos moradores**

Infraestrutur a adequada?	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Sim	12	15	4	5	2	2,5	22	27,5	40	12,5
Não	67	83,75	72	90	75	93,75	57	71,25	271	84,69
Parcialmente	0	0	0	0	0	0	1	1,25	1	0,31
Não sabe	1	1,75	4	5	3	3,75	0	0	8	2,5
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

No que se refere aos problemas apontados pelos informantes (Tabela 2), a maior porcentagem consiste em problemas de infraestrutura precária, tendo o último maior destaque. No caso do bairro Conquista, por ser um bairro de ocupação recente, que segue um padrão espontâneo, os problemas são diversos, ganhando destaque a falta de serviços e de pavimentação das vias públicas, o que dificulta a circulação de veículos no bairro e provoca, com isso, uma carência no transporte coletivo. Outro fator ligado às vias de circulação é a convivência com a poeira nos períodos secos e com as inundações no período de chuva, ambos dificultando também a circulação de pedestres.

Caminhar pelo bairro torna-se um desafio, principalmente nas horas do dia em que o calor é mais intenso. As vias sem pavimentação se assemelham as dunas de areia que esquentam com a incidência dos raios solares. É muito difícil caminhar pelo bairro e não enfrentar o desconforto da areia quente cansando os pés ou a dificuldade de respirar quando algum veículo se aproxima.

O bairro Caranazal aponta distintos problemas, entre eles o da falta de água, que é um problema comum à cidade de uma maneira geral. A violência e a poluição sonora são elementos que aparecem com maior incidência. Este é um bairro de movimentação mais intensa por estar localizado nas proximidades do centro comercial, oferecer diversos serviços e ser atendido por várias linhas de ônibus, o que vem a ser um atrativo para a localização de atividades e para a circulação de pessoas.

No bairro Mapiri os informantes apontam elementos diversos de forma a destacar questões como a poluição, que, neste caso, refere-se principalmente àquela que acontece no rio, (14%); situações como a de ausência de equipamentos de saneamento básico (14%); interrupções frequentes no abastecimento de água (22%); poluição sonora (20%) e carência na oferta de serviços (20%).

O bairro Nova República, bairro que segue o padrão pré-definido, inicialmente foi concebido como bairro modelo, o que de fato aconteceu, se usarmos como referência seu entorno mais próximo, constituído de bairros totalmente desassistidos de qualquer tipo de equipamento e serviço público. No entanto, com o passar dos anos, e devido à falta de manutenção dos equipamentos já existentes no bairro, vem apresentando problemas de infraestrutura e serviços, como de saúde e educação, provocando insatisfação dos moradores, devido à deterioração de espaços públicos, o aumento da violência e principalmente pela qualidade do atendimento em hospitais, por exemplo.

Tabela 2 – Principais problemas do bairro

Problema	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Infraestrutura precária	32	40	19	23,75	37	46,25	49	61,25	137	42,81
Violência	1	1,25	0	0	0	0	1	1,25	2	0,63
Poucas áreas verdes e de lazer	6	7,5	0	0	1	1,25	2	2,5	9	2,81
Poluição (do bairro, rio etc.)	0	0	10	12,5	0	0	1	1,25	11	3,44
Saneamento	4	5	16	20	0	0	0	0	20	6,25
Falta de água	18	22,5	14	17,5	0	0	2	2,5	34	10,63
Poluição sonora	1	1,25	0	0	0	0	1	1,25	2	0,63
Serviços em geral	9	11,25	15	18,75	42	52,5	4	5	70	21,88
Pouca possibilidade de emprego	0	0	2	2,5	0	0	0	0	2	0,63
Outros	3	3,75	2	2,5	0	0	1	1,25	6	1,88
Não tem problema	6	7,5	2	2,5	0	0	19	23,75	27	8,44
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

Mesmo diante de tantos problemas de infraestrutura, os moradores preservam uma relação com o lugar, que revela pertencimento ao mesmo. A tabela 3 indica que quase 80% dos informantes afirmam não ter intenção de mudar pra outras áreas da cidade. Nesse sentido, entre elementos que apontam como influencia a sua permanência no bairro, aparece a tranquilidade, as relações de vizinhança e, ainda, algumas condições do bairro, como a proximidade a alguns serviços, ao comércio, a proximidade ao rio, ou por que neste local possuem imóvel próprio.

**Tabela 3 - Intenção ou disposição para mudar para outra área da cidade**

Mudança para outras áreas	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs	%	Abs.	%	Abs	%	Abs	%		
Sim	1	1,25	3	3,75	5	6,25	5	6,25	14	4,4
Não	61	76,25	68	85	62	77,5	63	78,75	254	79,4
Depende da área	18	22,5	9	11,25	13	16,25	12	15	52	16,2
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

Entre as vantagens em morar no bairro (Tabela 4) os moradores destacam a localização, que aparece na maioria dos bairros de maneiras distintas com uma média de 27,22% das respostas. No Caranazal o que mais influencia é o acesso facilitado ao centro comercial da cidade, ao comércio e a serviços disponíveis no bairro e em suas imediações. O bairro Nova República, mesmo estando distante do centro da cidade, é o único bairro desse setor que possui equipamentos públicos como escolas, posto de saúde, feiras e mercados públicos, o que segue como sendo vantagem para se morar no mesmo, apesar de ser considerado um bairro da periferia, com diversos problemas sociais. O Nova República é o único bairro dos que foram analisamos, que os moradores afirmam ali permanecer (11,22%), devido à boa infraestrutura disponível.

Sobre a vantagem de localização do bairro do Mapiri, uma questão fundamental é a proximidade ao centro da cidade, José Luis Martins líder, comunitário e morador do bairro, relata-nos o seguinte:

Quem é que quer sair do bairro do Mapiri hoje? Ninguém. Por quê? Veja bem, nós estamos há dez minutos do Centro. Nós temos toda a estrutura próxima, supermercado, feira, escola, o centro da cidade, comércio. Nós não temos comércio

nos bairro, a gente só tem comércio no centro, bancos, entendeu? Então ninguém quer sair daqui pra alugar uma casa na Nova República. Ninguém vai querer ir daqui pra lá, porque vai ter quarenta e cinco, uma hora de viagem de ônibus. E aqui a gente vai a pé, em quinze ou vinte minutos estamos no Centro. Então nós estamos praticamente no centro da cidade e ao mesmo tempo perto do rio. (Informação verbal)<sup>27</sup>.

Dessa forma, este bairro indica a localização como vantagem para permanecer no mesmo considerando também a proximidade ao rio, elemento este que não aparece nas respostas de moradores de outros espaços da cidade. E nesse sentido, Manuel G. Duarte complementa com o seguinte:

Tranquilidade. É muito calmo. Moramos bem perto da margem do rio. Como eu fui nascido e criado no interior, isso aqui pra mim tem uma vantagem muito grande. (Informação verbal)<sup>28</sup>

Como mencionado acima, a questão tranquilidade é muito comum entre os fatores que influenciam na permanência dos sujeitos nos bairros em que residem. Na tabela 4, esta aparece em mais de 50% das repostas. Devido a esta tranquilidade e sensação de segurança, os moradores se sentem à vontade para se sentarem às portas de suas casas para conversar com os vizinhos que passam, enquanto as crianças brincam na rua em frente das casas.

Os vizinhos são bons, né?. O bairro é tranqüilo, não tem essas coisas de violência. Já teve muito quando tinha aqueles meninos de gangues, mas agora não tem mais essas coisas. A gente fica sossegada pra deixar os meninos brincar na rua, não tem perigo. (Informação verbal)<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> (José Luis Martins, Presidente da associação comunitária da Grande Área do Mapiri – ACOGAM, 64 anos, entrevista cedida em 28/10/2011).

<sup>28</sup> (Manuel G. Duarte, Operário da construção civil, 52 anos, entrevista realizada em 09/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior).

<sup>29</sup> (D. Maria Aparecida dos Santos, doméstica, 42 anos, entrevista realizada em 26/10/2011).

Tabela 4 - Vantagens em morar/se localizar no bairro

Vantagem	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Amenidades naturais/recursos	0	0	0	0	1	1,25	0	0	1	0,31
Fluxo de pessoas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lazer e a paisagem	0	0	5	6,25	0	0	0	0	5	1,56
Localização (próximo ao centro, ao rio etc.)	29	36,25	25	31,25	3	3,75	24	30	81	25,31
Tranqüilidade e segurança	43	53,75	47	58,75	65	81,25	31	38,75	186	58,13
Terrenos mais baratos	0	0	0	0	1	1,25	0	0	1	0,31
Boa infra-estrutura	0	0	0	0	0	0	9	11,25	9	2,81
Relação de proximidade com vizinhos e familiares	0	0	2	2,5	5	6,25	1	1,25	8	2,5
Qualidade de vida	3	3,75	1	1,25	0	0	2	2,5	6	1,88
Serviços	0	0	0	0	0	0	3	3,75	3	0,94
Não sabe	1	1,25	0	0	0	0	2	2,5	3	0,94
Não tem Vantagem	4	5	0	0	5	6,25	8	10	17	5,31
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>320</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).



A maioria dos sujeitos com os quais conversamos foram abordados em situações como estas. Quando chegávamos às suas residências havia uma cadeira a postos no calçamento da rua a espera do vizinho que se aproximasse. Consideramos este elemento como expressão da sociabilidade entre os sujeitos, práticas estas que se reproduzem no dia-a-dia da convivência, na qual laços são estabelecidos.

Por essa tranquilidade, conheço Santarém quase toda, e eu sei que eu teria todo um começo, um princípio, uma readaptação saindo daqui. Aqui estão meus amigos, aqui estão os meus parentes, aqui está a minha vida, a lembrança da infância dos meus filhos. Aqueles foram criados, correndo na praia aqui próximo. Então, saindo daqui, eu teria todo uma mudança mesmo, no meu entendimento. Na vida que eu tenho seria uma mudança mesmo radical. (Informação verbal)<sup>30</sup>.

A importância do rio para a maioria dos informantes em todos os bairros analisados é superior a 60%. A forma de relação com o rio nos diversos espaços da cidade é específica a cada um deles e se revela a partir de diferentes maneiras de usá-lo.

O bairro do Mapiri, entre os bairros analisados, é o único que está localizado às margens do rio, o que contribui para uma interação mais próxima com o mesmo, não apenas por sua localização, mas ainda pelas relações de contato/dependência que se reproduz no dia-a-dia, do pescador que tira do lago o alimento para garantir sua sobrevivência; dos catraieiros que circulam entre uma margem e outra do lago, transportando aqueles que precisam se deslocar entre os bairros do Maracanã e do Mapiri; das senhoras que lavam suas roupas nas escadas da orla; das crianças que tomam banho e brincam nas águas do lago; das senhoras que carregam água em suas latas até as cozinhas de suas casas para desenvolver suas atividades domésticas; daqueles que contemplam a paisagem do lago como fuga do ritmo acelerado da cidade e como prática de lazer.

Essa interação com o rio presente no cotidiano urbano dos moradores do bairro Mapiri, ratifica-se nos dados da tabela 4, que apontam um total de 94% dos informantes desse bairro afirmando a importância do rio como grande, e apenas 1% indicando-a como pequena.

A localização dos sujeitos em relação ao rio, não é um elemento determinante, para definir a importância do mesmo. O Caranazal, em relação aos bairros Conquista e Nova República, é o mais próximo do rio, no entanto, apresenta percentual inferior a estes outros dois, quando a questão é a importância dos cursos fluviais (tabela 5), 27% dos informantes indicam a importância do rio como média. Ainda que até 15% dos informantes do bairro da

---

<sup>30</sup> (Manuel G. Duarte, Operário da construção civil, 52 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior).

Conquista afirmem ter o rio importância pequena, em nenhum dos bairros estudados o total de respostas que anulam a importância do rio chega a ser superior a um informante.

**Tabela 5 - Importância dos rios para os informantes**

Importância dos rios	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Grande	52	65	77	96,25	65	81,25	68	85	262	81,87
Média	22	27,5	2	2,5	2	2,5	4	5	30	9,37
Pequena	6	7,5	1	1,25	12	15	7	8,75	26	8,13
Nenhuma	0	0	0	0	1	1,25	1	1,25	2	0,63
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

Essa importância do rio, reconhecida por 81,87% dos informantes, ratifica-se a partir das formas de uso do mesmo (tabela 6), que se caracterizam por ser multidimensionais. Dentre eles, destacamos as seguintes: a) recurso, que se refere à utilização da água para atividades diversas e ao consumo de alimentos provenientes do rio, a exemplo do peixe; b) transporte, o contato com alguns bairros da cidade pelas vias fluviais ainda é muito comum nos espaços localizados às margens de alguns igarapés, que, mesmo sendo interligados com o restante da cidade por via terrestre, têm no rio um meio mais rápido de realizar tal deslocamento, além do contato com algumas comunidades mais próximas da cidade, e, com outros municípios e regiões; d) atividade de lazer, Santarém conta com diversas praias e balneários, a exemplo da praia do Maracanã localizada no bairro de mesmo nome, e uma série de outras praias que contornam a margem do rio Tapajós até a vila balneária de Alter-do-Chão, um dos principais cartões postais do Município, procurada por diversos turistas. As práticas de lazer são realizadas também na *orla da cidade*, uma fração da beira-rio recentemente revitalizada e composto por quadras de esporte, bares e restaurantes, localizada com vista privilegiada para o encontro das águas do rio Tapajós com o Amazonas. As belas paisagens das praias e da orla da cidade dão subsídio para outra forma de usar o rio que é; e) a contemplação da paisagem, com sua amenidade representa formas de fuga da dinamicidade do urbano, momentos de recordações da vida na várzea, ou simples admiração da natureza;

No Mapiri esses usos se expressam nas diversas práticas cotidianas de seus moradores entre as quais se pode destacar o uso da água do rio para atividades diversas dos moradores. O alimento que vem do rio nos pequenos barcos de pesca representa em grande parte a

sobrevivência da família de pescadores e catraieiros. Raimunda Nonata, antiga moradora do bairro assinala as formas como usa o rio no seu dia-a-dia:

é pra tomar banho, é pra lavar. Pra beber a gente já tira mais da torneira, né, mas as vezes não tem, vai lavar, vai pra praia (...) Eu venho passear, eu venho olhar meus transportes, passear com os amigos, conversar um pouquinho aí eu volto pra casa. (Informação verbal)<sup>31</sup>

O elemento que se diferencia é a prática do lazer e o uso do rio para a contemplação. Nos dados da tabela 5 esta resposta é a mais frequente. Uma média de 50, 31% dos informantes afirmam ser o lazer a principal forma de uso do rio, enquanto 18% procuram neste a paisagem ribeirinha para contemplação. É interessante observar que 17,81% dos informantes destacam a presença das múltiplas funcionalidades do rio em suas práticas, afirmando que o mesmo é usado para diversos fins.

**Tabela 6 - Principal uso do rio**

Uso do rio	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Recursos	0	0	5	6,25	5	6,25	5	6,25	15	4,69
Lazer	37	46,25	38	47,5	41	51,25	45	56,25	161	50,31
Contemplação da paisagem	31	38,75	8	10	11	13,75	8	10	58	18,12
Transporte	3	3,75	7	8,75	12	15	0	0	22	6,88
Uso diverso (lazer, transporte, contemplação da paisagem, recurso)	8	10	19	23,75	10	12,5	20	25	57	17,81
Outros	0	0	2	2,5	0	0	0	0	2	0,63
Não vai/usa o rio	1	1,25	1	1,25	1	1,25	2	2,5	5	1,56
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

<sup>31</sup> (Raimunda Nonata, Dona de Casa, 67 anos, realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior)

Entre essa diversidade de funções atribuídas ao rio, destacamos o transporte fluvial, uma vez que o barco consiste num objeto/símbolo da dimensão ribeirinha em Santarém. Mesmo reconhecendo a fundamental importância do rio para Santarém, nossos informantes relativizam isto, quando se trata do transporte fluvial (tabela 7).

O bairro Caranazal, de padrão rodoviário, possui 45% das respostas indicando que para seus moradores o rio apresenta importância pequena. Sua localização geográfica não seria fator suficiente para desconsiderar esta questão, uma vez que em relação ao bairro Conquista e Nova República este bairro é o mais próximo da beira-rio. No entanto, as dinâmicas daquele bairro não apresentam interação direta com o rio. Trata-se de um bairro que tem como norteador de seu desenho urbano dois dos principais vetores de expansão de cidade, a BR-163 e a avenida Fernando Guilhon, que são interligadas por um viaduto construído a partir de aterramento do igarapé do Irurá. Historicamente este bairro vem negando a importância do rio para sua dinâmica, valorizando a fluidez que as vias de circulação terrestre podem garantir, o que se ratifica com a instalação do terminal rodoviário, às margens da BR-163.

Dessa forma, configurações socioespaciais que são resultantes de um padrão de expansão urbana em muito ligado à abertura de rodovias, apresentam uma pequena relação com o rio e, logicamente, nestes locais o transporte fluvial não ganha relevância, uma vez que o próprio padrão de ocupação se ligou à estrada, como é o caso do bairro do Caranazal.

Diferenciando-se do bairro Caranazal, os demais bairros têm entre 50% e 65% das respostas considerando grande a importância do rio.

**Tabela 7 - Importância do transporte fluvial**

Importância do transporte fluvial	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Ab s.	%	Abs .	%	Abs.	%		
Grande	20	25	40	50	46	57,5	52	65	158	49,38
Média	23	28,75	25	31,25	15	18,75	14	17,5	77	24,06
Pequena	36	45	13	16,25	18	22,5	14	17,5	81	25,31
Nenhuma	1	1,25	2	2,5	1	1,25	0	0	4	1,25
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	360	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

A relação com o transporte fluvial tem, logicamente, uma ligação com o processo de formação de cada bairro mencionado. Aqueles que tiveram historicamente suas práticas e

relações definidas por contato e dependência do rio apresentam este tipo de transporte não apenas como importante, mas como necessário à sobrevivência. Isso define formas de apropriação do espaço e objetos espaciais de referência, bem como relações que se aproximam a uma dinâmica ribeirinha, como é o caso do bairro Mapiri.

Por outro lado, processos de expansão física do espaço urbano para além da orla fluvial e dos bairros que margeiam o rio, definem práticas e relações de apropriação do espaço que, embora se liguem a outros vetores de expansão urbana, como a estrada, por exemplo, não deixam de ter ainda uma forte interação com as vias fluviais, como é o caso do bairro Conquista.

Existem, ainda, fragmentos do espaço urbano que são pré-definidos pelo Estado, sendo que o processo de valorização espacial dos locais mais próximos do rio fez com que fossem planejados mais distantes das águas, o que não tira a importância do transporte fluvial para os mesmos, uma vez que os sujeitos, embora distantes, possuem uma relação histórica com o rio, como é o caso do bairro Nova República.

**Tabela 8 - Frequência de uso do transporte fluvial**

Frequência	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Ab s.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Diariamente	0	0	12	15	2	2,5	1	1,25	15	4,69
Semanalmente	11	13,75	28	35	18	22,5	19	23,75	76	23,75
Mensalmente	32	40	26	32,5	28	35	21	26,25	107	33,44
Semestralmente	16	20	4	5	12	15	16	20	48	15
Anualmente	4	5	2	2,5	9	11,25	10	12,5	25	7,81
Não sabe	0	0	2	2,5	0	0	1	1,25	3	0,94
Não usa	17	21,25	6	7,5	11	13,75	12	15	46	14,37
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

O barco ainda é um dos principais símbolos da identidade ribeirinha de Santarém. Representa um importante elemento que compõe a paisagem da frente da cidade, das pequenas orlas de bairros localizados à beira-rio e os portos formais e informais distribuídos ao longo da zona portuária.

Em virtude de suas práticas socioespaciais, o Mapiri é o que mais sinaliza o uso diário do transporte fluvial (tabela 8), uma vez que o mesmo é fundamental para o desenvolvimento de algumas atividades como aquelas voltadas para a pesca e transporte, por exemplo. Da mesma forma é o bairro com menor número de respostas de informantes que não usam este meio de circulação, com 7,5%.

O bairro Caranzal aparece com 41% dos informantes afirmando usar este tipo de transporte mensalmente, número de resposta significativa em relação aos demais bairros. No entanto este mesmo bairro é o que mais indica respostas afirmando não utilizar embarcações como meio de transporte, com total de 21,25%.

No bairro Conquista a maioria dos informantes, um total de 35%, afirma usar o transporte fluvial pelo menos uma vez por mês, e no bairro Nova República a maioria dos informantes afirma o mesmo, com 26% das respostas. Esses dados são importantes uma vez, que revelam como diferentes bairros, com configurações socioespaciais próprias e ligadas a processos e dinâmicas com relação as quais os cursos fluviais não são as principais referências de vida. Entretanto, ainda assim expressam na frequência de uso do transporte fluvial a dependência que esta cidade mantém em relação às águas. A tabela em análise demonstra que apenas 14,37% de nossos informantes declaram não usar este meio de transporte, enquanto o restante afirma com alguma frequência usá-lo em seu cotidiano.

Diante do que se apresenta na tabela 9, percebemos que o principal meio de transporte utilizado no espaço intraurbano de Santarém é o ônibus, com destaque para o bairro Caranzal. Entre todos os seus informantes, 57% ratificam nossa afirmação. As informações da Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral (SANTARÉM, 2010) mostram que, atualmente, Santarém contém 670, 41 km de vias urbanas e possui uma frota terrestre de 51.157 veículos que garantem a mobilidade no espaço intraurbano. Entre estes, temos os veículos que fazem parte do sistema de transporte público de passageiros, sendo 3.000 motocicletas regularizadas junto à Prefeitura Municipal para prestar serviços de moto-taxi e 506 ônibus, que fazem a linha urbana do Município. Temos também os veículos particulares que totalizam 18.069 automóveis. O restante se refere a veículos de cargas.

De acordo com nossos dados (tabela 9), o bairro Mapiri é o único bairro entre os analisados que apresenta respostas indicando o transporte fluvial como meio de transporte intraurbano. Este tipo de transporte garante o deslocamento para outros bairros também localizados nas margens do lago, principalmente no período de cheia do rio, ou ainda para aqueles bairros que contornam as margens do rio Tapajós e Amazonas, em direção ao lago do Maicá.

**Tabela 9 – Formas de deslocamento no espaço intraurbano de Santarém**

Formas de deslocamento	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%		
A pé	1	1,25	0	0	0	0	1	1,25	2	0,62
Bicicleta	1	1,25	4	5	3	3,75	3	3,75	11	3,44
Barco/canoa/rabeta	0	0	4	5	0	0	0	0	4	1,25
Carro	19	23,75	8	10	7	8,75	13	16,25	47	14,69
Moto	1	1,25	3	3,75	7	8,75	11	13,75	22	6,87
Ônibus	44	55	36	45	53	66,25	45	56,25	178	55,63
Carro/moto/ônibus	13	16,25	13	16,25	5	6,25	5	6,25	36	11,25
Barco/carro/ônibus	0	0	2	2,5	0	0	1	1,25	3	0,94
Outros	1	1,25	0	0	2	2,5	1	1,25	4	1,25
Não se desloca	0	0	10	12,5	3	3,75	0	0	13	4,06
Total	80	100	80	100	80	100	80	100	320	100

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

Segundo os dados da SEMPLAN (SANTARÉM, 2010) as formas de acesso à cidade de Santarém podem ser terrestre, aérea e hidroviária.

O transporte aéreo é realizado através de voos diários por aeronaves de diferentes dimensões. O percurso é aproximadamente uma hora de viagem até as cidades de Belém e Manaus, estendendo-se, a partir dessas, para outras regiões do País e exterior.

Por via terrestre o acesso até a capital do Estado acontece através da BR-163, rodovia federal Santarém-Cuiabá, ligando Santarém ao Município de Rurópolis, com 229 km de estrada, cruzando a partir, daí, a BR-230, Rodovia Transamazônica, percorrendo 90 km até o Município de Placas, passando por diversos outros Municípios (Uruará, Medicilândia, Brasil Novo, Altamira, Belo Monte, Anapu, Pacajá e Novo Repartimento) até chegar a Tucuruí via BR-422. Em seguida, percorre os Municípios de Breu Branco, Goianésia, Tailândia, Mojú, Abaetetuba, Barcarena e Ananindeua, para finalmente alcançar a BR-316 e a cidade de Belém, através de linhas de ônibus cujas viagens duram três dias durante o verão, podendo chegar em oito dias no período das chuvas, nos meses de janeiro a junho. De acordo com os dados da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON), que regula o transporte de ônibus intermunicipal, são percorridos, nesse trajeto, um total de aproximadamente 1.397,70 km.

O acesso a outras cidades se dá por rodovias estaduais que perfazem um total de 253 km. São elas: PA-257 (Translago/Santarém - Juruti, com 150 km, sendo que 68 km estão em solo santareno, começa no lago central, na foz do rio Arapiuns e segue em direção ao município de Juruti); PA-370 (Santarém-Curuá-Una, com 66 km de extensão); PA-433 (BR

163/Tabocal-Jabuti, com 36 km); PA-457 (Rodovia Everaldo Martins, com 29 km); PA-431 (liga a PA-370, comunidade de Santa Rosa a BR-163, em São José, numa extensão de 24 km); e a PA-445 (Mojuí - Água Branca com 30 km) (SANTARÉM, 2010).

Atualmente a mobilidade intraurbana, não está mais condicionada apenas ao transporte hidroviário. No entanto, este ainda se apresenta como fundamental para a cidade no contexto regional, uma vez que a modalidade hidroviária ainda é o principal meio de locomoção de passageiros e transporte de cargas na região do Baixo Amazonas, que aproveitam a existência dos vários rios que formam a rede hidrográfica (Amazonas, Tapajós, Arapiuns, Curuá-Una, Moju e Mojuí) e desempenha importante papel na economia local. Embarcações de médio porte (barco/motor e navio/motor) fazem a navegação fluvial para as cidades de Belém, Manaus e Macapá, com tempo de viagem de aproximadamente 60 horas de duração. As embarcações de grande porte (navios cargueiros e transatlânticos) fazem a navegação de longo curso, que garantem a exportação internacional. Com os municípios vizinhos, essa mobilidade acontece através de barcos com menor capacidade de cargas e passageiros.



**Tabela 10 - Formas de deslocamento para outras cidades**

Formas de deslocamento	Caranazal		Mapiri		Conquista		Nova República		Total Abs.	Média %
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Barco/canoa/rabeta	6	7,5	38	47,5	39	48,75	27	33,75	110	34,38
Carro	17	21,25	8	10	3	3,75	10	12,5	38	11,87
Moto	0	0	0	0	0	0	26	32,5	26	8,12
Ônibus	37	46,25	15	18,75	32	40	4	5	88	27,5
Avião	2	2,5	1	1,25	0	0	2	2,5	5	1,56
Carro/moto/ônibus	3	3,75	2	2,5	0	0	0	0	5	1,56
Barco/carro/ônibus	8	10	5	6,25	2	2,5	6	7,5	21	6,56
Avião/barco	0	0	0	0	0	0	2	2,5	2	0,63
Avião/ônibus	0	0	0	0	0	0	2	2,5	2	0,63
Não viaja	7	8,75	10	12,5	4	5	0	0	21	6,56
Outros	0	0	1	1,25	0	0	1	1,25	2	0,63
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>320</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2011).

Segundo a tabela 10, as respostas de nossos informantes nos mostram as formas de deslocamentos para outras cidades, ratificando que estas se apresentam de diferentes maneiras em cada espaço da cidade. O bairro Caranazal, localizado às margens da BR-163, tem a maioria de seus informantes apontando que o uso do meio de transporte ônibus é o mais significativo, com 46,25% das respostas. O uso do transporte particular aparece com mais frequência neste bairro, em relação aos demais, com 21,25% das respostas. Os informantes que indicam o uso de várias formas de deslocamentos como barco, ônibus e carro particular totalizam 10% das respostas. O uso do transporte fluvial aparece com 7,5% das respostas, seguido apenas do uso de carros/ônibus/moto, com 3,75% e do transporte aéreo, com 2,5%, e os demais informantes não viajam. O que ratifica sua classificação enquanto bairro rodoviário.

Nos demais bairros o quadro se diferencia, pois o uso do transporte fluvial aparece com maior destaque, principalmente no Mapiri, com 47,5% das respostas; 6,5% das respostas informaram o uso tanto das vias fluviais como das rodoviárias, e 18,75% recorre somente ao uso do transporte rodoviário.

No bairro Conquista o uso do transporte fluvial e rodoviário não apresentam uma diferença muito grande nas respostas. O primeiro aparece com 48,75%, enquanto o segundo com 40%. O bairro Nova República, por sua vez, apresenta uma aproximação mais considerável entre o uso do transporte rodoviário, através de ônibus e fluvial. No caso do primeiro, as respostas indicam 32,5% enquanto o segundo 33,75%. O uso do carro particular vem logo em seguida com 12,5% das respostas, a indicação do transporte aéreo aparece neste bairro com 2,5%.

O uso do transporte fluvial é muito importante para estabelecer o contato de Santarém com a região, pois para algumas comunidades ou cidades do Baixo Amazonas as vias fluviais são as únicas formas acesso.

[...] quando eu vou pro interior, nós temos parentes no interior, é através do rio que nós vamos pra lá, porque a única forma de transporte pra lá é a navegação. (Informação verbal)<sup>32</sup>

Para outras cidades já temos a presença recente de algumas estradas. No entanto, a procura por embarcações ainda é muito forte, principalmente devido às condições precárias

---

<sup>32</sup> (Manuel Goldinho Duarte, operário da construção civil, 52 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior).

das estradas que, desprovidas de pavimentação, tornam-se grandes desafios, para quem precisa percorrê-las; dificuldade esta que se agrava no período chuvoso. Esta importância que a estrada vem apresentando recentemente, não representa a anulação de um padrão anterior, ou como preferimos chamar, do padrão ribeirinho, que resguarda tempos outros, mas reafirma a coexistência de padrões de urbanização distintos num mesmo espaço intraurbano. Estes processos transformam as formas espaciais, o traçado da cidade, mas não dissipam por completo o imaginário ribeirinho, o significado do rio, os símbolos e valores reproduzidos no dia-a-dia da cidade.

#### **4.3 UMA MUDANÇA NA PAISAGEM URBANA: DA PRAIA AO CAIS, DO TRAPICHE À ORLA.**

As mudanças aqui analisadas que se colocam num contexto urbano regional e se refletem na dinâmica intraurbana da cidade de Santarém, também estão presentes nos espaços que compõem a beira-rio da cidade e se revelam nesta paisagem, a partir da mudança das funções ou simplesmente na forma de alguns objetos espaciais que se distribuem ao longo da beira-rio. Destacamos toda a faixa da beira rio como espaço que resguarda as características peculiares de uma cidade ribeirinha, uma vez que esta corresponde ao local de contato imediato entre a cidade e o rio. E assim como os bairros analisados com base nos padrões de produção do urbano regional, em sua relação ou não com o rio, a orla da cidade de Santarém também nos auxilia na compreensão da interação que esta cidade desenvolve com a dinâmica fluvial, ao mesmo tempo em que revela elementos específicos da urbanização na Amazônia. É, portanto, a beira-rio de Santarém um espaço representativo da sociabilidade ribeirinha, de sua dinâmica e de práticas socioespaciais.

As relações se organizam na frente da cidade de Santarém produzindo diferentes espaços, entre os quais encontramos diversos portos formais e informais, de jurisdição privada e pública, como o antigo cais de arrimo, fragmento do urbano que acompanha a avenida Tapajós desde o mercado Modelo até as imediações do porto da Cargill, onde ocorre o movimento diário de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

E temos ainda a área de uso paisagístico-recreativo, popularmente denominada de orla da cidade, um espaço recentemente requalificado com funções voltadas para práticas de turismo, lazer e recreação. Dias (2008, p.84) sugere que o termo orla fluvial “traduz simbolicamente elementos nexos e variáveis da racionalidade, temporalidade e espacialidade da modernidade presente”. O que significa dizer que a designação orla fluvial aparece associada a

um sentido voltado para a modernidade. Isto nos chama atenção, pois em Santarém popularmente apenas os espaços que passaram pelo processo de requalificação são reconhecidos popularmente como orla fluvial, os demais são denominados de cais de arrimo, frente da cidade ou beira-rio, que por sua vez, resguardam temporalidades e modos de vida que escapam a lógica da modernidade, por expressar as práticas cotidianas de homens simples.

Diante do que foi colocado, entendemos que as mudanças na dinâmica urbana de Santarém, também são resultantes da substituição de uso da beira-rio, que distribuem novos objetos nesse espaço, interferindo diretamente na configuração da paisagem dos lugares de contato imediato do urbano com as águas. Assim, em toda a faixa da beira-rio de Santarém as mudanças se expressam na paisagem de forma significativa.

As praias localizadas na frente da cidade (Fotografia 14 e 15), que até a década de 1970 compunham a área de contato da cidade com o rio, foram gradativamente desaparecendo ao longo da história, à medida que o comércio se consolidava e a existência dessas praias dificultava o embarque e desembarque de mercadorias. Os banheiros visualizados na Fotografia 14 eram feitos de madeira e montados sobre rodas, também de madeira, colocados no ponto onde as águas do rio atingiam a praia, e assim eram empurrados acima ou a abaixo, conforme a posição das águas. Estes eram usados principalmente por senhoritas para que se trocaram após os banhos de rio. Por possuírem aberturas no assoalho eram usados também por lavadeiras que buscavam abrigo do sol (FONSECA, 2002).

Fotografia 14 - AS PRAIAS NA FRENTE DA CIDADE NO INICIO DO SÉCULO XX – observa-se as antigas residências contornadas por muitas árvores, ao lado o Trapiche Municipal e nas areias da praia os banheiros.



Fonte: SEMPLAN (2010).

Fotografia 15 - PRAIA NA FRENTE DE SANTARÉM NA DÉCADA DE 1970: até a década de 1970 as pessoas ainda procuravam a frente da cidade no período do ano em que as águas do rio baixavam e se formavam cordões de areias, popularmente conhecido como praias, como espaços de lazer. Na fotografia observam-se muitas pessoas, incluindo adultos e crianças, banhando-se nas águas do Tapajós.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Atualmente, essas praias não são mais frequentadas, os banhistas preferem se deslocar para áreas mais afastadas da cidade. Isto ocorre devido ao alarme de poluição das águas do rio, o que representa riscos à saúde. A tabela 10 ratifica nossa informação, pois quando questionamos sobre a poluição do rio as respostas que indicam “sim” corresponde a 85% dos informantes, enquanto que apenas 15% dos mesmos acreditam que o rio não está poluído.

**Tabela 11 - Opinião sobre a poluição dos rios**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Sobre a poluição dos rios</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Sim	102	85,00
Não	18	15,00
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

Isto ocorre uma vez que a rede de esgoto, da área central de Santarém, que não possui tratamento, tem como destino o rio, poluindo as águas do mesmo com os dejetos que são despejados na frente da cidade. Nos dados da tabela 12, sobre os elementos causadores da poluição do rio, o esgoto aparece em 31% das repostas, o lixo, assim como o esgoto, é um elemento freqüente, pois o mesmo aparece com 34%, seguido de um fator muito importante indicado por 28,33%, que consiste nos rejeitos despejados pelos barcos que atracam no cais de arrimo da cidade.

aqui na frente onde eu moro, é os restos de peixe, calda de peixe, dejetos de peixe que são atirados na praia, na orla, e que transformam nessa putrefação horrível, que a gente tá aqui e é obrigado a suportar.(Informação verbal)<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> (Sr. Joaquim M. Pereira, comerciante, 57 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior).

**Tabela 12 - Causadores da poluição dos rios**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Elementos que estariam causando a poluição dos rios</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Lixo jogado pela população	34	28,33
Esgoto	38	31,67
Rejeitos despejados pelos barcos	28	23,33
Cargil	1	0,83
Não sabe	1	0,83
Não está poluído	18	15,00
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

Aqueles que buscavam nas praias alternativas de lazer afirmam que a poluição interfere nas formas de interação com o rio. Joaquim Manuel C. Pereira, morador e comerciante na Vila Arigó do bairro da Prainha, coloca o seguinte:

[...] aqui onde o senhor tá vendo esse cais aqui, a praia vinha até aqui embaixo dessa [...] e todas as tardes, tinha um campo de futebol na praia que a gente jogava bola, e aí tá essa porcaria aí que você tá vendo. Existe interferência maior na vida de um cidadão do que um absurdo desse? (Informação verbal)<sup>34</sup>.

Além das praias, existiram alguns objetos espaciais que contribuíram para a configuração da paisagem ribeirinha que se desenhou na frente da cidade. Alguns destes, com o tempo, desapareceram da paisagem; outros ainda existem desempenhando novas funções; e alguns ainda possuem as mesmas formas e desempenham as mesmas funções, permanecendo na paisagem como registro de uma Santarém ribeirinha.

Entre os objetos que não existem mais na beira rio da cidade mencionamos o hidroporto (Fotografia 16), localizado em frente da igreja matriz. Durante a primeira metade do século XX, permitiu a realização de viagens aéreas para Santarém. Neste escalavam regulamente aviões anfíbios da companhia Panair do Brasil. No entanto, os aviões que faziam o percurso Belém/Manaus desciam em Belterra, que possuía aeródromo com infraestrutura adequada para receber aviões de carga. No fim da década de 1940 começou a ser construído um aeródromo na cidade, que passou a receber escalas das empresas aéreas regionais e

<sup>34</sup> (Sr. Joaquim Manuel C. Pereira, Comerciante, 57 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C Trindade Junior.).

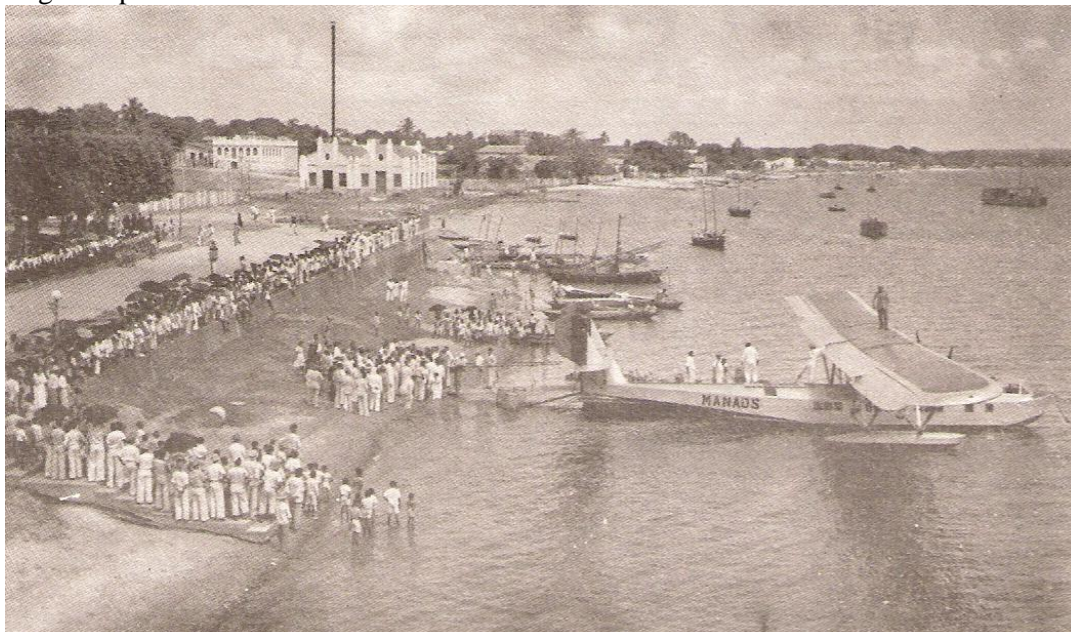
nacionais, substituindo gradativamente o aeródromo de Belterra e, conseqüentemente, o hidroporto da frente da cidade (AMORIM, 1999).

Até o início do século XIX, mesmo concentrando um grande fluxo de embarcações de todos os tipos e tamanhos, Santarém não possuía um porto para que estas embarcações que cotidianamente chegavam e saíam realizassem o embarque e o desembarque de passageiros e mercadorias que transportavam (AMORIM, 1999). Com a inexistência do porto, uma prática que se fazia comum na beira-rio da cidade eram as atividades dos catraieiros. Tinham como trabalho principal transportar passageiros e suas bagagens do bordo dos navios para a terra e vice-versa, principalmente dos navios de maior calado. Estes permaneceram por muito tempo, remando entre a margem e os barcos que chegavam à cidade, mesmo quando já existia o trapiche municipal, pois os navios de maior calado não se aproximavam da beira-rio (FONSECA, 2002).

Em 1883, um dos homens mais ricos da cidade conseguiu permissão do Barão do Tapajós, então presidente da câmara, para construir um trapiche particular, da mesma forma como havia obtido licença para levantar um cais de arrimo em frente a sua residência (SANTOS, 1979). O trapiche foi construído pelo norte-americano Thomas Hennington, que chegou à cidade juntamente com o grupo de confederados, e inaugurado em janeiro de 1885. Constituíam-se de um galpão construído junto ao nível da rua e que era ligado ao tablado de madeira por uma estreita ponte. Anos mais tarde o proprietário, Francisco Corrêa, transferiu a administração do mesmo para o Município, quando recebeu a denominação de Trapiche Municipal de Santarém (Fotografia 17), que passou por diversas reformas e durante muitos anos viabilizou o embarque e desembarque nesta cidade (AMORIM, 1999).

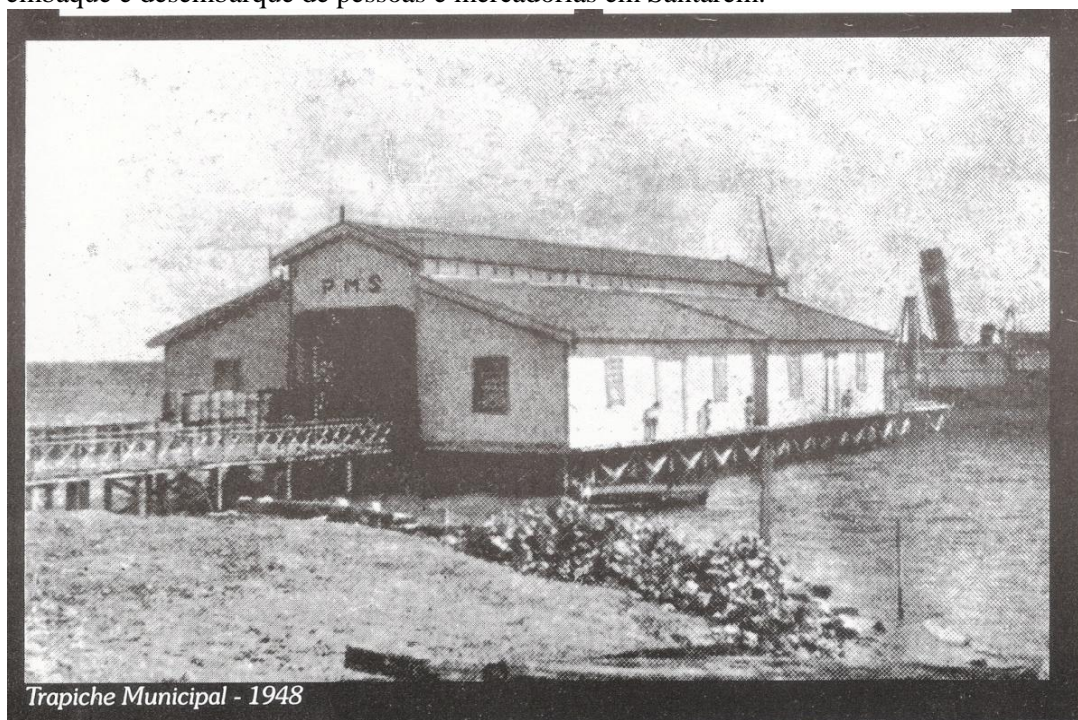


Fotografia 16 – HIDROPORTO: a chegada de um avião anfíbio a Santarém atraía muitos curiosos que se distribuía ao longo do cais, junto com as catraias, que dividiam ao fundo á esquerda em primeiro plano, a beira-rio da cidade com o antigo hidroporto. Na imagem é possível visualizar a Usina de eletricidade Municipal e o Teatro Vitoria, em segundo plano.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Fotografia 17 – TRAPICHE MUNICIPAL EM 1948: O galpão de madeira realizava o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias em Santarém.



*Trapiche Municipal - 1948*

Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

O Trapiche Municipal esteve em funcionamento por quase um século. Recebia embarcações de todos os tamanhos desde transatlânticos a pequenos motores de regatões<sup>35</sup> que percorriam a região. Considerável parte da mercadoria que entrava e saía de Santarém através dos rios passava por ele. Por esse motivo, em seu entorno, organizavam-se os estivadores responsáveis por embarcar e desembarcar a mercadoria dos navios, os carros puxados por animais para transportar os produtos que chegavam até os estabelecimentos comerciais localizados nas adjacências do mesmo, a exemplo da Casa Feliz, uma loja de materiais de construção que surge na primeira metade do século XX, e o bar e restaurante Mascote, ambos desenvolvem as mesmas atividades nos dias atuais (Fotografia 18 e 19).

Em visita a Santarém em dezembro de 1959, Cícero Romano faz uma breve descrição da vida que se reproduzia em torno do trapiche e nas praias da frente da cidade, ao relatar:

Chegamos a Santarém pela manhã. Assim que o “Rio Amazonas” atracou no trapiche ingressaram os carregadores, oferecendo-se para conduzir bagagens. Depois vieram as vendedoras de cestas, cuias, garrafas de cheiros, leques e bolsas confeccionados com arte e capricho pelos filhos da terra. Uma outra mulher com ponta de canivete, gravava nas cuias as iniciais ou nomes que pedissem. Com rapidez admirável e em caracteres caprichosos. Dois cruzeiros pelo serviço. A praia, à tardinha, ficou repleta de banhistas (Folha do Norte, 1959 apud PINTO, 2011, p. 60).

Marita Gentil proprietária da Casa Feliz, um dos mais antigos estabelecimentos comerciais entre os que ainda existem na beira-rio da cidade, relata o seguinte:

As mercadorias chegavam de navio, aqui onde é esse [...] era o trapiche. Onde tá esse fluvial aí, era o trapiche. Ai as mercadorias desembarcavam, naquela época não tinha carro, era carroça de boi, e eles traziam para os estabelecimentos comerciais. Tinham os carreiros como chamavam o pessoal que tinha carroça e transportava as mercadorias para os estabelecimentos comerciais. (Informação verbal)<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Regatão é a embarcação utilizada pelo negociante ambulante dos rios e lagos da Amazônia, que recebem a mesma denominação, estes viajam nestes barcos comprando e vendendo a beira dos rios.

<sup>36</sup> (Marita Gentil, comerciante, 80 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior.).

Fotografia 18 – A ANTIGA ORLA: configuração da beira-rio de Santarém antes da construção do cais de arrimo. É possível observar na imagem que os antigos casarões da beira-rio estavam em contato mais próximo com as águas do rio, separados apenas pelos poucos metros de via pública e pelo corrimão da antiga orla. Em destaque na imagem a Casa Feliz e o Bar Mascote, que já desenvolviam suas atividades comerciais na frente da cidade.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Fotografia 19 - CASA FELIZ: A Casa Feliz registra na paisagem um outro tempo, permanece no espaço resguardando sua forma original e segue desempenhando a mesma atividade desde sua fundação, ao lado o bar e restaurante Mascote, que, por sua vez, mantém a função de origem com outra estrutura. O casarão do Barão de Santarém que atualmente desenvolve atividade comercial. Parte do rio foi aterrada e pavimentada e no lugar dos barcos que antigamente atracavam quase que na porta das casas encontramos automóveis e motocicletas.



Fonte: Autoria própria (2011).

Na década de 1970 foi construída a Avenida Tapajós através de aterros no rio. Até então, as casas localizadas à beira-rio tinham seus quintais voltados para as praias (FONSECA, 2006). A partir de aterramento nas praias, construiu-se o cais de arrimo, inicialmente contornando a área correspondente ao centro histórico e que em momento posterior expandiu-se para os outros bairros localizados à beira do rio.

As embarcações foram autorizadas a atracar no cais ao longo da Avenida Tapajós (Fotografia 20), com horário estabelecido pela prefeitura, o que permite o crescimento do centro comercial para o entorno da igreja matriz, ganhando força quando a antiga usina de eletricidade foi desativada e seu prédio destinado ao funcionamento do mercado Municipal.

No mesmo local da antiga praia Vera Paz, onde algumas famílias possuíam chácaras, sítios e casas de praia, em 1974, uma nova infraestrutura é instalada, no sentido de atender às necessidades comerciais que se expandia, o cais do porto de Santarém (Fotografia 20), que foi inaugurado em fevereiro daquele mesmo ano pelo presidente da república General Emílio Garrastazu Médici (FONSECA, 2006).

O porto da Companhia Docas do Pará (CDP) (Fotografia 21), de jurisdição federal, é um dos portos de maior movimento na cidade. Possui capacidade para a acostagem de navios com calado de 10 metros no período de maior estiagem e até 16 metros no período de cheia dos rios. Dispõe de uma extensão acostável de 520 metros, da qual 380 no píer. Sua localização é estratégica e garante o melhor escoamento da produção.

Fotografia 20 – CAIS DE ARRIMO EM FRENTE A PRAÇA DO PESCADOR NA DÉCADA DE 1970: Frente da cidade, após construção do cais de arrimo e da Avenida Tapajós. Percebe-se ainda a permanência dos antigos casarões, que desenvolveram algumas atividades comerciais.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

Fotografia 21 – CAIS DO PORTO DE SANTARÉM: conhecido como porto da CDP, está localizado no ponto final da rodovia federal BR – 163, no local onde esta se encontra com o rio. Na imagem percebemos pouca movimentação em sua área de abrangência. O espaço do porto compreende a portaria, um pátio local destinado à circulação de veículos, um galpão para armazenamento de produtos, o prédio administrativo e, ao fundo, os contêineres.



Fonte: Secretaria Municipal de Organizações Portuárias (2010).

Há ainda o Porto da multinacional Cargill S/A, de jurisdição privada, com concessão e arrendamento da CDP, que escoia soja para o exterior, cujo terminal graneleiro tem capacidade para armazenar 60.000 toneladas, correspondente a um navio, que carrega em média 55 mil toneladas de soja.

Em 22 de junho de 2001, como resultado das políticas de turismo, foi inaugurada a área de uso paisagístico-recreativo popularmente denominada de “orla da cidade” (Fotografia 22), trecho que vai da Praça do Pescador até a Praça da Matriz (FONSECA, 2006) corresponde a um projeto que visa a atender as demandas de turismo e lazer, com espaços voltados para a recreação, como brinquedos e quadras de esporte, e um imenso calçadão para passeios e contemplação do rio. Também faz parte deste projeto a reforma do antigo trapiche municipal (Fotografia 23). Em suas dependências funciona um bar e restaurante e um salão de exposições, onde, em alguns períodos do ano, organizam-se algumas barracas de venda de artesanato. O espaço é administrado pela Prefeitura Municipal e nele não é permitido que barcos que não sejam voltados para o turismo realizem embarque/desembarque de pessoas ou mercadorias.

A nova configuração espacial desta fração da orla vem embutida de novos significados, que são impostos ao lugar através da padronização do mesmo, o que faz deste um espaço homogêneo, artificial, direcionado para uma finalidade específica e que está enquadrada nos moldes da modernidade, das lógicas de mercado, especificamente do mercado de turismo, que busca estrategicamente vender a imagem da cidade.

Fotografia 22 – **ÁREA DE USO PAISAGÍSTICO-RECREATIVO**: espaço voltado para atividades de lazer, recreação e turismo. Possui estrutura recentemente requalificada, que recebeu vários equipamentos de lazer, incluindo quiosques, brinquedos, iluminação pública de qualidade etc.



Fonte: autoria própria (2011).

Fotografia 23 – **TERMINAL TURÍSTICO FLUVIAL**: durante o dia é usado apenas para o embarque/desembarque de pequenas lanchas turísticas que realizam passeios fluviais.



Fonte: autoria própria (2011).

Segundo o artigo 137, da seção XI do Plano Diretor Municipal de Santarém (lei municipal 18.051 de 2006), a orla fluvial do Município se ordena da seguinte maneira:

**I – Área de proteção ambiental de interesse turístico e recreativo para balneário** - iniciando no limite do Município de Santarém com o Município de Belterra até a ponta da praia do Maracanã; neste espaço temos diversas praias que compõem a margem do rio Tapajós;

**II – Área de Proteção Ambiental** – iniciando da ponta da Praia do Maracanã, seguindo até a Rua da Maracangalha, à montante do Cais do Porto localizado no bairro do Maracanã. Esta parte da orla está na área urbana e corresponde à orla do bairro Mapiri e Salé, possuindo diversos portos de empresas privadas;

**III – Área portuária I** – iniciando na Rua da Maracangalha, seguindo até a Travessa Professor Carvalho, localizada no bairro de Fátima;

**IV – Área de uso paisagístico-recreativo** – iniciando da Travessa Frei Ambrósio, seguindo até a Avenida Borges Leal, localizada no bairro da Prainha;

**V – Área portuária II** – iniciando da Avenida Borges Leal, seguindo até o limite da área de proteção ambiental do Maicá;

**VI – Área de Proteção Ambiental do Maicá** – iniciando do furo do Maicá, seguindo até a Comunidade Fé em Deus, na Região do Ituqui;

**VII - Área portuária III** – a partir da comunidade Fé em Deus, na região do Ituqui, até o limite com o Município de Prainha.



**Figura 1 – Ordenamento da orla:** Zoneamento da orla fluvial da área urbana segundo o Plano Diretor Municipal



Fonte: Secretaria Municipal de Organizações Portuárias (2011).

É importante destacar que o espaço da beira-rio de Santarém, identificado na figura 1 como área de uso paisagístico-recreativo, está subdividido atualmente em duas realidades completamente diversas: a orla fluvial e o cais de arrimo. A primeira corresponde à fração da orla dotada de infraestrutura, voltada principalmente para atividades de lazer e turismo. E a segunda se refere à zona portuária, onde ocorre o embarque/desembarque de pessoas e mercadorias diariamente. Esta área se estende do mercado Modelo até a praia da Vera Paz, nas proximidades do porto da Cargill.

Nestes locais, verificamos diversas formas de uso do espaço, reproduzidas por diferentes sujeitos sociais que desenvolvem diversas atividades ao longo da mesma. Especificamente na frente da cidade, na área de maior concentração de atividades, destacamos dois espaços em específico: a zona portuária que se estende ao longo do cais de arrimo; e área de paisagismo-recreativo, que auxiliados pelo centro comercial são os espaços de maior concentração pessoas, serviços e de diversidade de uso do solo urbano.

Os usos que se revelam no espaço, a partir das atividades para as quais os imóveis se destinam seriam as seguintes: a) residencial, que pode ser visto ao longo da orla tanto em residências de alto padrão, como em residências de médio e baixo padrão; b) industrial, em estaleiros de construção naval; c) comercial, que pode ser visualizado tanto em comércios do circuito superior da economia (supermercados e grandes lojas de departamento), como em comércios do circuito inferior (pequenas mercearias, lanchonetes e as feiras e mercados, como o mercado Modelo, o Mercado 2000 e a feira do pescado); d) de recreação, lazer e turismo, que pode ser observado ao longo da orla da cidade, através dos vários equipamentos de recreação construídos, dos bares e lojas de souvenir; e) de serviços, observado em empresas de prestação de serviços, a exemplo das companhias de turismo, agências bancárias, escritórios de advocacia entre outros; f) de uso *institucional*, observado em vários prédios públicos, como o IBAMA e a Receita Federal; g) além do uso misto, visto em aglomerações multifuncionais, que são ao mesmo tempo residências, bares, restaurantes, lanchonetes.

A tabela 13 referente à tipologia de usos dos imóveis localizados na frente da cidade aponta-nos que 63,33% das atividades desenvolvidas no espaço correspondente a área pesquisada é do tipo comercial (Fotografia 24), principalmente nas imediações do centro histórico da cidade, à beira do cais de arrimo, em virtude principalmente da dinâmica de chegada e saída cotidiana de pessoas que se deslocam através do rio vindas de comunidades e outras cidades da região à procura, em Santarém, de serviços bancários, correios e hospitais, entre outros; do contato imediato com a área de desembarque e embarque de mercadorias; por ser o local mais próximo ao desembarque da produção oriunda da região de várzea, que chega

através dos barcos de ribeirinhos; e ainda por ser o local onde os mesmos ribeirinhos procuram por supermercados, restaurantes e, principalmente, procuram por lojas de material de pesca. Assim, o acúmulo destas atividades ao longo do cais contribuiu para a formação do centro comercial de Santarém (Fotografia 24).

**Tabela 13 – Usos dos imóveis localizados na orla**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Uso do imóvel na orla</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Residencial	23	19,17
Comercial	76	63,33
Serviços	6	5,00
Industrial	2	1,67
Residencial/Comercial	8	6,67
Residencial/serviços	3	2,50
Outros	2	1,67
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

Fotografia 24 – CAIS DE ARRIMO: no centro comercial formado ao longo do cais de arrimo visualizamos diversos estabelecimentos comerciais, a circulação de veículos de diferentes tamanhos, tanto terrestres como fluviais que se articulam para atender as atividades comerciais.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 25 – USOS DA ORLA: na beira-rio da cidade observam-se diversos usos do espaço, entre visualizados nesta fotografia, destacamos o uso institucional, representado pelo prédio da receita federal; o uso comercial, evidente no simbolo das lojas de departamento e nas bancas de artesanatos, assim como a oferta dos serviços de hotelaria.



Fonte: Autoria própria (2011).

Na frente da cidade, as proximidades da igreja matriz, a atividade comercial se faz mais presente (Fotografia 25). Nesta área temos o Mercado Municipal e o Mercado Modelo. A presença de residências e de prestação de alguns serviços, como escritório de advocacia, é verificada a partir da Praça do Pescador, na avenida Adriano Pimentel, em direção ao bairro da Prainha. No outro sentido, em direção ao bairro da Aldeia, encontramos o uso residencial associado a algumas atividades comerciais e de serviços, ou seja, nesta área o uso misto é mais frequente.

À medida que os usos se diferenciam na frente da cidade, os tipos de produtos oferecidos para comercialização, da mesma forma, diversificam-se obedecendo à lógica de espacialização das práticas sociais. A tabela 14 nos mostra que um dos principais produtos comercializados na beira-rio da cidade corresponde a materiais e artigos de pesca, que estão voltados principalmente para os ribeirinhos da região da várzea, assim como dos municípios vizinhos. Estas atividades inicialmente se concentravam no mercado municipal e tinham maior força neste espaço quando as águas do rio chegavam às portas do mesmo.

O cais foi construído na década de setenta, começou a ser construído, e eu já trabalhava aqui, os barcos no tempo da cheia ficavam bem aqui na calçada, pra cá da escada, eu cansei de ficar conversando em cima dos barcos, aí fizeram esse aterro, a Avenida Tapajós, o cais, daí nunca mais... e o rio ficou longe. (Informação verbal)<sup>37</sup>.

Quando a orla da cidade foi inaugurada, os estabelecimentos localizados na frente da cidade sofreram impacto nas vendas, pois os barcos que se distribuía ao longo da beira-rio, desembarcando próximo aos seus destinos, ficaram limitados a atracar na área que corresponde ao cais de arrimo, expandindo o núcleo comercial que se formou em torno do Mercado Modelo, o qual se espalhou pela avenida Tapajós em direção ao bairro da Aldeia, e neste processo diversificou os tipos de produtos comercializados. Ao longo do cais, na área de contato imediato com as embarcações oriundas das comunidades, que encontramos a comercialização de produtos e materiais voltados para atividades de pesca, de motores e autopeças, materiais para a construção de barcos, etc. À medida que os estabelecimentos se aproximam da BR 163, a atividade comercial se desenvolve em torno de produtos voltados para agropecuária.

---

<sup>37</sup> (Ribamar Portel, comerciante do Mercado Municipal, 67 anos, 26/10/2011).

Com isso, percebemos que a beira-rio de Santarém possui uma organização nas entrelinhas de uma paisagem caótica, produzida através do contato entre a cidade e o rio e pelas necessidades dos que chegam pelos cursos fluviais, à procura de produtos e serviços.

**Tabela 14 – Comercialização de mercadorias/produtos/serviços**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Mercadoria/produtos/serviços</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Advocacia	3	2,50
Agência de viagem	2	1,67
Agropecuária	2	1,67
Armazém/depósito	2	1,67
Artesanato	4	3,33
Banca de revista	1	0,83
Construção de barcos	1	0,83
Estiva (secos e molhados)	5	4,17
Farmácia	6	5,00
Ferragens	2	1,67
Hotelaria	3	2,50
Internet	1	0,83
Materiais de construção e reparação	4	3,33
Materiais de segurança	1	0,83
Materiais/artigos de pesca	13	10,83
Motores/autopeças	7	5,83
Não desenvolve atividades	24	20,00
Ótica	2	1,67
Produção de gelo	3	2,50
Reciclagem	1	0,83
Restaurante/lanchonete/bar	20	16,67
Revenda de combustível	1	0,83
Salão de beleza	1	0,83
Varejo	8	6,67
Veterinário	1	0,83
Veterinário/agropecuária	2	1,67
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

Na área que correspondente à orla localizada entre a igreja matriz e a praça do Pescador, as atividades voltadas para o turismo são mais frequentes, como atividades

hoteleiras, agências de viagens, lojas de artesanatos. Verifica-se ainda nesta área a concentração de bares, restaurantes e lanchonetes.

A maioria das atividades desenvolvidas em toda a faixa de orla da cidade é muito recente. A tabela 15 nos indica que 57,50% das atividades ou pessoas estão fixadas no local a partir de 2000. É a partir deste momento que as políticas de requalificação urbana são direcionadas para a orla da cidade, provocando uma valorização do solo nestes espaços, acentuada pela construção do Mercado 2000, e ainda pelo início de funcionamento do porto graneleiro da Cargill.

**Tabela 15 - Tempo de funcionamento da atividade/moradia no LOCAL**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Anos</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
0-10	69	57,50
11-20	22	18,33
21-30	15	12,50
31-40	7	5,83
41-50	0	0,00
51-60	3	2,50
Acima de 60 anos	2	1,67
Não sabe	2	1,67
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

As relações sociais que dinamizam as faixas de orla de Santarém permitem a localização e realocação de atividades, objetos e pessoas no espaço urbano. Isto se traduz nos processos socioespaciais propostos por Corrêa (1989). Podemos destacar na realidade em questão a centralização, verificada na concentração de atividades de comércio e serviços em cada espaço da beira- rio, seguindo uma lógica de formas de usar cada espaço deste fragmento do urbano. A centralidade que esta fração do urbano ganha pode ser vista em termos de destino das linhas de ônibus, principalmente nas proximidades do Mercado 2000, para onde se deslocam todas as linhas de ônibus que circulam no Município. O processo de coesão<sup>38</sup> é observado nas áreas especializadas de venda de produtos específicos, como materiais e artigos de pescas, a concentração de supermercados ou de atividades voltadas para o turismo. A

<sup>38</sup> Pode ser definido como aquele movimento que leva as atividades a se localizarem juntas, ou ainda são as economias externas de aglomeração (CORRÊA, 1989).

substituição<sup>39</sup> ocorre uma vez que, objetos espaciais mantêm sua forma, modificando sua função, entre os exemplos destacamos o antigo prédio da prefeitura, que foi construído intencionalmente para além dos limites da aglomeração urbana, buscando incentivar o crescimento da cidade nessa direção. Quando a malha urbana espalhou-se nos sentidos das estradas, a sede da prefeitura foi transferida para o interior da cidade e o antigo prédio cedeu espaço para o Museu Municipal João Fona (Fotografia 26). Outros exemplos são alguns casarões, pertencentes às famílias tradicionais da cidade, que se transformaram em hotéis ou lojas. E ainda temos o exemplo do Mercado Municipal, onde funcionou a Usina de Eletricidade Municipal.

Fotografia 26 - MUSEU JOÃO FONA: este prédio foi construído para além da fortaleza do Tapajós no bairro da Prainha, visando expandir os limites da cidade nesta direção. Este local foi usado inicialmente como prédio da câmara municipal, e atualmente, como representação de outro tempo histórico, exerce a função de museu da cidade.



Fonte: Museu de Arte Sacra de Santarém (2011).

---

<sup>39</sup> Ocorre em objetos espaciais de áreas deterioradas ou de espaços de requalificação urbana, no qual há a permanências das formas e substituição de conteúdo (CORRÊA, 1989).



A distribuição de infraestrutura na beira-rio é desigual. Na área que corresponde à orla da cidade as condições estruturais são satisfatórias para aqueles que desenvolvem atividades em torno do turismo, como hotéis, restaurantes, lojas de artesanatos e agências de turismo. No entanto, os moradores que estão próximos das quadras e bares se dizem incomodados devido principalmente à poluição sonora, proveniente dos torneios nas quadras, do som dos carros, dos bares, entre outros. Já os comerciantes em torno do mercado estão insatisfeitos com a orla da cidade, não por sua infraestrutura, mas devido às normas de uso colocadas pelo poder público, que não permite o desembarque de pessoas e mercadorias nesta área, o que prejudica, de certa forma, as vendas de alguns estabelecimentos. Justificadas por diversos motivos, a insatisfação com a infraestrutura da orla totaliza 60% daqueles que de alguma maneira a utilizam (tabela 16).

**Tabela 16 – Condições de infraestrutura da orla satisfatórias**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Sobre a infraestrutura da orla atender as necessidades</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Sim	45	37,50
Não	72	60,00
Parcialmente	2	1,67
Não sabe	1	0,83
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

No entanto, aqueles localizados às margens do cais da cidade convivem com problemas diários da ausência de infraestrutura, que garanta qualidade e segurança no embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. A situação é de improviso (Fotografia 27) e de uma estrutura inadequada, pois, com a falta dos trapiches são utilizados pedaços de madeira e pneus para realizar desembarques, muitas vezes causando acidentes.

Fotografia 27 – DESEMBARQUE NO CAIS: o improviso de materiais para a realização de embarque/desembarque no cais de arrimo, é uma estratégia encontradas por aqueles que dependem do transporte fluvial para desenvolver suas atividades. Na fotografia um pedaço de madeira apoiado em pneus garante o desembarque no cais de arrimo.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 28 – CAIS DE ARRIMO: o antigo cais se deteriora a cada cheia do rio. A falta de manutenção que resulta na precariedade do mesmo, fica evidente na erosão de sua base.



Fonte: Autoria própria (2011).

Como apresentados na tabela 17, os principais problemas mencionados pelos informantes estão em torno da precariedade da estrutura física do cais de arrimo. Estas condições são as que mais chamam a atenção, pois a cada cheia do rio, a cidade convive com o receio de que ele não irá resistir (Fotografia 28).

A poluição (Fotografia 29) que também é um elemento constante, e incomoda 9,17% dos informantes, que elencam como principais causadores da mesma os rejeitos dos barcos, a poluição causada por usuários, e principalmente o esgoto, sem tratamento, despejado no rio.

Fotografia 29 – POLUIÇÃO NA ORLA: sistema de esgoto sendo despejado na areia da beira-rio, formando um canal que corre para as águas do Tapajós.



Fonte: Autoria própria (2011).

A fala de Ribamar Costa, juntamente com 10,83% das respostas sobre o principal problema da orla, mostra-nos uma grande contradição desta cidade: a ausência de uma estrutura portuária adequada para atender ao embarque/desembarque de passageiros.

Quantas pessoas na época da cheia pra desembarcar caem na água, se acidenta, as tábuas viram, dá temporal. Por causa de que? Por causa de uma estrutura dessas daí. Se tivesse os trapiches os barcos encostavam no trapiche e evitava tudo isso. (Informação verbal)<sup>40</sup>.

**Tabela 17 - Principal problema na orla**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Principal problema na orla</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Infraestrutura precária	64	53,33
Violência	2	1,67
Poluição sonora	6	5,00
Poluição/lixo (moradores, barcos, esgoto)	11	9,17
Falta de trapiches e portos	13	10,83
Enchente	5	4,17
Outros	6	5,00
Não tem problema	13	10,83
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

O cais da cidade desenvolve as funções portuárias de Santarém. Neste espaço diariamente circulam diversos sujeitos, os que estão apenas de passagem para outras cidades ou para acompanhar um parente que irá partir nas embarcações, ou para receber os que chegam através do rio. Temos ainda o ribeirinho que chega da várzea para abastecer a cidade com sua produção e, da mesma forma, consumir os produtos do urbano. Temos os cidadãos que procuram nas feiras e nos mercados os produtos da várzea que chegam nos barcos dos ribeirinhos, assim como os caminhões de supermercados que procuram por estes no cais, e recebem o auxílio dos carregadores que se organizam nos pontos de desembarque de mercadorias, a exemplo da Praça Tiradentes. Para receber os viajantes, distribuem-se ao longo do cais diversos pontos de taxi e moto-taxi, assim como, os ambulantes que se aproveitam da movimentação do cais para desenvolver suas práticas comerciais.

<sup>40</sup> (Sr Ribamar Portel, Comerciante, 67 anos, entrevista realizada em 26/10/ 2011).

Assim, como já foi dito, é o cais de arrimo de Santarém que desenvolve a função de porto da cidade, mesmo sem estrutura pra isso. É por lá que a cidade começa. É neste lugar de intensa movimentação e dinamismo cotidiano que as relações ribeirinhas produzidas lentamente, expressam no mesmo ritmo a identidade ribeirinha de uma cidade que não está simplesmente a beira do rio, mas está em constante interrelação com o mesmo.

O porto é por onde se chega e se vai; ele contém a possibilidade do entendimento da cidade, pois a vida começa no porto, menos pelo movimento, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que ela possui e que nela falta. O porto é o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade, lugar privilegiado de enigmas amazônicos, transfigurados em enigmas do mundo, a nos interrogar sobre o passado, presente e futuro. O rio, a floresta e a cidade têm no porto a fronteira entre a realidade e a ficção, possibilitando-nos leituras múltiplas de espaços-tempos diversos. (OLIVEIRA, 2006 p. 27)

#### **4.4 REVELANDO A DIMENSÃO DAS PERMANÊNCIAS: OS BARCOS, OS PORTOS, AS FEIRAS E OS MERCADOS**

Não é apenas uma esfera técnica que se difunde pelo território alterando as atividades econômicas e as formas de circulação, assim como uma esfera de valores que se dissemina e deixa suas marcas no modo de vida dos sujeitos, mudando o tempo, o ritmo do acontecer diário. Mudam as necessidades, que passam a ser produzidas no âmbito de uma sociedade baseada no consumo, fazendo com que, cada vez mais as pessoas precisem de celulares para se comunicar, de televisão para se divertir, ou seja, do consumo para serem felizes.

O ritmo de vida dessa sociedade urbana se torna cada vez mais intenso através da racionalização da vida, num processo de reestruturação do espaço da cidade em suas formas de articulação com a dimensão ribeirinha, que ainda anima fragmentos do urbano. O processo de urbanização recente da cidade de Santarém, ao mesmo tempo que revela modificações significativas em termos econômicos, sociais e políticos, atreladas diretamente às contradições da vida social, resguarda as permanências de um tempo mais lento, por meio do qual muitos sujeitos encontram múltiplas estratégias de sobrevivência.

#### 4.4.1 Recurso, imaginário social e (sobre)vivência: os usos do rio definindo uma cidade

Importante é ressaltar que as mudanças verificadas aqui em torno da relação da cidade com o rio, ocorrem principalmente nas formas de uso do mesmo, nas práticas que se desenvolvem a partir dele. Essas mudanças não negam a importância que o rio representa para a dinâmica urbana de Santarém.

Como indicado, na tabela 18, a cidade reconhece a importância do rio como fundamental para o seu dinamismo. 91,67% dos informantes ratificam esta ideia afirmando que a importância do rio é grande para Santarém.

**Tabela 18 - Importância do rio para os informantes**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Importância do rio</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Grande	110	91,67
Média	7	5,83
Pequena	1	0,83
Nenhuma	2	1,67
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

Percebemos que estas mudanças, aqui analisadas, coexistem no espaço com um modo de vida que tem o rio como referência, e se apresenta principalmente através da permanência de usos já estabelecidos, que podem ser entendidos até mesmo como resistência a essas mudanças mais recentes. Ou ainda, conforme propôs Lefèbvre (2001), como resíduo, ou seja, espaços que não se deixam capturar ou aprisionar em modelos.

Assim, nesta realidade as relações entre a cidade e o rio, ao mesmo tempo em que sofrem transformações, também resistem através de usos presentes, por exemplo, em feiras, mercados e portos, que ainda colocam o rio como base para a reprodução das relações sociais.

É importante destacar o sentido e o papel que desempenham esses lugares de relação mais próxima com o rio na cidade de Santarém, pois os mesmos nos orientam a pensar que a dimensão ribeirinha dessa cidade não pode ser entendida enquanto um processo cristalizado ou imune às mudanças, e sim como uma dimensão que carrega consigo temporalidades distintas, e que se redefine em meio à expansão das novas lógicas econômicas para a região, e,

que resiste em espaços de mais íntima relação com o rio, colocados não apenas como referencial para a sobrevivência dos sujeitos, mas também como espaço de aproximação entre os sujeitos, sendo, portanto, referência material e simbólica para a reprodução da vida em suas múltiplas dimensões.

Esta multiplicidade se expressa na paisagem e no espaço urbano através de uma diversidade de formas de uso e de apropriações do rio, que se relacionam tanto às necessidades de reprodução econômica, como às expressões da sociedade por via dos apelos culturais ligados às singularidades e particularidades regionais, que representam a permanência de uma dinâmica ribeirinha em fragmentos, em objetos, em símbolos, em práticas, sejam estas econômicas, políticas e socioculturais, que, num movimento de interação, produz um uso ribeirinho.

**Tabela 19 - Principais usos dos rios para os informantes**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Uso dos rios</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Recursos	12	10,00
Lazer	16	13,33
Contemplação da paisagem	7	5,83
Transporte	34	28,33
Turismo	4	3,33
Transporte e recursos	15	12,50
Transporte/lazer	4	3,33
Contemplação da paisagem/lazer	5	4,17
Usa de diversas formas (lazer/transporte/contemplação/recursos /turismo)	23	19,17
Não vai/usa	0	0,00
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: Trabalho de campo, julho (2009).

A principal forma de uso do rio indicada na tabela 19 consiste no transporte fluvial (28,33%). Ainda assim, no que consiste a importância desta forma de deslocamento (tabela 20), envolve as relações que as atividades desenvolvidas à beira-rio têm com este tipo de transporte. Nesse sentido temos a entrada e saída de mercadorias por meio de embarcações, assim como a chegada e saída de consumidores.

olha o transporte fluvial é eu uso, eu tenho uma venda de gás de [...] de petróleo. Então os barcos vêm das comunidades, ancoram ai em diversas áreas do porto de Santarém e agente os abastece e também ancoram aqui no cais da Vila Arigó quando eles vêm comprar diretamente no nosso comércio. (Informação verbal)<sup>41</sup>

**Tabela 20 – Importância do transporte fluvial**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Importância do transporte fluvial</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Grande	78	65,00
Média	21	17,50
Pequena	17	14,17
Nenhuma	4	3,33
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: trabalho de campo, julho (2009).

A importância do transporte fluvial é significativa, pois é este que dá suporte para o desenvolvimento de muitas atividades realizadas na orla da cidade, sejam estas comerciais, de serviços ou turísticas. Com isso, 65% dos informantes afirmam ser de grande importância para suas atividades a utilização de meio de transporte. Alguns, por não usarem diretamente, apontam que este tem importância média, o que totaliza 17,50% dos informantes, enquanto 14,17% consideram sua importância pequena.

Ainda assim, entendemos que o barco é um dos elementos mais importantes para a expressão da face ribeirinha de Santarém. Trata-se de um símbolo que compõe a paisagem urbana da cidade, distribuindo-se ao longo de toda a faixa de orla.

A frequência de uso deste tipo de transporte (tabela 21) se apresenta de diferentes maneiras, dada a importância do mesmo. 28,33% usam o transporte fluvial diariamente, seja para subsidiar suas práticas comerciais ou para seu próprio deslocamento no espaço intraurbano.

<sup>41</sup> (Sr. Joaquim M. Pereira, comerciante, 57 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior.).



**Tabela 21 – Frequência de uso do transporte fluvial**

<b>Orla da cidade de Santarém</b>		
<b>Frequência</b>	<b>Abs.</b>	<b>%</b>
Diariamente	34	28,33
Semanalmente	19	15,83
Mensalmente	17	14,17
Semestralmente	7	5,83
Anualmente	12	10,00
Não usa	31	25,83
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100</b>

Fonte: trabalho de campo, julho (2009).

Segundo levantamento realizado pela Delegacia Fluvial de Santarém, estão cadastradas 4.802 embarcações nesta cidade. Entre estas 2.421 embarcações estão voltadas para o transporte de cargas e passageiros e 2.381 são destinadas ao serviço de pesca. Diante da diversidade de tamanho e das atividades desenvolvidas são classificadas pela SEMOP (2010) da seguinte maneira:

- a) Rabetas – são pequenas canoas motorizadas e atendem ao deslocamento de pessoas entre a sede do Município e as comunidades mais próximas ou entre comunidades, especialmente nas regiões dos rios Arapiuns e Tapajós, do Lago Grande do Curuai, Arapixuna, e de várzeas (Aritapera, Ituqui, Tapará);
- b) Bajas – são canoas de cascos maiores, com motor de centro, que atendem ao transporte de pessoas ou especificamente para atividades de pesca. Essas pequenas embarcações também conduzem boa parte da produção de áreas de várzea e das comunidades próximas até Santarém;
- c) Barcos pequenos – em sua maioria são utilizados nas atividades de pesca e escoamento da produção das comunidades próximas; em casco de madeira com motor de centro, possuem apenas um convés e são conduzidos diretamente pelo proprietário e mais uma pessoa;
- d) Barcos de linha de pequeno e médio porte – sendo sua principal finalidade o transporte de passageiro e mercadorias, realizam deslocamento entre as comunidades locais e a sede do Município em linhas regulares semanais. Os destinos dessas embarcações são as comunidades ribeirinhas e/ou aquelas localizadas nas regiões do Tapajós, Arapiuns, Arapixuna, Lago Grande e várzeas de Santarém.

- e) Barcos de turismo – embarcações de pequeno e médio porte, destinadas exclusivamente para fretes e transporte de turistas. Ancoradas na frente da cidade, sua utilização depende do fluxo de turistas com destinos para as comunidades rurais ou para as áreas de praias;
- f) Barcos de linha de grande porte – em madeira ou em ferro, essas embarcações atendem exclusivamente ao transporte de cargas e passageiros em trechos intermunicipais. Com saídas regulares semanais, essas embarcações atendem aos diversos interesses de seus passageiros e realizam a interligação entre Santarém e os Municípios de Itaituba, Aveiro, Juruti, Terra Santa, Oriximiná, Óbidos, Curuá, Alenquer, Monte Alegre, Prainha e Almeirim;
- g) Navios de linha interestaduais – na sua maioria estes navios são construídos em ferro, realizam o transporte de passageiros e cargas para Belém (PA), Manaus (AM) e Macapá (AP), atendendo também aos municípios localizados no trecho percorrido;
- h) Balsas boiadeiras ou transportadoras de mercadorias (ferry boat) – atendem principalmente ao transporte de animais (bovinos, caprinos, equinos, bubalinos) e de mercadorias (barro, cimento, madeira, automóveis, gêneros alimentícios etc.);
- i) Lanchas de linha intermunicipais – atendem ao transporte de passageiros entre Santarém e os municípios vizinhos.

Estas embarcações se organizam ao longo da beira-rio em Santarém (Fotografia 30) nos portos improvisados e nos de jurisdição municipal:

- a) na Praça Tiradentes (Fotografia 31), onde atracam as embarcações de médio e pequeno porte que transportam cargas e passageiros de Macapá e municípios vizinhos, localizados na zona portuária 01, à beira do cais de arrimo, na frente da cidade;
- b) Porto da Vila Arigó, onde atracam barcos de pesca e balsas de cargas; está localizado no bairro da Prainha;
- c) Porto de Santana do Tapará e Porto do Patacho, que interliga os Municípios de Santarém e Juruti.

Fotografia 30 – BARCOS NA ORLA DE SANTARÉM: as embarcações distribuem-se ao longo de toda a faixa de orla da cidade, são de todos os tipos, tamanhos, e cores. Possuem denominações que referenciam lugares, geralmente seus locais de origem, ou pessoas, quando homenageiam alguém. Distribuem-se ao longo da frente da cidade, atracando na areia. Enquanto os navios graneleiros atracam nas modernas estruturas do porto da Cargill, como o que podemos visualizar discretamente ao fundo na fotografia.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 31 – PORTO DA PRAÇA TIRADENTES: popularmente conhecido como terminal de cargas consiste num local de intensa movimentação de pessoas e mercadorias. Neste organizam-se os barcos de viagens e balsas, ao longo do aterro improvisado para embarque/desembarque. Observam-se também caminhões de transportadoras organizados em fila enquanto carregadores retiram os produtos dos barcos para abastecê-los, ao mesmo tempo em que os passageiros embarcam carregando seus pertences.



Fonte: Autoria própria (2011).

Há ainda os portos de natureza privada pertencentes a empresas transportadoras de cargas e mercadorias: portos de Combustível (Sheel, Petrobrás e FOGÁS), porto da Feira Agropecuária.

Outros pequenos portos improvisados completam a estrutura portuária: estaleiro do Candinho, estaleiro da Igreja da Paz, porto do Mapiri, Marina do Iate Clube, Porto da Enseada do Laguiño, porto da frente do Mercado 2000, porto localizado em frente da Capitania dos Portos, Terminal Fluvial Turístico, Porto do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Porto do São Marcos, Estaleiro Gamboa, Frigorífico Edifrigo, Estaleiro Tapajós e Frigorífico Peixão.

Nestes portos diversas relações os dinamizam das mais próximas as mais distantes ao lugar, mesmo quando estes espaços estão voltados para lógicas que se configuram numa escala espacial externa à cidade e se expressam a partir de uma prática econômica vertical, fundamentadas numa racionalidade econômica que parece não se revelar na dinâmica do lugar.

Além dos barcos e portos que reforçam a dimensão ribeirinha da cidade, temos ainda enquanto símbolos e objetos representativos deste uso ribeirinho os mercados, como o Mercado 2000, o mercado municipal; as feiras, como a Feira do Produtor Rural (Fotografia 32) e a Feira do Pescado (Fotografia 34); e ainda todo o cais de arrimo das margens do rio Tapajós.

Estes são espaços que resguardam uma temporalidade que (r)existe, perspectivas e modos de vida que persistem em existir para continuar proporcionando a reprodução da vida dos sujeitos, que têm o rio como elemento fundamental para a sua sobrevivência.

Fotografia 32 - FEIRA DO PRODUTOR RURAL: barraca comercializando a produção da várzea e do planalto<sup>42</sup> na feira do tablado e ao fundo o navio graneleiro atracado no porto da multinacional Cargill.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 33 - FEIRA DO PESCADO: localizado à beira do cais, especificamente dentro do rio sua estrutura parece imitar as palafitas características da Amazônia.



Fonte: Colônia de Pescadores Z-20 (2011).

---

<sup>42</sup>Em trabalho de campo percebemos que na feira os sujeitos referenciam dois lugares de produção usando dois termos distintos: várzea e planalto. O termo várzea refere-se à produção que vem das comunidades ribeirinhas nas proximidades de Santarém, sendo que o termo planalto refere-se à produção que vem dos pontos mais elevados do relevo, geralmente de comunidades à beira da estrada.

As atividades desenvolvidas desses espaços estão ligadas ao tempo da natureza e são condicionadas, em certa medida, pela dinâmica das enchentes e vazantes do rio. Parte da produção comercializada nas feiras e mercados da cidade é oriunda das áreas de várzeas, que durante seis meses do ano ficam alagadas devido às cheias do rio. Nesse período, os produtores criam alternativas de continuar o cultivo, através das “hortas elevadas” e de continuar a prática da pecuária, através das “cercas altas”, que são construídas com toras de madeiras para proteger os animais das áreas alagadas. Ao longo da margem do Tapajós estão situadas as populações ribeirinhas, constituídas de famílias nativas que praticam o extrativismo e a pesca artesanal. Assim, no contexto desse contato/dependência, múltiplas temporalidades se formam.

A Feira do Pescado, também expressa a coexistência de temporalidades distintas na beira-rio de Santarém. Construída recentemente, está localizada em frente ao Mercado 2000 e é administrada pela colônia de pescadores Z-20, juntamente com a prefeitura municipal. Nela os pescadores podem comercializar diretamente com o consumidor sua produção, ou com os atravessadores, que também desenvolvem atividades no espaço da feira. A distribuição destes sujeitos obedece a normas de convivência com delimitação espacial para que os grupos desenvolvam suas atividades. Na feira também são comercializadas hortaliças e produtos da culinária regional (Fotografia 34).

Fotografia 34 - ORGANIZAÇÃO INTERNA DA FEIRA DO PESCADO: neste espaço os pescadores e feirante se distribuem seguindo a uma organização estabelecida pelos administradores da feira. De imediato visualizamos o espaço voltado para a venda de hortaliças também correspondentes aos atravessadores do pescado, e ao fundo temos a área reservada para os pescadores cadastrados na Colônia de Pescadores Z-20.



Fonte: Autoria própria (2011).

Fotografia 35 - Anúncio de saída da embarcação para outra cidade, informando que o preço do serviço de transporte pode ser combinado.



Fonte: Himerson Oliveira (2011).

Nestes espaços produzidos por relações horizontais, as relações econômicas encontram no circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 1979) suas estratégias de reprodução, através de uma diversidade de funções das dinâmicas alternativas e das formas de (sobre) vivências (MALHEIRO; SILVA, 2005).

Os barcos, as feiras e os mercados expressam de forma mais nítida esse circuito alternativo, pois são espaços institucionalizados de intercâmbio e troca, com postos de trabalho e seus respectivos sujeitos, com suas atribuições e práticas cotidianas. Nesses espaços as relações de cooperação entre feirantes, produtores e atravessadores são muito comuns, assim como o sistema de trocas de favores ou de produtos, que caracterizam um tipo de prática econômica que pode garantir a subsistência e a permanência das pessoas na cidade. Neste processo, o valor monetário se relativiza, uma vez que os bens passam a ser avaliados pelo valor de uso e não principalmente pelo valor de troca, fazendo com que prevaleçam princípios baseados em relações interpessoais (SÁ et al, 2006) (Fotografia 35). Dessa forma, no circuito inferior, quem dita as regras não são apenas os valores econômicos, mas também os critérios sociais, as normas morais, o ritual e o simbólico.

A dinâmica desses espaços é regida por sujeitos vindos de localidades ribeirinhas e de bairros, colônias e vilas, muitos localizados em torno de rodovias e estradas. Nesse sentido, os produtos comercializados nas feiras da cidade são oriundos de 87 comunidades e de seis bairros localizados na área considerada urbana do Município de Santarém, onde a produção agrícola é feita de forma tradicional nas pequenas unidades produtivas de base familiar. A produção é transportada para a cidade através das estradas por ônibus de linha ou veículos próprios. E o que não fica nas feiras e mercados da cidade sai pelo porto de Santarém nos barcos para outros municípios da região, para Belém, e para os estados do Amazonas e Amapá (SÁ et al, 2006).

Além da comercialização nas feiras e mercados e do intenso fluxo de embarcações, encontramos na beira-rio de Santarém aqueles que têm suas atividades cotidianas produzidas num ritmo acelerado do urbano e pela lógica das relações econômicas da cidade, e que numa tentativa de fuga dessa dinamicidade buscam por tranquilidade na contemplação do movimento lento das águas do rio (Fotografia 36).

como eu de certa forma eu moro na esquina do rio Amazonas com Tapajós [...] então pela manhã, uma coisa que me traz extremamente paz, tranquilidade de



espírito essas coisas todas, é eu contemplar o sol nascendo na calmaria do rio [...] Me traz, também uma paz de espírito imensa. (Informação verbal)<sup>43</sup>.

Ao parar para olhar o rio, encontram com outros sujeitos que buscam o mesmo. Neste momento realizam a troca, não aquelas troca das relações econômicas e sim a troca de experiências, de vivências, de trajetórias.

Carregadas por um imaginário próprio do lugar, que se reproduz nas lendas e contos registrados na memória daqueles que explicam alguns fenômenos naturais, a partir deste imaginário que é construído e recriado pelos sujeitos do lugar.

Adalberto Silva, comerciante na praia do Maracanã, explica o grande temporal que ocorreu no dia de seu nascimento a partir de uma das mais famosas lendas da região, a lenda da cobra grande.

[...] Eu sou daqui de Santarém, eu nasci na fundação SESP, quando eu nasci até o mundo escureceu. A mamãe pensava que eu era filho do cobra grande, deu um temporal muito forte [...] Por que olha, o temporal né, a luz apagou, ai minha mãe disse “meu filho nasceu debaixo de temporal, raio, essas coisas e cobra grande é que nasce assim”. Mas não, era o Santarém que vinha nascendo. (Informação verbal)<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> (Sr. Joaquim M. Pereira, comerciante, 57 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C Trindade Junior).

<sup>44</sup> (Adalberto Silva, Comerciante, 59 anos, entrevista realizada em 10/09/2010, por Saint Clair C. Trindade Junior).

Fotografia 36- CONTEMPLAÇÃO DA PAISAGEM: fim de tarde às margens do rio, um senhor sentado na beira-rio contemplando o encontro das águas do rio Tapajós com o Amazonas.



Fonte: Himerson Oliveira (2011).

Fotografia 37 - FESTA DE SÃO PEDRO: realiza todos os meses de julho em Santarém, os romeiros em sua maioria pescadores e seus familiares, saem em procissão carregando o santo padroeiro em uma berlinda, enfeitada com flores, alguns carregam miniatura de embarcações em sinal de gratidão por alguma benção atendida.



Fonte: Colônia de Pescadores Z-20 (2011).

Esse imaginário do lugar compõe a cultura, as festas, o lúdico, o artístico. E ficam registradas nas festas da cidade, preenchidas de significados religiosos.

A festa do Sairé, por exemplo, surgiu no seio do aldeamento religioso do Tapajós, como estratégia de difusão da fé cristã. Assim, durante os rituais de danças e cantos das festas religiosas os índios saíam em procissão carregando um semicírculo de madeira de um metro e quarenta de diâmetro, no qual dois outros semicírculos menores são inscritos, tangente um ao outro e tocando o grande diâmetro. Alguns naturalistas que presenciaram as primeiras procissões do Sairé apontam diversos significados ao mesmo, todos ligados a símbolos da religião cristã. Atualmente a festa do Sairé foi retomada na vila de Alter-do-Chão. A ocasião da festa é aproveitada por outras manifestações culturais através de danças tradicionais e da culinária, entre outras.

Assim como esta, diversas festividades religiosas são realizadas em Santarém, assim como nas comunidades próximas a esta. Como sugere o Sr. Hilário Coimbra:

São as festas religiosas, toda comunidade tem uma igreja, toda comunidade tem um santo ou uma santa padroeira. Então nesses dias da padroeira é festa direto, então existe essa cultura de fazer. Outra procissão é a de São Pedro. Santarém tem uma procissão muito grande aqui no rio quando é dia de São Pedro, nas festas junina né, os barcos se enfeitam todos e saem. Tem um roteiro, saem do porto bem em frente lá do terminal turístico e de lá vai até a Prainha e retorna até em frente do porto da Cargill. (Informação verbal)<sup>45</sup>.

A festa de São Pedro (Fotografia 37) nos chama a atenção, uma vez que a procissão é realizada em romaria fluvial, para a qual os barcos são enfeitados com adornos e seguem o barco da colônia de pescadores Z-20, levando a imagem do santo padroeiro.

Um detalhe a ser considerado na festa de São Pedro é a presença cada vez mais atuante da delegacia fluvial, fiscalizando a participação dos romeiros no que se refere às condições das embarcações e equipamentos de segurança. Esse fator vem influenciando na diminuição de romeiros acompanhando a procissão. O que se percebe é um confronto entre dois níveis de realidade, a presença do Estado atuando através das normas, leis, códigos e regras e ainda a dimensão sociocultural, representada pela religiosidade.

Observamos dessa forma, que o uso ribeirinho revela-se principalmente pelo que Santos (2006) chama de tempo lento. Este é o tempo do cotidiano, o tempo do vivido ou ainda, da vida do dia-a-dia, onde persistem tradições, hábitos e costumes. É o tempo da

---

<sup>45</sup> (Hilário Coimbra – Secretário da SEMOP, entrevista realizada em 08/09/2010, por Saint Clair C Trindade Junior.)

religiosidade, que se revela nas cidades ribeirinhas, principalmente pela influência católica, que alcança a dimensão social e política quando se insere na vida da cidade a partir de sua singularidade e acaba por definir um modo de vida permeado pela notabilidade; e principalmente é o tempo do rio, não apenas o tempo natural do rio, mas também o seu tempo social (MALHEIRO; TRINDADE JUNIOR, 2009), que estrutura o cotidiano das feiras, dos portos improvisados, do cais de arrimo, e também dos mercados, seja através do ribeirinho que comercializa sua produção, seja através do cidadão que procura nesses espaços alimentos para sua sobrevivência. Estes sujeitos definem a identidade ribeirinha de Santarém, ao reproduzir lentamente as diversas formas de uso dos cursos fluviais.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao chegar ao termino deste trabalho gostaríamos de salientar algumas considerações. Primeiramente retomando a importância de nossos instrumentos metodológicos para o desenvolvimento da pesquisa, os quais nos permitiram compreender a realidade em suas diferentes formas de expressão. Apontando elementos para análise da produção do espaço e o processo de reestruturação urbana da cidade de Santarém, reconhecendo as mudanças e permanências no que se refere à sua dimensão ribeirinha frente a urbanização regional recente.

A análise da bibliografia revisada nos apontou pressupostos teóricos que clarearam a compreensão da produção social do espaço urbano no cerne de suas contradições. Destacamos ainda a importância do trabalho de campo, pois a partir da observação da realidade pudemos visualizar os processos, os sujeitos e o cotidiano dos diferentes espaços de Santarém. Viajar pelo imaginário dos cidadãos e dos ribeirinhos que usam a cidade, e com isso reconhecer suas expectativas, retomarmos suas memórias e entender suas praticas cotidianas, a partir de entrevistas.

Nesse sentido, traçamos uma trajetória analítica das mudanças e permanências que coexistem na realidade santarena a partir do reconhecimento, em termos teóricos, das especificidades da urbanização e da diversidade socioespacial da formação de cidades da Amazônia, reveladora da urbanodiversidade. Que nos permite reconhecer vários modelos de urbanização que foram impostos à região, considerando que não se tratam de tipos isolados, mas de urbanizações que se combinam e coexistem dentro de um mesmo espaço e que acabam por revelar as diversas faces de um mesmo ambiente urbano, produzindo com isso formas diferenciadas de ordenamento do espaço intraurbano seja este com características mais ribeirinhas, rodoviárias, pré-definidas ou espontâneas. Estes modelos aparecem em diferentes momentos da expansão urbana de Santarém, nos quais o desenho urbano toma como referencia para sua definição os contornos dos rios e posteriormente com a abertura da estrada espraiam-se ao longo das mesmas.

Não significa dizer que os novos vetores de crescimento da cidade anulam a importância do rio; pelo contrario, este reestrutura a forma urbana e passam a coexistir de forma articulada. Da mesma forma como a simples localização a margens dos rios não define por si só as cidades ribeirinhas na Amazônia A presença recente das novas estradas abertas não anulam a dimensão ribeirinha das mesmas. Verificamos com isso, a coexistência de

formas diversas de apropriação e produção do espaço urbano em Santarém, tanto em suas áreas de expansão da malha urbana, como a análise dos quatro bairros destacados nos demonstra, quanto nas faixas de orla da cidade o que inclui a chamada orla da cidade e o cais de arrimo.

Isso ocorre, uma vez que as atividades mais recentes apresentam novas dinâmicas, o que atribui novas funções para alguns fragmentos da cidade. No mesmo espaço onde, no passado, a borracha, a juta ou o ouro foram protagonistas, hoje é a fronteira de grãos que se dinamiza. Os pequenos trapiches, que eram responsáveis pelo embarque e desembarque de pessoas e mercadorias foram substituídos por um cais de arrimo que exerce a mesma função, mas que agora divide a faixa de orla de Santarém com o grande porto graneleiro da multinacional Cargill e com a chamada orla da cidade, um fragmento do urbano recentemente requalificado, voltado para atender ao turismo, ao lazer e à recreação. Entendemos todas essas transformações socioespaciais como reflexos dos processos mais gerais que se materializam no espaço intraurbano desta cidade.

Podemos afirmar que os espaços de orla de Santarém são os locais de maior possibilidade de comercialização de mercadorias, que, aliados ao transporte, consolidam-se como os principais pontos de escoamento da produção. “É a partir dos portos formais e informais existentes que se processa a maior movimentação de escoamento da produção agrícola familiar e do agronegócio” (SÁ et al, 2006, p. 125).

Na mesma medida que a faixa de orla aliada ao transporte fluvial é fundamental para a circulação e escoamento da produção agrícola familiar, é também para o agronegócio o principal indutor da expansão de uma fronteira agrícola na Amazônia.

Em síntese Santarém é uma cidade ribeirinha, não apenas por esta localizada as margens dos cursos fluviais, mas principalmente pelas relações de contato/dependência que desenvolve com as águas, visualizadas nas diferentes formas de uso do rio. Que ao mesmo tempo em que revelam novas práticas de reprodução do urbano, resguardam um uso ribeirinho, através das festas religiosas, através da circulação, do imaginário, no cotidiano das feiras, dos mercados e dos portos ou ainda das estratégias de sobrevivência das práticas econômicas desses espaços.

Diante do que aqui foi exposto, considerando as lacunas que ficaram, algumas questões ficam para reflexão.

No esforço de compreendermos as mudanças e as permanências pelas quais passam as cidades ribeirinhas na Amazônia, a partir de uma cidade média e de grande centralidade urbana na região do oeste do Pará, somos conduzidos a compreensão de uma especificidade

do urbano-regional, que, sintetiza o conjunto de relações, através da coexistência de diferentes tempos históricos, diferentes formas de uso do espaço, diferentes perspectivas de mundo. Elementos esses que se refletem na dinâmica de reprodução do urbano regional, revelando, com isso, a complexidade do urbano amazônico. Nesse sentido, considera-se a realidade em questão como uma tendência para a compreensão da organização das cidades ribeirinhas na Amazônia.

Do ponto de vista das permanências do uso ribeirinho, ou dos resíduos espaciais, até que ponto os espaços, que denotam a reprodução dessas r-existências diante das mudanças recentes impostas a região, podem ser considerados lugares ligados a dinâmica ribeirinha que reinventam a relação com o rio em outros contextos e acabam afirmando a sua importância para a compreensão das especificidades regionais.

E por fim, uma leitura das transformações, realizadas em escalas mais amplas, a partir das agroestratégias apontam mudanças que não envolve apenas os espaços da produção agrícola, mais ainda os espaços urbanos mostrando que os mesmo estão inter relacionados, numa interface do rural e urbano na Amazônia. Com base nisso, pensamos que algumas reflexões sobre as agroestratégias, devem está para além da desterritorialização de populações tradicionais e camponesas, envolvendo também os impactos destas nas dinâmicas de reestruturação das cidades.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA – ANEEL. *Despacho N° 1.887*, de 22 de Maio de 2009. Disponível em: <<http://www.aneel.gov.br/cedoc/dsp20091886.pdf>> Acesso: 15 mar. 2011.
- ALMEIDA, A. V. B. Agroestratégias e desterritorialização: os direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. In: ALMEIDA, A. V. B; CARVALHO, G. (Org) *O Plano IIRSA na visão da sociedade civil Pan-Amazônica*. Belém, FASE/COMOVA/UFGA, 2009.
- ALMEIDA, A. W. B. et all. *Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.
- \_\_\_\_\_. A reconfiguração da agroestratégias: novo capítulo da guerra ecológica. In: SAUER, S.; ALMEIDA, A. V. B. (Org.). *Terras e territórios na Amazônia: demandas, desafios e perspectivas*. Brasília: Editora da UnB, 2011. p. 27-44.
- BECKER, B. K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990. (Série Princípios).
- \_\_\_\_\_. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.
- CARLOS, A. F. A. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1992.
- \_\_\_\_\_. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.
- \_\_\_\_\_. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTRO, E. D. Dinâmica socioeconômica e desmatamento na Amazônia. *Novos Cadernos NAEA*. Belém; v. 8, n. 2, 2005.
- \_\_\_\_\_. Integração Sul-Americana do IIRSA Visão do Estado e dos Atores da Pan-Amazônica In: ALMEIDA, A. V. B; CARVALHO, G. (Org). *O Plano IIRSA na visão da sociedade civil Pan-Amazônica*. Belém: FASE; COMOVA; UFGA, 2009.
- CHIZOTTI, A. *Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais*. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 2008.
- CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana amazônica. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- \_\_\_\_\_. *O espaço urbano*. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989.
- DAMIANI, A. L; SEABRA, O. C. L. Resenha. In: *Revista do Departamento de Geografia da USP*, n 14, p. 101-102, 2001.



DIAS, E. A. Faces ribeirinhas de Mocajuba: paisagem e imaginário geográfico amazônico In: TRINDADE JUNIOR., S. C.; TAVARES, M. G. C. (Org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 73-92.

FONSECA, W. D. da. *Santarém: momentos históricos*. 4. ed. Santarém (PA): Gráfica e Editora Tiagão, 1996.

GASKELL, G. entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Org.) *Pesquisa qualitativa com texto, imagem, e som: um manual prático*. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 64-89.

GUILHON, N. *Confederados em Santarém*. Coleção “História do Pará”. Belém, Conselho Estadual de Cultura. 1979. (Série Arthur Vianna).

GONÇALVES, C.W.P. *Amazônia, Amazônias*. São Paulo: Contexto, 2001.

IBGE. *Censo demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

HARVEY, D. Espaços e tempos individuais na vida social In: \_\_\_\_\_. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2003.

LEFEBVRE, H. *Espaço e política*. Belo Horizonte: EDUFMG, 2006.

\_\_\_\_\_. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauros, 2001.

\_\_\_\_\_. *La production de l'espace*. Paris: Éditions Anthropos, 1981.

\_\_\_\_\_. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones península, 1978.

MACHADO, L. O. O controle intermitente do território amazônico. *Revista Território - UFRJ*. Rio de Janeiro; v. 2, n. 2, 1997.

MALHEIRO, B. C. P; TRINDADE JUNIOR., S. C. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins (Pará). In: TRINDADE JUNIOR., S. C; CARVALHO, G. *Pequenas e médias cidades na Amazônia*. Belém: UFPA, 2008.

MALHEIRO, B. C. P; SILVA, M. A. P. Faces ribeirinhas da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença. In: TRINDADE JUNIOR, S. C.; SILVA, M. A. P. *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005.

MARTINS, J. S. As temporalidades da história na dialética de Henri Lefebvre. In: \_\_\_\_\_. (Org) *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo, Hucitec, 1996. p. 13-23.

MAY, T. *Pesquisa social: questões, métodos e processos*. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

MASSEY, D.; KEYNES, M. Filosofia política da espacialidade: algumas considerações. *Geographia*. n. 12. Niterói: RJ, UFF; EGG, 2004, p.7-23.

MENDONÇA, M. C. *A Amazônia na era pombalina - correspondência inédita do governador e capitão general do Estado do Grão Pará e Maranhão*. Francisco Xavier de Mendonça Furtado 1751-1759. Rio de Janeiro, 1963.

MONTE-MOR, R. L. Cidade e campo, urbano e rural o substantivo e o adjetivo. In: FELDMAN, S. FERNANDES, A. *O urbano e o regional no Brasil Contemporâneo: mutações, tensões e desafios*. Salvador: EDUFBA, 2007.

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N. As políticas Federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. *Novos Cadernos NAEA*. Belém: NAEA/UFPA, v.7, n. 1, 2004.

OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva*. Manaus: Valer, 2000.

OLIVEIRA, J. M. G. C. *Expansão urbana e periferização de Santarém-Pa, Brasil: questões para o planejamento urbano*. *Diez años de cambios El Mundo, la Geografía y las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas Del X Coloquio Internacional de geocritica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008*. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/xcol/268.htm>> acesso em: 25 set. 2008.

PEREIRA, J. C. M. *Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. 2004. f. 127. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém.

\_\_\_\_\_. A urbanização da Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. In: CARDOSO, A. C. D. *O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas*. Belém: Ed. UFPA, 2006.

PEREIRA, J. C. M. A feição urbana da Amazônia contemporânea. *Proposta revista trimestral de debate da Fase*. Rio de Janeiro: FASE, v.1, n. 114, 2007.

SANTARÉM, PREFEITURA MUNICIPAL DE. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral – SEMPLAN. Informações Municipais de Santarém, 2010.

\_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Organizações Portuárias - SEMOP. Diagnósticos dos Portos, 2011.

\_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Turismo – SEMTUR. Anuários Estatísticos, 2010.

\_\_\_\_\_. Museu de arte Sacra de Santarém. Acervo Iconográfico, 2011.

PUTY, C. A. C. B. Agricultura empresarial mecanizada. In - *Zoneamento-Ecológico Econômico na área de influencia da Br 163 (Cuiabá-Santarém): gestão territorial*. v. 1: Diagnóstico do meio socioeconômico, jurídico e arqueologia. Belém: EMBRAPA, Amazônia Oriental, 2007. p. 229-252.

PINTO, L. F. *Memórias de Santarém*. Santarém: O Estado do Tapajós, 2011.

REIS, A. C. F. *Santarém: seu desenvolvimento histórico*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

SÁ, M. E. R.; COSTA, S. M. G.; TAVARES, L. P. O. O rural-urbano em Santarém: interfaces e territórios produtivos In: CARDOSO, A. C. D. *O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas*. Belém: Ed. UFPA, 2006

SANTOS, M. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1998.

\_\_\_\_\_. *Urbanização brasileira*. São Paulo: EDUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, P. R. dos. *Tupaiulândia*. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1974.

SELLTIZ, W. COOK, K. L. H. (Org. Norte-americana). MALUFE, J. GATTI, B.A. (Cord). *Métodos de pesquisa nas relações sociais*. 2. ed. São Paulo: EPU, v.1.

SILVA, C. A. da. *Crescimento urbano e periferação em Santarém: estudo do bairro do Amparo*. 2001. 102 f. Monografia (Curso de Graduação em Geografia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2001.

SOUZA, M. J. L. *O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

TRINDADE JUNIOR., S. C. Imagens e representações da cidade ribeirinha na Amazônia: uma leitura a partir de suas orlas fluviais. *Revista Humanitas*, Belém, v. 18, n. 2, p. 135-148, jun. 2002.

TRINDADE JUNIOR., S. C.; ROCHA, G. M. *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

TRINDADE JUNIOR., S. C.; TAVARES, M. G. C. (Org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JUNIOR, S. C.; SILVA, M. A. P. *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005.

VICENTINI, Y. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: EDUFPR, 2004.

ZAGO, N.; CARVALHO, M. P.; VILELA, R. A. T. (Org). *Itinerários de pesquisa: perspectivas qualitativas em sociologia da educação*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

## APÊNDICES

## APÊNDICE A – PLANO DE OBSERVAÇÃO SISTEMÁTICA

1. Material de apoio:
  - a. caderneta de campo; câmera fotográfica.
2. Itinerário:
  - a. Orla;
  - b. Bairro de padrão ribeirinho;
  - c. Bairro de padrão rodoviário;
  - d. Bairro de padrão espontâneo;
  - e. Bairro de padrão dirigido;
3. Aspectos a serem observados:
  - a. Práticas econômicas desenvolvidas:
    - i. Quais os tipos de práticas econômicas são desenvolvidos em relação com o rio?
    - ii. Estas práticas têm relação direta ou indireta com a estrada?
    - iii. Qual a abrangência econômica destas atividades?
    - iv. Estas atividades econômicas produzem encontro entre as pessoas?
  - b. Formas de deslocamento:
    - i. Quais as principais formas de deslocamento no âmbito intra-urbano e regional?
    - ii. Quais as principais vias de circulação utilizadas?
    - iii. Quais os principais meios de transportes utilizados?
  - c. Formas de uso e apropriação do solo:
    - i. Quais as principais formas de uso do solo?
    - ii. As formas de uso do solo observados possuem relação com o rio?
    - iii. As formas de uso do solo observados possuem relação com a estrada?
  - d. Cotidiano urbano:
    - i. Existem praticas cotidianas que demonstram relações com o rio?
    - ii. Existem diferenças em termos de ritmo de trabalho, em ritmo de vida?
    - iii. Quais as praticas que resguardam tradições culturais (danças, comidas, artesanato)?
    - iv. De que maneira as pessoas se relacionam com o rio em suas praticas cotidianas?
    - v. Existem formas de solidariedade e de organização?
    - vi. Existem conflitos inscritos no plano do vivido?
  - e. Paisagem urbana:
    - i. Quais os principais objetos/símbolos que demarcam o contato com o rio?
    - ii. Quais os objetos que demonstram mudanças significativas na paisagem?

## APÊNDICE B - FORMULÁRIO PARA A ORLA

### I – IDENTIFICAÇÃO DO IMÓVEL (CASA/TERRENO)

- 1) Localização: \_\_\_\_\_
- 2) Terreno: ( ) edificado ( ) não edificado ( ) com uso, mas não edificado: especificação \_\_\_\_\_
- 2) Área: a) do terreno: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup> b) da edificação: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>
- 4) Data de aquisição do imóvel: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.
- 5) Forma de aquisição do terreno: ( ) aforamento ( ) compra ( ) aluguel ( ) posse ( ) outro \_\_\_\_\_
- 6) Uso do imóvel: ( ) residencial ( ) serviço ( ) indústria ( ) comércio ( ) outro \_\_\_\_\_
- 7) Especificação da mercadoria/serviço em caso de uso não residencial \_\_\_\_\_
- 8) Tempo de funcionamento da atividade/moradia no local: \_\_\_\_\_
- 9) Abrangência da atividade em caso de uso não residencial: ( ) local/cidade ( ) municipal ( ) estadual ( ) regional ( ) nacional ( ) internacional.

### II – IMPORTÂNCIA DA ORLA/RIO:

- 1) O imóvel possui trapiche ou porto próprio? ( ) sim ( ) não
- 2) Importância do transporte fluvial: ( ) grande ( ) média ( ) pequena ( ) nenhuma
- 3) Importância do rio: ( ) grande ( ) média ( ) pequena ( ) nenhuma
- 4) Importância da orla: ( ) grande ( ) média ( ) pequena ( ) nenhuma
- 5) Freqüência no uso do transporte fluvial: ( ) diariamente ( ) semanalmente ( ) mensalmente ( ) semestralmente ( ) anualmente ( ) não usa.
- 6) Destino dos rejeitos sólidos e líquidos: ( ) fossa ( ) direto para o rio ( ) para o sistema de esgoto ( ) para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua ( ) coleta pública ( ) coleta particular ( ) outro \_\_\_\_\_

### III – SOBRE O USO DA ORLA/RIO.

- 1) Principal uso do rio: ( ) transporte ( ) contemplação da paisagem ( ) recursos (água, peixe etc.) ( ) lazer ( ) turismo ( ) manifestação cultural ( ) outro \_\_\_\_\_
- 2) Principal uso da orla: ( ) transporte ( ) contemplação da paisagem ( ) recursos (água, peixe etc.) ( ) lazer ( ) turismo ( ) manifestação cultural ( ) outro \_\_\_\_\_
- 3) A infra-estrutura da orla atende satisfatoriamente às suas necessidades? ( ) sim ( ) não
- 4) Principal problema apresentado na orla: \_\_\_\_\_
- 5) Principal vantagem de se localizar na orla: \_\_\_\_\_
- 6) Principal desvantagem de se localizar na orla: \_\_\_\_\_
- 7) Tem intenção ou disposição em se mudar para outra área da cidade que não seja a orla? ( ) sim ( ) não ( ) depende da área.
- 8) Sobre a necessidade de intervenções e de novas obras na orla da cidade: ( ) favorável ( ) desfavorável ( ) não há necessidade ( ) depende. \_\_\_\_\_
- 9) Uma ação a ser tomada pelo poder público para melhorar a orla: \_\_\_\_\_
- 10) Em sua opinião o rio está poluído? ( ) sim ( ) não
- 11) Indique um elemento que esteja causando essa poluição: \_\_\_\_\_
- 11) As áreas da orla ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para: ( ) espaços de recreação, lazer e turismo; ( ) construção de portos e trapiches públicos; ( ) construção de portos e trapiches particulares; ( ) estabelecimento de novas atividades econômicas comerciais e industriais; ( ) para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla; ( ) para fins habitacionais; ( ) para a construção de vias públicas abertas para os rios; ( ) devem ser mantidas como estão; ( ) outros \_\_\_\_\_
- 12) É favorável à criação de mais áreas públicas e de lazer na orla da cidade ( ) sim ( ) não
- 13) Parte da orla onde deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer? ( ) em áreas ainda naturalmente preservadas; ( ) em área sem uso específico ou subutilizadas; ( ) ao longo da orla a partir de remanejamentos e desapropriações; ( ) em áreas de feiras e mercados informais; ( ) outros \_\_\_\_\_

ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

## APÊNDICE C - FORMULÁRIO PARA OS BAIRROS

### I – IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO (CHEFE DE FAMÍLIA) E DO DOMICÍLIO VISITADO

- 1) Nome do Interlocutor: \_\_\_\_\_
- 2) Sexo ( )M ( )F.
- 3) Idade: \_\_\_\_\_
- 4) Número de pessoas que moram no domicílio: \_\_\_\_\_
- 6) Endereço: \_\_\_\_\_

### II - IDENTIFICAÇÃO DO IMÓVEL (CASA/TERRENO)

- 1) Localização: \_\_\_\_\_
- 2) Terreno:( )edificado ( )não edificado ( )com uso, mas não edificado: especificação \_\_\_\_\_
- 3)Data de aquisição do imóvel: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.
- 4) Forma de aquisição do terreno:( )aforamento ( )compra ( )aluguel ( )posse ( )outro \_\_\_\_\_
- 5) Uso do imóvel: ( )residencial ( )serviço ( )indústria ( )comércio ( )outro \_\_\_\_\_
- 6) Especificação da mercadoria/serviço em caso de uso não residencial \_\_\_\_\_
- 7)Tempo de funcionamento da atividade/moradia no local: \_\_\_\_\_
- 8)Abrangência da atividade em caso de uso não residencial:( )local/cidade ( )municipal ( )estadual ( )regional ( )nacional ( )internacional.

### II – IMPORTÂNCIA DO RIO:

- 1) O imóvel possui trapiche ou porto próprio? ( )sim ( )não
- 2) Importância do transporte fluvial: ( )grande ( )média ( )pequena ( )nenhuma
- 3) Importância do rio: ( )grande ( )média ( )pequena ( )nenhuma
- 4) Frequência no uso do transporte fluvial:( )diariamente ( )semanalmente ( )mensalmente ( )semestralmente ( )anualmente ( )não usa.
- 5) Destino dos rejeitos sólidos e líquidos:( )fossa ( )direto para o rio ( )para o sistema de esgoto ( )para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua ( )coleta pública ( )coleta particular ( )outro \_\_\_\_\_

### III – SOBRE O USO DO RIO.

- 1) Principal uso do rio: ( )transporte ( )contemplação da paisagem ( )recursos (água, peixe etc.) ( )lazer ( )turismo ( )manifestação cultural ( )outro \_\_\_\_\_
- 3) A infra-estrutura do bairro atende satisfatoriamente às suas necessidades?( )sim ( )não
- 4) Principal problema apresentado no bairro: \_\_\_\_\_
- 5) Principal vantagem de se morar neste bairro: \_\_\_\_\_
- 6) Principal desvantagem de morar neste bairro: \_\_\_\_\_
- 7) Tem intenção ou disposição em se mudar para outra área da cidade? ( )sim ( )não ( )depende da área.
- 8) Sobre a necessidade de intervenções e de novas obras no bairro, qual seria a ação a ser tomada pelo poder público para melhorar a vida no bairro: \_\_\_\_\_
- 9)Uma ação a ser tomada pelo poder público para melhorar a orla: \_\_\_\_\_
- 11) As áreas do bairro ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para: ( ) espaços de recreação, lazer e turismo; ( ) construção de portos e trapiches públicos; ( ) construção de portos e trapiches particulares; ( ) estabelecimento de novas atividades econômicas comerciais e industriais; ( ) para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla; ( ) para fins habitacionais; ( ) para a construção de vias públicas abertas para os rios; ( ) devem ser mantidas como estão; ( )outros \_\_\_\_\_
- 13) Em que parte do bairro deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer? ( ) em áreas ainda naturalmente preservadas; ( ) em área sem uso específico ou subutilizadas; ( ) a beira-rio a partir de remanejamentos e desapropriações; ( ) em áreas de feiras e mercados informais; ( ) outros \_\_\_\_\_

ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

**APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA: MORADORES**

1) Identificação do entrevistado:

- i) Qual seu nome? E sua idade?
- ii) Qual seu endereço?
- iii) Qual sua profissão?
- iv) Com que atividade você trabalha atualmente?
- v) Faça uma descrição do seu dia-a-dia?

2) Há quanto tempo você mora neste bairro?

3) Onde você morava antes vir para este bairro?

4) Qual a importância que o rio tinha no passado para o seu trabalho e sua vida?

6) Qual a importância que o rio possui hoje para o seu trabalho e a sua vida?

7) Qual a importância da rodovia para o seu trabalho e sua vida?

8) a chegada da rodovia na cidade provocou mudanças na sua vida? Quais?

9) qual a principal vantagem de morar neste bairro?

10) qual a principal desvantagem de morar neste bairro?

11) Que atividades você pratica no seu tempo livre?

12) Qual a importância que a beira-rio da cidade (orla) tem na sua vida (lazer, trabalho etc)?

13) As ações do poder público tem valorizado a importância do rio para a cidade? Por quê?



**APÊNDICE E - ROTEIRO DE ENTREVISTA: ESTABELECIMENTOS****COMERCIAIS**

- 1) Identificação do entrevistado:
  - i) Qual seu nome? E sua idade?
  - ii) Qual o endereço do estabelecimento?
  - iii) Especificação da mercadoria/serviço:
  - iv) Tempo de funcionamento da atividade no local:
- 2) Antes e desenvolver esta atividade aqui, desenvolvia a mesma em outro lugar? Onde?
- 3) Qual a vantagem de desenvolver esta atividade neste lugar e nesta cidade?
- 4) O rio já teve importância no passado para o desenvolvimento de seu negócio?
- 5) Qual a importância que o rio possui hoje para o seu negócio?
- 6) Qual a importância do transporte fluvial para sua atividade?
- 7) A chegada da rodovia à cidade provocou mudanças na sua atividade? Quais?
- 8) Os meios de comunicação (rádio, tv, telefonia fixa, telefonia celular, jornal) têm influenciado de alguma maneira o desenvolvimento de seu negócio? Por quê?
- 9) Qual a importância que a beira-rio da cidade (orla) tem para o desenvolvimento de seu negócio?
- 10) As ações do poder público têm valorizado a importância do rio e da beira-rio para a cidade e para o seu negócio? Por quê?

## **APÊNDICE F - ROTEIRO DE ENTREVISTA: MOVIMENTOS E ORGANIZAÇÕES SOCIAIS**

1) Identificação do entrevistado:

- i) Qual seu nome?
- ii) Qual sua idade?
- iii) Que organização você faz parte?
- iv) Qual a área de atuação desta organização?
- v) Qual o tempo de atuação?

2) Quando e por que surgiu a organização?

3) Quais as principais demandas da organização?

4) Na opinião da sua organização, o poder público tem reforçado ações que valorizem a dimensão ribeirinha da cidade? Quais?

5) Como se dá o diálogo com o poder público?

6) Que ações de mobilização têm sido tomadas para reforçar as tradições da cidade, especialmente aquelas ligadas ao rio?

7) Quais os pontos positivos e negativos da difusão dos meios de comunicação (telefonia, rádio, tv etc) para a cidade e para a atuação de sua organização?

**APÊNDICE G - ROTEIRO DE ENTREVISTA: REPRESENTANTES DO PODER  
PÚBLICO**

- 1) Identificação do entrevistado:
  - i) Qual seu nome?
  - ii) Qual sua idade?
  - iii) Em que instituição trabalha?
  - iv) Qual sua função?
- 2) Qual a importância do rio para a cidade?
- 3) Quais tem sido as preocupações e ações de sua instituição para valorizar a importância do rio para a cidade?
- 4) Os equipamentos existentes atendem às necessidades da população em relação ao uso do rio?
- 5) Qual o meio de circulação mais importante hoje para a cidade? Por quê?
- 6) Quais as ações que tem sido feitas para facilitar o acesso à cidade por via rodoviária e fluvial?
- 7) O potencial do rio tem sido aproveitado nas ações do poder público diante das demandas da população da cidade? Por quê?
- 8) Que equipamentos implementados na cidade têm reforçado a face ribeirinha da mesma?
- 9) Quais têm sido as ações de sua instituição no sentido de reforçar as tradições culturais da cidade, especialmente aquelas relacionadas ao rio?