



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

ÉRICA CORRÊA MONTEIRO



ESTIVAS, TABLADOS, TRAPICHES E OUTROS ARTEFATOS URBANÍSTICOS:
direito à cidade e acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha

BELÉM-PA
2025

ÉRICA CORRÊA MONTEIRO

ESTIVAS, TABLADOS, TRAPICHES E OUTROS ARTEFATOS URBANÍSTICOS:
direito à cidade e acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Doutora em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental.

Área de concentração: Desenvolvimento Socioambiental

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior

BELÉM-PA
2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)

- M772e Monteiro, Érica Corrêa.
Estivas, tablados, trapiches e outros artefatos
urbanísticos : direito à cidade e acessibilidade espacial na
Amazônia ribeirinha / Érica Corrêa Monteiro. — 2025.
435 f. : il. color.
- Orientador(a): Prof. Dr. Saint-clair Cordeiro da Trindade
Júnior
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará,
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-
Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico
Úmido, Belém, 2025.
1. Amazônia ribeirinha. 2. Cidades. 3. Acessibilidade
espacial. 4. Urbanodiversidade. 5. cidadania. I. Título.

CDD 307.121609811

ÉRICA CORRÊA MONTEIRO

ESTIVAS, TABLADOS, TRAPICHES E OUTROS ARTEFATOS URBANÍSTICOS:
direito à cidade e acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, como requisito final para obtenção do grau de Doutora em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental.

Área de Concentração: Desenvolvimento Socioambiental

Data da aprovação: 11 de dezembro de 2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Orientador | PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof.^a Dra. Simaia do Socorro Sales das Mercês
Examinadora Interna | PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof.^a Dra. Mirleide Chaar Bahia
Examinadora Interna | PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof. Dr. Michel de Melo Lima
Examinador Externo | PPGG/UEPA

Prof. Dr. Rogério Rego Miranda
Examinador Externo | PPGEIO/IFCH/UFPA

Prof. Dr. Thales Ravena Cañete
Suplente | PPGDSTU/NAEA/UFPA

Prof.^a Dra. Maria Goretti da Costa Tavares
Suplente | PPGEIO/UFPA

Aos amores da minha vida,
Nilza e José
(*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Esta tese é a materialização de um sonho que se iniciou na luta de uma mulher simples que, com grande dedicação, garantiu que sua filha disléxica – com dificuldades para aprender a ler, escrever e comunicar-se – conseguisse superar a falta de recursos financeiros, de educadores e de médicos especializados, mas também o preconceito de uma época em que essa condição era pouco conhecida e muito estigmatizada. Suas únicas ferramentas foram o amor e a obstinada insistência, que pavimentaram um caminho desafiador, e profundamente belo, para que a educação se tornasse o instrumento de transformação da vida de sua filha. Obrigada, minha mãe! Obrigada, meu pai! Amores da minha vida.

Iniciar o doutorado no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) era um desejo de longa data, motivado pela grande admiração relacionada aos trabalhos realizados pelos professores desse Programa de Pós-graduação. No entanto, por mais que eu soubesse que o caminho não seria fácil, jamais imaginaria que coincidiria com a pandemia no Brasil e, logo depois, com a partida dos meus pais, o que transformou o percurso em momentos tão sensíveis e desafiadores.

Diante de tantas batalhas superadas e de outras que ainda estão em processo de luta e de cura, agradeço a Deus, à Nossa Senhora de Nazaré e aos anjos por me guiarem e abençoarem-me em toda minha caminhada, sobretudo, por me colocarem perto de pessoas tão especiais e importantes. Elas me ajudaram a tornar essa trajetória mais suave e repleta de gentilezas.

Aos meus amados padrinhos, Maria Assunção e Raimundo Borges, a quem dedico meu profundo carinho e admiração. O apoio e a importância de vocês em minha vida são inestimáveis.

À tia Maura por todo carinho e gentileza em toda minha jornada.

Às minhas amigas e irmãs de infância, verdadeiro encontro de almas, que se mantêm presentes na minha vida e história. Seja nos momentos de tristeza e preocupações, nos choros e esporros ou nos sorrisos, alegrias e gargalhadas, vocês são muito amadas e admiradas: Andréa Barata, Marcelle Saraiva, Luciana Queiroz, Verena de Fátima, Haila Chagas e Joseane Diniz. Obrigada por tudo, meninas!

Ao Prof. Dr. Saint-Clair Trindade Júnior, o meu sincero reconhecimento. Sua importância como professor e orientador foi inestimável, marcada pela generosidade

em compartilhar seus conhecimentos de forma tão rica, didática e questionadora. Em meu momento mais sensível, quando a jornada parecia mais difícil, sua presença e seu apoio solidário me deram forças e confiança para continuar e finalizar a tese. Obrigada por me guiar até o fim.

Ao Grupo de Estudo e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade (GEOURBAM), coordenado pelo Prof. Dr. Saint-Clair Trindade Júnior. Expresso minha gratidão por todo o conhecimento, aprendizado e generosidade compartilhados. Foi uma alegria conhecer e conviver com todos queridos e grandes intelectuais, como Thayanna Barros, Carla Peixoto, Victor Mozart, Ágila Rodrigues, Michel Lima, Helbert Oliveira, Gabriel Leite e Vanessa Oliveira. Obrigada por tudo!

À Thayanna Barros, expresso um agradecimento especial por ter se tornado uma amiga tão importante durante toda a trajetória do doutorado. Sendo uma pessoa que esteve presente, ajudando-me de várias formas em diversos momentos – tanto no âmbito acadêmico quanto no pessoal – e incentivando-me ativamente na conclusão desta tese. Obrigada por todo apoio, Thay! Estarei sempre aqui.

À Carla Peixoto, por compartilhar tantos momentos bonitos e sensíveis nesta caminhada. Seu apoio foi muito importante. Agradeço, ainda, sua disponibilidade e gentileza na elaboração do *abstract* da tese.

À Marcelle Vilar, grande professora e mestra de conforto ambiental da Universidade Federal de Macapá (UNIFAP) e uma grande amiga de longos anos de caminhada. Agradeço-lhe por me receber tão bem em sua residência em Macapá (AP) e, principalmente, por me acompanhar nas entrevistas realizadas no bairro do Congós. O seu auxílio foi inestimável para o desenvolvimento desta tese.

Aos amigos da cidade de Afuá (PA), em especial, à família de Éder Furtado e, particularmente, à Dona Luizete, que me recebeu com tanto carinho em sua residência e me fez amar ainda mais pela cidade. Um agradecimento particular ao fotógrafo Éder Furtado, que me apresentou a cidade de maneira tão sensível. Sou grata, ainda, pela gentileza em autorizar o uso de seu olhar por meio de suas fotografias, cuja arte agrega tamanha riqueza a esta pesquisa.

Ao fotógrafo Giordano Santana, que, gentilmente, concedeu-me o uso de suas imagens da Rampa Santa Inês. Trata-se de outro olhar de grande riqueza que contribuiu significativamente para esta tese. Muito obrigada!

Desejo expressar um agradecimento à banca examinadora de minha tese de doutorado, em especial, às queridas professoras doutoras Simaia Mercês e Mirleide Baia, mulheres incríveis que muito admiro.

Ao Prof. Dr. Michel Lima, que sempre foi gentil e solícito em ajudar e esclarecer minhas dúvidas sobre a pesquisa, muito obrigada!

Ao Prof. Dr. Rogério Miranda, agradeço por aceitar o convite e pela contribuição que será, sem dúvida, valiosa.

Aos suplentes, o Prof. Dr. Thales Cañete e a Prof.^a Dra. Maria Goretti Tavares, sou agradecida pela disponibilidade e contribuições.

Ao Prof. Dr. Saint-Clair, minha eterna gratidão.

Muito obrigada!

RESUMO

Esta tese tem como objeto de estudo a acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha e objetivou analisar a forma que os sujeitos ribeirinhos, com ou sem deficiência ou com a mobilidade reduzida, com suas particularidades socioespaciais e sua diversidade humana, vivenciam a mobilidade e a acessibilidade espacial em seus espaços públicos, em especial nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA). A pesquisa problematiza a (re)produção das formas de intervenção urbana impostas em realidades com fortes vínculos ribeirinhos, assim como a importância assumida pelos valores da floresta, dos rios e de outros modos de vida que se fazem presentes nas práticas e vivências do cotidiano dos sujeitos que habitam essas cidades. A tese pauta-se na crítica às políticas urbanas que, juntamente com leis e normas - incluindo as de acessibilidade -, em particular aquelas formuladas a partir de referenciais exógenos, que, ao serem impostas de maneira padronizada, nem sempre vão ao encontro do direito à cidade e de uma vida digna baseada na diversidade urbana e no modo de vida das populações amazônicas. Ancorada no materialismo histórico e dialético, a investigação adota abordagem qualitativa, mobilizando técnicas de levantamento bibliográfico, análise documental, observação sistemática, entrevistas semiestruturadas individuais e em grupo focal, a fim de conhecer com maior profundidade espaços ribeirinhos representativos das três cidades analisadas. Os resultados indicam que a aplicação de modelos urbanísticos padronizados e de acessibilidade baseados em critérios normativos abstratos, desvinculados das especificidades e particularidades socioespaciais amazônicas, tende a intensificar processos de exclusão dos povos ribeirinhos, particularmente no que se refere às pessoas com deficiência e àquelas com mobilidade reduzida. Evidencia-se que os recortes empíricos das três cidades analisadas indicam a viabilidade de uma proposta de futuro orientada à reconciliação entre os desafios de acessibilidade espacial, a técnica moderna e a identidade territorial ribeirinha. Tal perspectiva decorre de um deslocamento do olhar para as próprias cidades tradicionais ribeirinhas, que sugerem modelos alternativos de planejamento urbano e demonstram o potencial desses grupos para ensinar e propor outras formas-conteúdo, alinhadas ao respeito e à valorização da cultura e dos modos de vida da região. Conclui-se que o reconhecimento das formas espaciais tradicionais, bem como das práticas e vivências

dos diversos corpos que lhes atribuem sentido, constitui condição necessária para a ampliação do conhecimento e para a formulação de políticas de acessibilidade compatíveis com a urbanodiversidade amazônica e com a efetivação do direito à cidade em contextos urbanos diferenciados.

Palavras-chave: Amazônia ribeirinha. Cidades. Acessibilidade espacial. Urbanodiversidade. Cidadania.

ABSTRACT

This thesis investigates spatial accessibility in riverside Amazon and aims to analyze how riverside subjects, with or without disabilities or with reduced mobility, considering their socio-spatial particularities and human diversity, experience mobility and spatial accessibility in their public spaces, especially in the cities of Belém (PA), Macapá (AP), and Afuá (PA). The research problematizes the (re)production of urban intervention models imposed on realities strongly shaped by riverside ties, as well as the importance assumed by the value of the forest, rivers, and other ways of life that permeate the everyday practices and experiences of those who inhabit these cities. The thesis develops a critical perspective on urban policies which, along with laws and regulations - including accessibility norms - particularly those formulated from exogenous frameworks, when imposed in standardized ways, do not always align with the right to the city and to a dignified life grounded in urban diversity and the ways of life of Amazonian populations. Anchored in historical and dialectical materialism, the investigation adopts a qualitative approach, mobilizing bibliographic review, documentary analysis, systematic observation, semi-structured individual interviews, and focus groups in order to gain deeper understanding of representative riverine spaces in the three analyzed cities. The findings indicate that the application of standardized urban planning and accessibility models based on abstract normative criteria, detached from Amazonian socio-spatial specificities and particularities, tends to intensify exclusion processes affecting riverside communities, particularly people with disabilities and those with reduced mobility. Empirical evidence from the three cities demonstrates the feasibility of a future-oriented proposal aimed at reconciling spatial accessibility challenges, modern technical approaches, and riverine territorial identity. This perspective emerges from a shift in analytical focus toward traditional riverside cities themselves, which suggest alternative models of urban planning and reveal the potential of these groups to teach and propose other form of contents aligned with respect for and valorization of regional culture and ways of life of the region. It is concluded that the recognition of traditional spatial forms, as well as the practices and lived experiences of the diverse bodies that attribute meaning to them, constitutes a necessary condition for expanding knowledge and for formulating

accessibility policies compatible with Amazonian urban diversity and with the realization of the right to the city in differentiated urban contexts.

Keywords: Riverside Amazon. Cities. Spatial accessibility. Urban-diversity. Citizenship.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Porto da Palha, Belém: área de atracagem de barcos	27
Fotografia 2 – Belém, Pará: calçadas quebradas do bairro do Entrocamento	34
Fotografia 3 – Santana, Amapá: trabalhadores informais utilizam cordas para retirar bagagens de passageiros de navios atracados	89
Fotografia 4 – Macapá, Amapá: a rampa de madeira, na orla fluvial da cidade, torna-se um lugar de encontros e de banhos no rio Amazonas	95
Fotografia 5 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial no transporte fluvial: navio tradicional da linha interestadual Belém(PA)-Santana (AP)	97
Fotografia 6 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial na saúde, adaptação do leito para bebê indígena.....	98
Fotografia 7 – Juruti, Pará: flexibilidade equatorial na educação – projeto redinhas de leitura do Casulo Alegria	99
Fotografia 8 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial temporária na política: luta pela dignidade na educação pública paraense	100
Fotografia 9 – Afuá, Pará, o ir e vir pelas estivas.....	103
Fotografia 10 – Vila da EMAPA, Afuá, Pará: a ponte como lugar de encontro e brincadeiras.....	108
Fotografia 11 – Afuá, Pará: Troca das tábuas de madeira por novas.....	113
Fotografia 12 – Belém, Pará: Porto da Praça Princesa Isabel	134
Fotografia 13 – Belém, Pará: terminal hidroviário Ruy Barata	135
Fotografia 14 – Belém, Pará: Praça Princesa Isabel	137
Fotografia 15 – Porto da Palha, Belém, Pará: o Porto visto a partir do rio Guamá	140
Fotografia 16 – Porto da Palha, Belém, Pará: condições precárias e insalubres de trabalho	143
Fotografia 17 – Macapá, Amapá: vista aérea da Avenida Francisco Torquato de Araújo, a Décima Avenida dos Congós.....	158
Fotografia 18 – Macapá, Amapá: Avenida Francisco Torquato de Araújo, a Décima Avenida dos Congós	162
Fotografia 19 – Macapá, Amapá: as palafitas coloridas da Décima Avenida dos Congós.....	167
Fotografia 20 – Afuá, Pará: a cidade vista do rio de dia	178

Fotografia 21 – Afuá, Pará: a cidade vista do rio à noite	179
Fotografia 22 – Afuá, Pará: vista aérea dos bairros da cidade: Centro, Capim Marinho e Cidade Nova.....	182
Fotografia 23 – Afuá, Pará: a criatividade local transforma a bicicleta em diversos modais.....	193
Fotografia 24 – Afuá, Pará: a cadeira de rodas afuaense.....	196
Fotografia 25 – Afuá, Pará: a cadeira de rodas adaptada tipo triciclo coberto.....	197
Fotografia 26 – Afuá, Pará: Avenida Barão do Rio Branco antes da implantação de sinalização visual de trânsito de ciclistas e pedestres.....	198
Fotografia 27 – Afuá, Pará: Avenida Barão do Rio Branco, dois anos após a implantação de sinalização visual de trânsito de ciclistas e pedestres	199
Fotografia 28 – Afuá, Pará: Praça Albertino Baraúna	201
Fotografia 29 – Afuá, Pará: rampa para o banho de rio.....	203
Fotografia 30 – Macapá, Amapá: Rampa Santa Inês, orla fluvial do bairro Santa Inês	247
Fotografia 31 – Macapá, Amapá: no navio tradicional, os passageiros viajam em redes de descanso	250
Fotografia 32 – Macapá, Amapá: partida da lancha expressa na Rampa Santa Inês	252
Fotografia 33 – Macapá, Amapá: vista aérea da Rampa Santa Inês e do Trapiche do Santa Inês, conhecido como Rampa de Fora	253
Fotografia 34 – Macapá, Amapá: abrigos improvisados para a proteção solar	256
Fotografia 35 – Macapá, Amapá: embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas	262
Fotografia 36 – A bordo de um navio tradicional: uma experiência mais rica da paisagem.....	266
Fotografia 37 – A bordo da lancha expressa: percepção da paisagem limitada	268
Fotografia 38 – A bordo do navio: área reservada a pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida	273
Fotografia 39 – Afuá, Pará: chegada ao amanhecer	276
Fotografia 40 – Afuá, Pará: vista aérea dos principais trapiches considerados porta de entrada da cidade, onde navios e lanchas expressas saem e chegam	277
Fotografia 41 – Afuá, Pará: escada e rampa que dá acesso ao navio.....	287

Fotografia 42 – Afuá, Pará: antigo Trapiche Municipal de Afuá	289
Fotografia 43 – Afuá, Pará: novo Terminal Hidroviário de Afuá	290
Fotografia 44 – Afuá, Pará: Feira do Produtor Rural.....	293
Fotografia 45 – Afuá, Pará: o movimento em frente ao Terminal Hidroviário de Afuá em dia e ação assistencial	302
Fotografia 46 – Afuá, Pará: a precarização de ruas tradicionais de madeira sobre palafita no Capim Marinho	306
Fotografia 47 – Afuá, Pará: a revitalização das ruas tradicionais de madeira sobre palafita no Capim Marinho	307
Fotografia 48 – Afuá, Pará: a revitalização das ruas tradicionais de madeira potencializa as sociabilidades e brincadeiras de ruas.....	308
Fotografia 49 – Afuá, Pará: área de lazer improvisada para brincadeiras	309
Fotografia 50 – Afuá, Pará: o fluxo de ida e volta definido por costumes e hábitos e raramente por normas técnicas de trânsito	313
Fotografia 51 – Afuá, Pará: a falta de acessibilidade espacial e atitudinal ameaça a liberdade individual das pessoas com deficiência	316
Fotografia 52 – Afuá, Pará: obras em frente à casa de uma pessoa que utiliza cadeira de rodas e uma idosa dificultam o ir e vir de ambos	317
Fotografia 53 – Afuá, Pará: a rampa da Praça Albertino Baraúna	319
Fotografia 54 – Afuá, Pará: a criatividade do guarda-corpo/banco	325
Fotografia 55 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: início da passarela de concreto, ponto de encontro entre mãe e filha	332
Fotografia 56 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: construção de uma ponte de madeira que conecta a passarela principal à residência	333
Fotografia 57 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: uso misto de pessoas sobre a passarela de concreto	338
Fotografia 58 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a descontinuidade da acessibilidade espacial.....	342
Fotografia 59 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a precarização da manutenção elétrica	344
Fotografia 60 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a bomba d'água que “puxa” água	345

Fotografia 61 – Porto da Palha, Belém, Pará: paisagem do Porto da Palha pela rua da Feira da Palha	355
Fotografia 62 – Porto da Palha, Belém, Pará: vista lateral do porto	357
Fotografia 63 – Porto da Palha, Belém, Pará: o intenso fluxo mesmo em áreas danificadas	360
Fotografia 64 – Porto da Palha, Belém, Pará: o intenso fluxo de vendas na madrugada	361
Fotografia 65 – Porto da Palha, Belém, Pará: plataforma fixa que conecta a rampa e a escada ao nível mais baixo da estrutura	362
Fotografia 66 – Porto da Palha, Belém, Pará: carregadores se equilibram sobre a rampa e o barco	363
Fotografia 67 – Porto da Palha, Belém, Pará: carregador se equilibra sobre a rampa-escada.....	365
Fotografia 68 – Porto da Palha, Belém, Pará: o guarda-corpo/banco.....	366
Fotografia 69 – Porto da Palha, Belém, Pará: os desafios do corpo vivido	371
Fotografia 70 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: eliminação do portal em favor de uma janela controlável.....	373
Fotografia 71 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: dificuldades na transferência entre a lancha e a plataforma flutuante	377
Fotografia 72 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: a falta de manutenção do piso tátil afeta a rota acessível para pessoas com deficiência visual	379
Fotografia 73 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: sentar como ato de resistência no espaço abstrato.....	382

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Estivas, pontes e passarelas: desenhos esquemáticos de usos e convívios diversos durante a maré cheia e a seca.....	107
Figura 2 – Da estiva à rua abstrata: impactos de mudanças qualitativas	115
Figura 3 – Décima Avenida do Congós, Macapá: perfil esquemático da paisagem	165
Figura 4 – Afuá, Pará: fotografia da paisagem da cidade, vista do rio, no final do século XIX	173
Figura 5 – Afuá, Pará: Fotografias da ocupação urbana da cidade de Afuá, no final do século XIX	174
Figura 6 – Bairro Central, Afuá: perfil esquemático de duas ruas de concreto sobre várzea	190
Figura 7 – Bairro Capim Marinho, Afuá: perfil esquemático de duas ruas de madeira sobre várzea.....	191
Figura 8 – Afuá, Pará: desenhos esquemáticos da rampa que forma uma piscina natural	205
Figura 9 – Afuá, Pará: desenho de como era o arranjo da praça antes do tablado de madeira e a rampa	206
Figura 10 – Afuá, Pará: desenho esquemático do uso da rampa para banho por pessoas com mobilidade reduzida	321
Figura 11 – Décima Avenida do Congós, Macapá: esquema visual de conflitos na passarela de concreto	340

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Tipos de manifestações de distorções da cidadania: clientelismo, populismo e siglismo	111
Quadro 2 – Normas Brasileiras de Acessibilidade.....	219

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA): localização no espaço amazônico	24
Mapa 2 – Belém, Pará: subdivisão da orla fluvial.....	126
Mapa 3 – Belém, Pará: localização dos portos da orla sul da cidade	127
Mapa 4 – Macapá, Amapá: localização das ressacas, em especial, do bairro dos Congós	153
Mapa 5 – Macapá, Amapá: localização da Avenida Francisco Torquato de Araújo, a Décima Avenida dos Congós	161
Mapa 6 – Afuá, Pará: mapa de localização do perímetro urbano da cidade	176
Mapa 7 – Macapá, Amapá: localização da Rampa Santa Inês	248

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APA	Áreas de Proteção Ambiental
APP	Área de Preservação Permanente
ASA	Amazônia Setentrional Amapaense
AU	Áreas Úmidas
CAESA	Companhia de Água e Esgoto do Amapá
CASP	Centro de Atividades Sociais da Periferia
CEA	Companhia de Eletricidade do Amapá
CNE	Conselho Nacional de Educação
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CODEM	Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém
Coopertrans	Cooperativas de Transportes Escolar e Alternativo da Ilha do Combu e Adjacentes
Coopmic	Cooperativa Mista da Ilha do Combu
COSAMPA	Companhia de Saneamento do Pará
CDPD	Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência
DETRAN	Departamento de Trânsito do Estado do Pará
EMAPA	Empresa de Exportação, Materiais e Alimentos do Pará Ltda
GEOURBAM	Grupo de Estudo e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Indústria Comércio e Minerais S.A.
MPF	Ministério Público Federal
NAEA	Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NBR	Normas Brasileiras
ONU	Organização das Nações Unidas
Pan Am	Pan American World Airways
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental
PMCMV	Programa Minha Casa, Minha Vida

Promaben	Programa de Saneamento da Bacia da Estrada Nova
RMB	Região Metropolitana de Belém
RMM	Região Metropolitana de Macapá
SEURB	Secretaria Municipal de Urbanismo
TCLE	Termo de Consentimento Livre Esclarecido
UBS	Unidade Básica de Saúde
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
ZEE Urbano	Zoneamento Ecológico Econômico Urbano

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	20
1.2	Do método de interpretação aos instrumentos de pesquisa	41
		59
	CAPÍTULO 2 – CONTRIBUIÇÕES PARA SE PENSAR O ESPAÇO AMAZÔNICO RIBEIRINHO: ENTRE MODERNIZAÇÕES, RESISTÊNCIAS E RECONCILIAÇÕES	59
2.1	O espaço amazônico: entre o global e o particular	60
2.2	Elementos teóricos: para pensar o espaço amazônico ribeirinho e a acessibilidade espacial	67
2.3	Cidades tradicionais ribeirinhas: das resistências, das contrarracionalidades e da flexibilidade equatorial.....	81
2.4	Estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches: expressões socioespaciais de direitos	102
	CAPÍTULO 3 – AS CIDADES RIBEIRINHAS: PRODUÇÃO DO ESPAÇO E PERFIS URBANOS DE BELÉM (PA), MACAPÁ (AP) E AFUÁ (PA).....	118
3.1	O ribeirinho.....	118
3.2	Belém: fragmentos da cidade tradicional ribeirinha na metrópole paraense	123
3.2.1	O Terminal Hidroviário Ruy Barata.....	130
3.2.2	O Porto da Palha.....	138
3.3	Macapá: cidade ribeirinha na faixa equatorial amazônica	145
3.3.1	Bairro do Congós: a Décima Avenida do Congós	158
3.4	Afuá: pequena cidade ribeirinha marajoara	169
3.4.1	Dos aspectos históricos à contemporaneidade	169
3.4.2	Expressões socioespaciais da cultura afuaense	186
	CAPÍTULO 4 – O DIREITO À ACESSIBILIDADE NA AMAZÔNIA URBANA RIBEIRINHA	208
4.1	O direito à acessibilidade na Amazônia ribeirinha.....	209

4.2	Desafios e perspectivas sobre a acessibilidade em documentos técnicos no Brasil	213
4.3	O <i>design</i> universal em face de uma acessibilidade na Amazônia ribeirinha.....	222
4.4	A acessibilidade ribeirinha a partir da diferenciação espacial	228
4.5	A acessibilidade ribeirinha à luz da dialética singular-particular- universal	232
CAPÍTULO 5 – AMBIÊNCIAS E VIVÊNCIAS URBANAS RIBEIRINHAS: PARA PENSAR UM FUTURO ACESSÍVEL.....		237
5.1	Afuá: ambiências e vivências urbanas ribeirinhas em uma pequena cidade amazônica	239
5.1.1	Embarque pela Rampa Santa Inês, em Macapá	246
5.1.2	Traslado: percepções e acessibilidade a bordo	264
5.1.3	Práticas, vivências e saberes de uma pequena e grande potência marajoara.....	275
5.2	Macapá: ambiência e vivências ribeirinhas em uma cidade média amapaense	329
5.2.1	A Décima Avenida do Congós: expressão de vida em área de ressaca	330
5.2.2	Para além da acessibilidade abstrata.....	347
5.3	Belém: ambiência e vivências urbanas ribeirinhas em uma metrópole amazônica.....	351
5.3.1	O Porto da Palha: interações entre a cidade e seu entorno de ilhas e comunidades rurais	354
5.3.2	O Porto da Praça Princesa Isabel: acessibilidade espacial entre demandas vividas do cotidiano e demandas turísticas	372
CONSIDERAÇÕES FINAIS		384
REFERÊNCIAS.....		392
APÊNDICES		419
Apêndice A – Roteiro para as entrevistas com moradores nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)		419
Apêndice B – Roteiro para a entrevista com trabalhador nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)		421

Apêndice C – Roteiro para a entrevista com comerciante nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)	423
Apêndice D – Roteiro para a entrevista com pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)	425
Apêndice E – Roteiro para a entrevista com mulheres nas cidades de cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)	427
Apêndice F – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	429

1 INTRODUÇÃO

A acessibilidade é um direito frequentemente negligenciado nas cidades do trópico úmido¹, embora seja um problema recorrente de exclusão que atravessa múltiplas dimensões da vida social e impacta o cotidiano de muitos amazônidas. Dado o vasto território do país, marcado por variadas diversidades regionais, existe o confronto entre a garantia de direitos e as realidades urbanas diferenciadas.

Em se tratando da sociedade amazônica, o direito à cidade acessível e equitativa ainda caminha a passos lentos, em particular, nas cidades tradicionais². Nelas, esse direito requer avanços em planejamento que contemple valores socioculturais engendrados no próprio lugar. Tais valores, que a região abriga como um diferencial, não se limitam a ela, mas são importantes para a formação da identidade da sociedade brasileira. No entanto, são notadamente negados em vários âmbitos sociais.

As profundas transformações do espaço regional amazônico, ocorridas a partir da década de 1960 com a inserção do modelo de modernização adotado em muitos municípios, acarretaram repercussões decisivas na configuração de suas cidades. A abertura das rodovias e a inclusão do espaço amazônico ao sistema capitalista global permitiram outra dinâmica econômica à região.

Essa nova dinâmica se desdobrou em mudanças na estrutura urbana regional, no processo de urbanização e, principalmente, na difusão do urbano³ como modo de vida (Trindade Júnior; Tavares, 2008), produzindo-se, assim, uma complexa relação entre formas-conteúdo modernos e tradicionais nas cidades amazônicas.

¹ Uma cidade localizada no trópico quente e úmido sul-americano deve refletir em suas formas espaciais de adaptabilidade e pertinência à sua realidade geográfica e sociocultural. O calor e o sol permanentes (35°C-40°C), a alta umidade relativa do ar (85%), pelo menos, em dez meses do ano, e as grandes precipitações demandam ventilação, sombra, proteção e conforto por parte da população, que, nesse caso, é de diversas origens e culturas (Rummenhoeller, 2008).

² Entendidas como aquelas cidades com uma estrutura urbana mais antiga, que apresentam dinâmicas econômicas herdadas do passado, assim como formas-conteúdo ligados ao forte enraizamento cultural e à proximidade com os saberes e valores da floresta, são cidades que resistem e coexistem com as transformações ocasionadas pela introdução de novos modelos de produção e de inovações tecnológicas na região (Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008).

³ Para Lefebvre (2016), a sociedade urbana diz respeito a um dado modo de vida, marcado por transformações contemporâneas desde o advento da industrialização e que passou a demarcar a vida de muitas cidades, conquanto seja, igualmente, extensiva a outros espaços existentes, próximos e além deles, isto é, o modo de vida urbano não se restringe à vida da cidade propriamente dita, uma vez que a dimensão do urbano influencia para além do tecido territorial que se projeta excetuando seus limites formais.

Embora a modernização, inegavelmente, exerça uma influência considerável na região, nem todas as cidades amazônicas aderiram a esse processo de maneira pasteurizante, como é o caso de muitas cidades ditas tradicionais e ribeirinhas. Por serem cidades ricas em conteúdo que incluem costumes, hábitos, ritmos próprios e comuns ligados à floresta, ao rio, às dinâmicas herdadas do passado etc., a sobreposição de um modo de vida urbano moderno encontrou resistência à sua completa absorção. Isso posto, significa dizer também que não houve uma rejeição total ao conteúdo urbano, mas, sim, a sua incorporação por meio de coexistências, conflitos e conciliações, como enfatizam Trindade Júnior e Tavares (2008, p. 10):

[...] existem aquelas cidades que não se caracterizam como espaço de apoio à mão-de-obra móvel e polivalente, o que nos faz sugerir que nem todas as cidades passam a se inserir da mesma maneira nessa nova dinâmica. Em algumas delas, muitas vezes ligadas ainda a dinâmicas econômicas herdadas do passado e às vias fluviais, o rural e o urbano se confundem, mostrando a intensa articulação da cidade com uma temporalidades ainda não totalmente assimilada pelas novas atividades e modo de vida implantados mais recentemente; ou, quando fortemente difundidos, criam impactos e resistências, que tendem a expressar múltiplas temporalidades e espacialidades conviventes e conflitantes, que conferem um caráter híbrido ao espaço (Trindade Júnior; Tavares, 2008, p. 10).

Essa lógica de contrarracionalidade⁴ (Santos, 2000, 2013) dos povos amazônicos é uma construção antiga. Ao longo do processo histórico de formação socioespacial da Amazônia, pode-se asseverar que os povos ribeirinhos foram submetidos, desde a colonização, a várias lógicas de dominação que buscava se impor ao território amazônico – de escravidão, servidão, exploração, marginalização etc. –, reflexo de diferentes modelos de desenvolvimento capitalista exercidos e impostos à região (Fraxe; Witkoski; Miguez, 2009).

Contudo, mesmo diante das condições mais adversas, esses povos inventaram e reinventaram formas de sobrevivência e de resistência ao longo dos séculos, sem perder seu referencial e sua identidade ancestral, seja ela indígena, negra e mestiça, presentes no seu modo de vida⁵, adaptando-se, passiva e ativamente, às sutilezas

⁴ Diante da tentativa de imposição da cultura hegemônica sobre as demais, têm-se racionalidades outras, alternativas, as contrarracionalidades, que se manifestam enquanto práticas não hegemônicas que buscam uma reconciliação direcionadas à emancipação (Santos, 2000, 2013).

⁵ O construto sobre o modo de vida tem origem na Sociologia e refere-se às transformações das sociedades tradicionais em meio ao avanço da sociedade urbana ao longo do Século XX. Para Seabra (2004), uma abordagem do modo de vida considera o plano da vida em seu dia a dia, cujas pessoas estão sempre negociando entre o viver e o vivido, isto é, entre o que se tem (as possibilidades) e o que

complexas dos múltiplos ambientes amazônicos (Arenz, 2000; Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008; Fraxe; Witkoski; Miguez, 2009).

Dessas resistências nascem também apropriações resguardadas nas paisagens das cidades ribeirinhas. Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) notam que culturas submetidas ao domínio da colonização, grupos subalternizados⁶, contribuíram também, e de maneira diversa, para a produção da cidade ribeirinha ao imprimirem suas marcas, coletivamente vividas, na paisagem dessas cidades.

Dentre as marcas culturais desses povos, destacam-se, nesta pesquisa, os sistemas de objetos, indissociáveis dos sistemas de ações (Santos, 2013), referentes à materialidade dos ambientes construídos e à imaterialidade das relações produzidas nas práticas espaciais e sociais inseridas no cotidiano das populações ribeirinhas.

Trata-se de arranjos de objetos com formas espaciais em estrutura de palafita, construídos sobre solos suscetíveis ou não a alagamentos (várzea, igapó, terra firme etc.) e chamadas de estivas, pontes ou passarelas de madeira⁷. Essas estruturas,

elas realmente vivem. Diferentes matrizes socioculturais, com suas próprias maneiras de viver, defrontam-se com as regras da indústria cultural. Essa, por sua vez, é uma frente avançada da cultura capitalista que coloniza e expropria o tempo (antes apropriado), sujeitando-o aos impulsos lógicos do mercado. Assim, na vida cotidiana (o cotidiano urbano), o viver corresponde à dimensão objetiva das práticas, enquanto o vivido, muito mais amplo, integra a subjetividade, sendo perpassado por retórica e por estetismos. A relação entre esses dois níveis forma a vida cotidiana (Seabra, 2004, p. 191).

⁶ Para Spivak (1985), o conceito de subalterno - ou o processo de subalternização - não se refere somente a uma classe social pobre ou explorada, mas a uma imposição que busca apagar de maneira violenta, por meio da violência epistêmica do projeto imperialista, meios, linguagens, tradições, identidades locais e vozes que poderiam ser reconhecidas como sujeitos soberanos, situando-se para além dos sistemas de conhecimento e leis da hegemonia europeia. Para a autora, o subalternizado, enquanto parte das colônias definidas como “outros”, é o produto da necessidade da Europa de se consolidar como um sujeito soberano. Ao constituir essa colônia para fins administrativos e de expansão de mercado, a Europa moldava o “outro” como uma quase imagem programada de sua própria lógica. Em outras palavras, a intenção não era permitir que o colonizado fosse exatamente igual ao colonizador, para não ameaçar o processo de dominação, nem totalmente diferente, a ponto de ser incontrolável. Dessa forma, o subalternizado é aquele que a lógica da hegemonia europeia tentou colocar à margem da história e do conhecimento, negando-lhes a capacidade de se autorrepresentar de forma soberana.

⁷ As estivas, as pontes e as passarelas, em cidades ribeirinhas, são nomes regionais dados às circulações e aos caminhos de madeira. São formas espaciais herdadas do passado, de engenharia vernacular, construídas sobre estacas em estrutura de palafitas, que utilizam a madeira como principal material construtivo e de disponibilidade local. Trata-se de objetos adaptados ao contexto hídrico local, em áreas suscetíveis ou não a alagamentos (rios, várzeas, igapós, área úmidas, terra firme etc.) e concebidos a uma altura elevada do solo e acima dos níveis d'água para proteção contra as cheias. Esses objetos não respondem apenas às necessidades pragmáticas de circulações de pessoas e mercadorias e de conexões físicas entre moradias, comércio e serviços, eles representam um dos elementos fundamentais da paisagem e da identidade territorial da cultura ribeirinha, funcionando como suporte físico para o modo de vida local, o que facilitam acesso, interações sociais, apropriações, encontros e sociabilidades.

assim como os trapiches e portos⁸, são consideradas por Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) marcas espaciais, na Amazônia, de identidade territorial ⁹ribeirinha, criadas pelas vivências e trocas de experiências desses grupos sociais. Portanto, são objetos geográficos que ajudam a concretizar uma série de relações, sejam elas sociais, políticas, históricas, culturais etc. (Serpa, 2010; Santos, 2014a).

A importância da identidade territorial ribeirinha e a necessidade de ampliar a discussão sobre a acessibilidade na região motivaram esta pesquisa, cujo objeto de estudo é a acessibilidade espacial na Amazônia, em especial, na Amazônia ribeirinha. A pesquisa parte da compreensão de que esses objetos da arquitetura ribeirinha, assim como hábitos e costumes, herdados do passado e com forte presença em diversas paisagens das cidades amazônicas – sejam metrópoles, cidades de médio e pequeno porte ou comunidades tradicionais – sobrevivem e resistem, coexistindo fortemente enraizadas ou de maneira residual, fragmentada ou híbrida com as imposições de formas-conteúdo urbanos modernos e de expansão da sociedade urbana contemporânea (Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008).

A delimitação desta pesquisa, quanto aos objetos considerados espaços públicos, parte de um estudo empírico realizado em três cidades amazônicas de portes diferenciados: Belém (PA), metrópole amazônica; Macapá (AP), considerada de porte médio; e a pequena cidade marajoara de Afuá (PA) (Mapa 1).

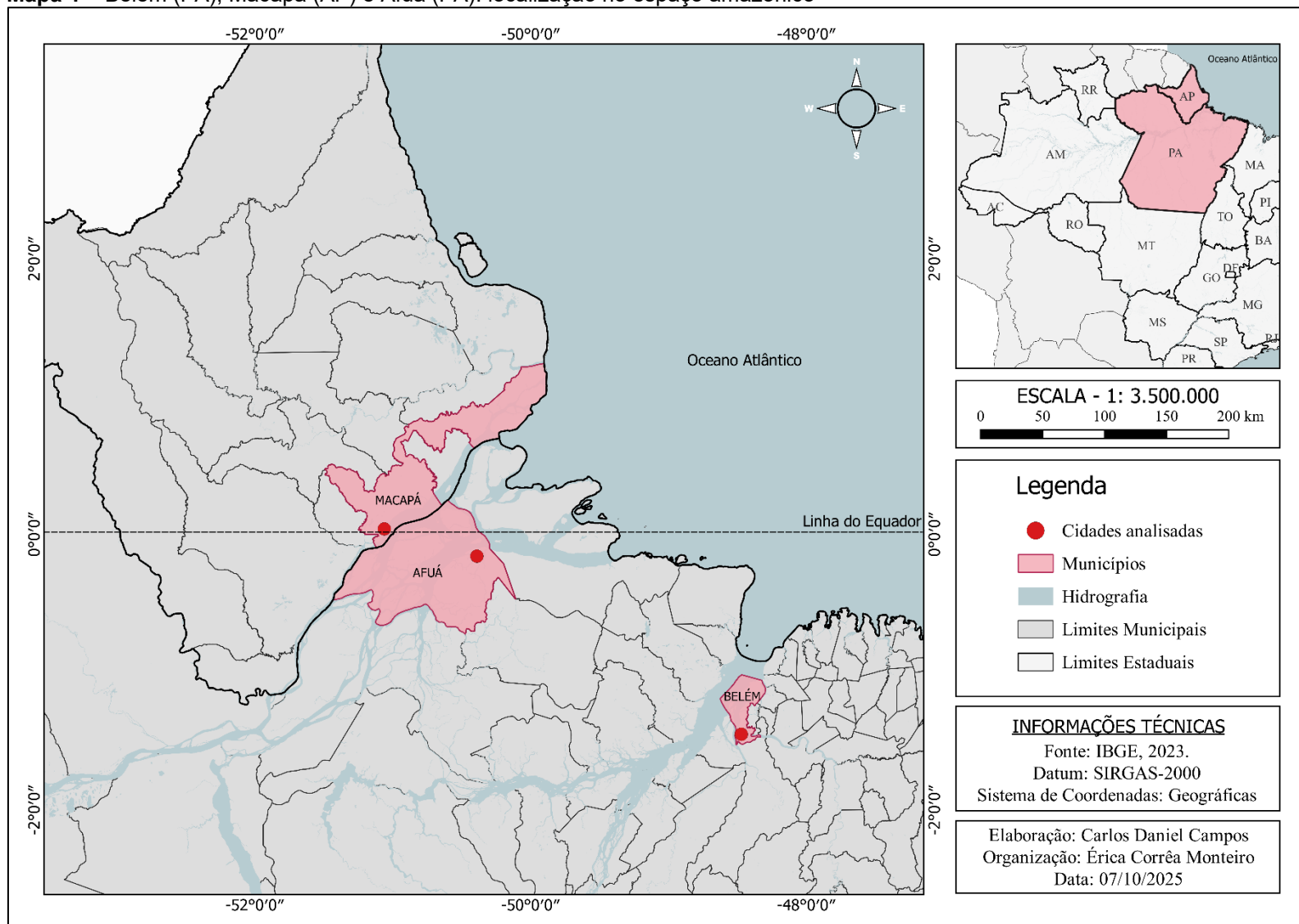
Cabe reforçar que os objetos do cotidiano ribeirinhos se apresentam como formas espaciais dotadas de apropriações e significados que manifestam *design*, *expertises*, saberes e vivências que os tornam vibrantes em sua composição por traduzirem especificidades de um modo de vida na região.

A despeito da importância de todo o repertório técnico, cultural e social do povo ribeirinho, cabe levantar a discussão: “com certa ironia, talvez, a cidade ribeirinha foi posta à margem da Amazônia atual” (Pereira, 2008, p. 74). Nessa afirmativa, Pereira

⁸ Trapiches e portos são formas espaciais situadas às margens dos rios. Esses objetos não respondem apenas às necessidades pragmáticas do transporte fluvial e do uso para espera do transporte, embarque e desembarque, na medida em que são formas diversamente apropriadas, usadas e significadas pelos diversos sujeitos ribeirinhos. São também lugares, por exemplo, de encontros, de devaneio, de contemplação e do lúdico (Pereira, 2008).

⁹ Para além da análise social da identidade ribeirinha focada no trabalho ou na economia, destaca-se a territorial. Nessa perspectiva, a identidade não analisa somente o que o sujeito faz para sobreviver, mas abrange onde e por meio de quais arranjos de objetos ele se estabelece, se apropria do espaço e constrói seus significados (Silva; Malheiro; Ribeiro, 2005).

Mapa 1 – Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA): localização no espaço amazônico



Fonte: Elaborado por Campos (2025) com base em IBGE (2023).

(2008) explica que, com o processo de modernização da Amazônia, a cidade ribeirinha passa a ser considerada um anacronismo, realidade insignificante, estática, diante da emergência dos novos espaços regionais. Nesse sentido, subestimam-se ou negligenciam-se a presença e a importância desses núcleos urbanos “tradicionais”, menos intensamente afetados pelos novos vetores da modernização e menos expressivos em termos político-econômicos na configuração do espaço regional amazônico (Pereira, 2008, p.74).

Os efeitos desse subestimar ou negligenciar evidencia desconhecimento, em sua totalidade, das diversas realidades urbanas amazônicas e de seus potenciais para além do valor econômico. Refletem, ainda, a lógica racionalista do capital que, juntamente com o Estado, (re)direciona a distribuição dos recursos (materiais, financeiros etc.) de forma desigual, afetando, sobretudo, o equilíbrio social e acentuando desigualdades regionais (Santos, 2014c). Dessa forma, o não reconhecimento dos valores da floresta e do rio, por destoarem dos valores da racionalidade dominante (alheios à região), impactam a vida de inúmeros habitantes tanto nas condições materiais quanto nas imateriais.

Quando Santos (2012a) alerta que a paisagem não é muda, pressupõe pensar sobre a complexidade da produção do espaço ribeirinho que, atravessado por essa lógica do capital, pode revelar a face da pobreza e os efeitos das desigualdades rebatidos na precarização das condições de acessibilidade espacial nas estivas, nas pontes, nas passarelas, nos portos, nos trapiches, nas praças, nos barcos etc.

Por serem objetos essenciais de mobilidade no cotidiano ribeirinho, sua concepção, uso e manutenção têm um impacto direto na vida de vários sujeitos que os acessam para trabalho, educação, saúde e lazer. Diante disso, pode-se dizer que as situações de precarização do ambiente construído, causadas por baixo ou nenhum tipo de investimento, são vencidas por meio de improvisações construtivas, também precarizadas. Tais improvisações buscam atender às demandas e às urgências de uso pelos sujeitos que vivenciam esses lugares, expondo-os a riscos em potencial.

A mobilidade ribeirinha apresenta especificidades e particularidades referentes aos deslocamentos a pé, de bicicletas ou por meio de barcos tradicionais, como

navios, popopô¹⁰, rabetas¹¹ e canoas. Em especial para o transporte fluvial, o ritmo da maré e a altura do nível das águas em relação ao trapiche, porto e barco apresentam desafios significativos de acesso. Consequentemente, a depender da situação existente, nem todas as pessoas conseguem se movimentar com facilidade e equilíbrio entre esses objetos.

Em relação à acessibilidade espacial para pessoas com deficiência (como as pessoas com deficiência visual e cegas, usuárias de cadeira de rodas etc.) e com mobilidade reduzida¹² (idosos, obesos, crianças etc.), a mobilidade ribeirinha precarizada dificulta a participação desses grupos nos espaços físicos da vida em comunidade. Isso ocorre por exigir um cotidiano diferenciado que depende de grandes esforços físicos, psicológicos e de boa vontade de terceiros.

Essa exaustão física e mental que a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e seus familiares enfrentam no seu cotidiano, em razão do trabalho contínuo de buscar acessibilidade, é identificada por Konrad (2021) como fadiga do acesso, que consiste em nomear:

[...] o padrão diário da constante necessidade de ajudar os outros a participar do acesso, uma exigência tão penosa e tão implacável que, por vezes, simplesmente o acesso não vale a pena o esforço (Konrad, 2021, p. 180).

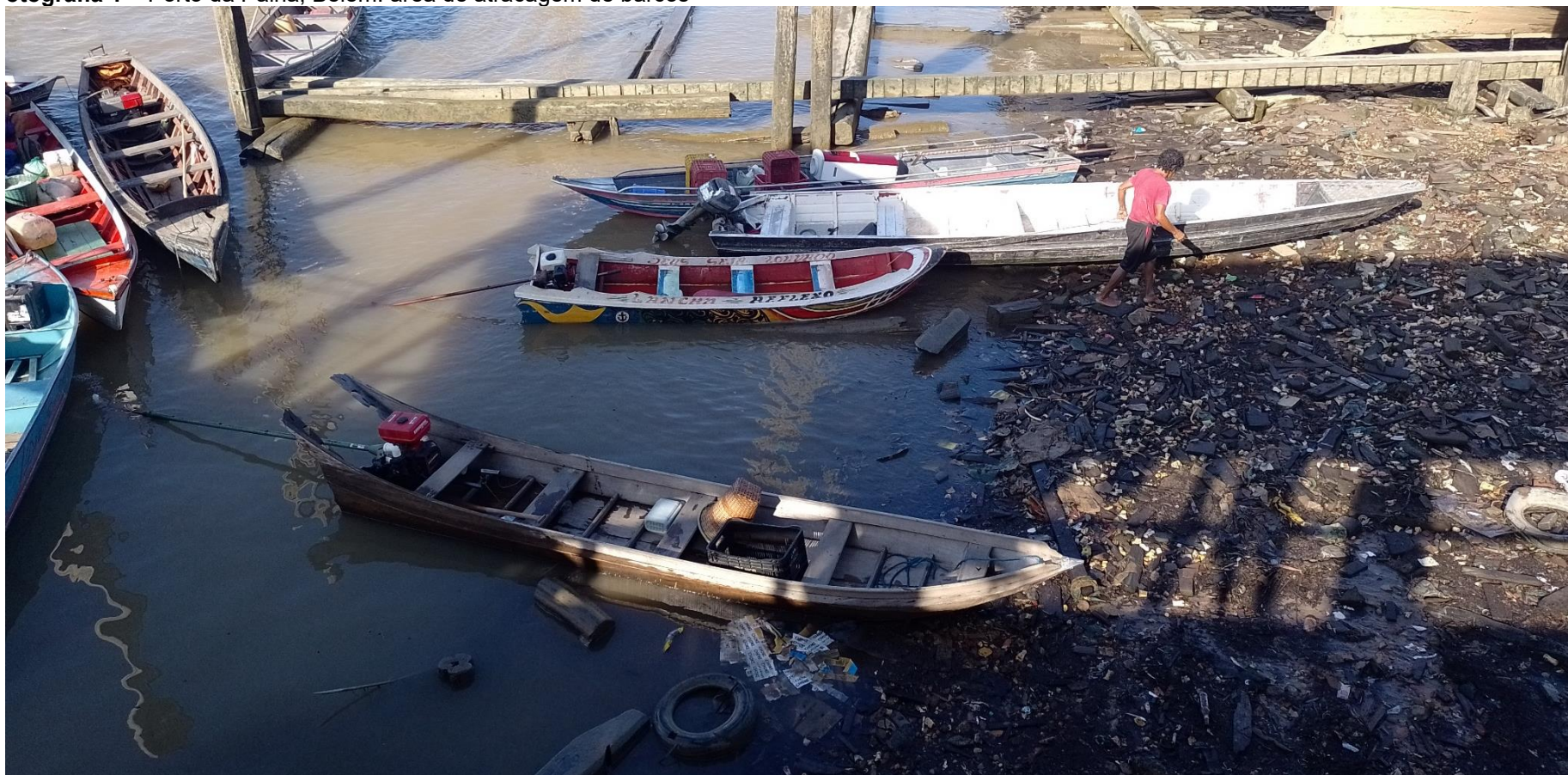
A ausência de acessibilidade nos espaços construídos, muitas vezes, resultante de improvisos e da falta de investimentos públicos coerentes com as necessidades da população no planejamento urbano, viola os direitos humanos, como a Constituição Nacional (Brasil, 1988) e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Brasil, 2015b) – que será aprofundado posteriormente. Essa negligência ameaça a segurança dos cidadãos, como também seu direito a uma vida digna, fundamentada no seu modo de vida, uma das premissas do direito à cidade (Lefebvre, 2016).

¹⁰ Popopô é pequena embarcação a motor. O termo popopô refere-se ao som produzido pelo motor.

¹¹ Rabeta é uma embarcação de pequeno porte que possui um motor acoplado na traseira do barco. A condução é realizada manualmente por meio de um bastão que ajuda no movimento da direção a seguir.

¹² Pessoa com mobilidade reduzida é aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (Brasil, 2015b).

Fotografia 1 – Porto da Palha, Belém: área de atracagem de barcos



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2022.

Nota: em 2021, foi construído um pequeno trapiche, acoplado ao Porto da Palha, com área de flutuante para embarque e desembarque de pessoas. No entanto, a área de atracagem de barcos, sobretudo, de rabetas, permanece de forma improvisada em meio a entulhos e lixo, cujas inadequações põem em risco a segurança daqueles que vivenciam esses ambientes.

Historicamente, as precárias condições de acessibilidade espacial são tratadas, com frequência, como situações superáveis por meio da “naturalização” dos obstáculos físicos. Essa superação impõe sacrifícios como se fossem virtudes, como bem dizem: “a gente tá acostumado”, “não tem jeito mesmo” (Monteiro, 2015). Decerto que homens e mulheres ribeirinhos têm em seus corpos a força motriz que os fez sobreviver e adaptar-se à complexidade da floresta e do rio com habilidades específicas (Fotografia 1).

Perante tal assertiva, impõe-se o questionamento: será que todos os habitantes conseguem se adaptar, acostumar-se, ou se sacrificar para realizar as atividades básicas do cotidiano nesses espaços construídos? É nesse sentido que Lefebvre (2013) defende que o corpo, enquanto abstrato, isto é, dominado e alienado, deve ser socialmente reapropriado como potencial de libertação.

Diante disso, é importante destacar que, de acordo com os resultados preliminares da amostra do Censo Demográfico 2022 (IBGE, 2025), cerca de 7,3% da população paraense - aproximadamente 592.770 habitantes -, declarou possuir algum tipo de deficiência¹³. Esses dados revelam que, a cada 100 paraenses, pelo menos sete apresentam algum tipo de deficiência, o que inclui a população residente em cidades, vilas e comunidades ribeirinhas, cujos dados específicos são, geralmente, restritos ou pouco divulgados.

Quanto às pessoas diagnosticadas com transtorno do espectro autista (TEA), foram identificadas a porcentagem de 1,1% de pessoas com autismo, totalizando cerca de 89.321 paraenses, em dados coletados pela primeira vez no censo (IBGE, 2025). Em Belém, capital paraense, foram registrados cerca de 110.789 (8,5 %) pessoas com alguma deficiência e 19.551 (1,5%) de pessoas com autismo (IBGE, 2025).

¹³ O Censo Demográfico 2022 incorporou quesitos voltados à identificação de cinco domínios de dificuldades funcionais, considerando-se para tal as pessoas de 2 anos ou mais de idade: enxergar (dificuldade permanente de visão, mesmo utilizando óculos ou lentes de contato); ouvir (dificuldade permanente na audição, mesmo usando aparelhos auditivos); mobilidade com os membros inferiores (dificuldade permanente em andar ou subir degraus, mesmo usando prótese, bengala ou aparelho de auxílio); coordenação motora fina (dificuldade permanente para pegar pequenos objetos ou abrir e fechar tampas de garrafas, mesmo usando aparelhos de auxílio); e cognição e comunicação (alguma limitação nas funções mentais ou dificuldade permanente em se comunicar, realizar atividades de autocuidados, trabalhar ou estudar) (IBGE, 2022, p.5).

No estado do Amapá, os dados revelam que 7,1% da população possui algum tipo de deficiência - cerca de 52.097 amapaenses. Em relação às pessoas diagnosticadas com transtorno do espectro autista (TEA), identificou-se o percentual de 1,5%, totalizando cerca de 11.006 pessoas (IBGE, 2025). Em Macapá, capital amapaense, contabilizou-se um total de 31.005 pessoas com alguma deficiência (uma porcentagem de 7%) e aproximadamente 7.530 pessoas autista (1,7% da população local) (IBGE, 2025).

Esses dados quantitativos materializam a existência desses grupos na região. Em cidades ribeirinhas, esses números oficiais tornam-se importantes para mapear e visibilizar pessoas com deficiência e/ ou com sua mobilidade reduzida nos seus próprios territórios de uso, combatendo-se, assim, a invisibilidade imposta que resulta em isolamento social e exclusão, e destaca a importância de se pensar em cidades amazônicas mais acessíveis.

A negligência com os objetos de heranças culturais afeta diretamente a plena participação e o uso seguro de grande parte da população. Expõe-se, assim, que a acessibilidade espacial se inclui em mais um direito que não chega às estivas, às pontes, às passarelas, aos portos e aos trapiches, que são territórios usados, sinônimos de espaço humano (Santos, 2005). Essa situação compromete sensivelmente a mobilidade espacial e sua sustentabilidade, além de contribuir com o processo de apagamento cultural desses objetos em favor de uma promessa de melhor qualidade de vida a partir de novas formas-conteúdo mais modernos da lógica dominante.

A dimensão econômica – fortemente associada às atividades de exploração, comércio e serviços modernos (Trindade Júnior, 2015b) –, embora impulse avanços regionais, nega e negligencia o potencial das dimensões ecológicas, culturais e humanas dos povos amazônidas.

Nesse contexto, surge a preocupação: na falta de um plano de ação operacional com soluções que respeitem as formas-conteúdo singulares e sejam adaptadas ao contexto local, recorrem-se a um planejamento estratégico¹⁴ com

¹⁴ Para Ferreira (2011) os governos locais adotam o planejamento estratégico para acreditar que as cidades estão submetidas ao mesmo mundo competitivo das empresas. Como resultado, assiste-se a uma mudança significativa no debate acerca dos problemas e questões urbanos: debates que desde muito tempo foram prioritários, como a expansão dos equipamentos de consumo coletivo, crescimento desordenado, regras de uso do solo e movimentos sociais, foram substituídos nos gabinetes de prefeitos e governadores pelo de competitividade entre as cidades.

soluções padronizadas. Tais soluções, estabelecidas em critérios urbanísticos, leis e normas técnicas de acessibilidade exógenas às realidades ribeirinhas, implicam a substituição do planejamento local por um modelo técnico genérico e amplamente difundido.

Para atender às necessidades novas da estrutura social (Santos, 2012), implantou-se uma lógica urbanística e higienista padronizada e importada de países hegemônicos. Essa inserção gerou mudanças qualitativas e quantitativas que alteraram a paisagem e as dinâmicas ambientais e locais, vendendo uma percepção turva do que seriam consideradas as melhores condições das formas espaciais da cidade moderna contemporânea nas cidades do trópico úmido.

Desde a década de 1960, a rede urbana amazônica foi alterada e reconfigurada pelo capital (Corrêa, 1987), transformada pelos fluxos, pelas intervenções do Estado e por empresas que priorizaram investimentos em modais específicos, como o rodoviário (David, 2010; Oliveira Neto; Nogueira, 2023). Isso resultou no adensamento de objetos técnicos em áreas pontuais e seletivas, sem que houvesse uma pulverização desses objetos para atender às dinâmicas locais e sociais dos ribeirinhos. Consequentemente, o pouco investimento em infraestruturas portuárias, sobretudo em cidades não selecionadas, desencadeou a sua precarização (David, 2010; Oliveira Neto; Nogueira, 2023).

Muitas cidades amazônicas, portanto, enfrentaram o desafio de se adaptar ao novo modal, incorporando materiais modernos, como a manta asfáltica e o concreto. Esse processo culminou na transformação de paisagens e ambientes construídos consolidados, na derrubada de grandes áreas florestais e, consequentemente, no aterramento e impermeabilização de solos amazônicos, sem a preocupação com os danos futuros na relação entre indivíduos, suas práticas e as áreas naturais. Paulatinamente, conforme Pereira (2013, p. 41) explica, “as estradas começaram a mudar o ritmo do lugar, impondo outras formas de trabalho, relações e vivências”.

O sistema viário, concebido como espaço da racionalidade, priorizou a fluidez do capital e sua competitividade (Santos, 2013). Nas cidades, ainda a rua englobe tanto o leito carroçável quanto as calçadas, o espaço físico privilegiado é destinado ao transporte motorizado, em detrimento do deslocamento seguro de pedestres, ciclistas e outros modais alternativos. As negligências na acessibilidade espacial – evidenciadas pela inexistência, inadequação projetual, precária manutenção ou

transformação das calçadas em estacionamentos, além de apropriação indevida de estabelecimentos comerciais (bares, restaurante etc.) – criam espaços manipulados e alienados. Essa abordagem segue as tendências hegemônicas que se buscam incorporar nas cidades amazônicas sob o pretexto da modernidade, sobrepondo-se, reiteradamente de maneira perversa, às culturas tradicionais locais.

É importante esclarecer que esta reflexão crítica não está direcionada à implantação de formas-conteúdo urbanos modernos, mas, sim, à sua imposição, sobretudo, por desconsiderar todos os valores sociais e culturais da população amazônica em prol de uma visão econômica e de um modelo único de planejamento estratégico.

Estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches precisam levar ao trabalho, a escolas, ao posto de saúde, a praças, a festas, a feiras e a outras áreas do fazer humano. E, nesse ponto, Santos (2020) nos faz refletir que o território não é tão somente o lugar de uma ação pragmática, uma vez que seu exercício comporta também um aporte de vida, uma parcela de emoção, que permite aos valores representarem um papel que o metamorfoseia em abrigo. Portanto, a falta e/ou falhas de acessibilidade nos espaços ribeirinhos transforma esse abrigo em locais em que nem todas as pessoas são bem-vindas. Diante dessa problemática, surgem três questões a tratar:

- a. a partir das espacialidades e territorialidades ribeirinhas, que barreiras (espaciais, sociais, simbólicas, financeiras e informacionais) podem restringir ou impedir a presença plena de todos os cidadãos ribeirinhos em condições de igualdade nos espaços públicos edificadas em estrutura do tipo palafita (como os trapiches, as estivas, as pontes, os portos etc.)?
- b. as políticas de acessibilidade que têm sido implementadas nos contextos ribeirinhos reconhecem o modo de vida tradicional como extensão do direito à cidade amazônica? Em que medida essa implementação se relaciona com as necessidades e os desafios de acessibilidade vivenciados pelas populações locais?
- c. de que maneira as espacialidades e as técnicas construtivas ribeirinhas podem contribuir para a expansão dos referenciais teóricos e práticos de

acessibilidade espacial, considerando as particularidades da Amazônia ribeirinha?

Essa problemática levanta uma discussão interessante sobre o direito à cidade amazônica, ao considerar que a busca pelo direito à acessibilidade nos contextos ribeirinhos integra o processo contínuo de cidadania. Isso inclui as lutas de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, cujos direitos constitucionais e legais são pautados pelo princípio da dignidade humana e, sobretudo, pela busca constante por seu cumprimento e efetividade no Brasil.

No âmbito das legislações brasileiras que garantem o direito à acessibilidade, destacam-se a Constituição Federal (Brasil, 1988) e a Lei Brasileira de Inclusão, Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Brasil, 2015b), conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência. A aplicabilidade desses direitos é garantida por cerca de 47 normas oficiais da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), com destaque para a Norma Técnica Brasileira NBR 9.050/2020 (Brasil, 2020), que institui critérios técnicos para a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbano e rurais.

Sob a perspectiva de um instrumento legal e formal para alcançar metas sociais e de direitos humanos, a acessibilidade é definida pela Lei Brasileira de Inclusão (Brasil, 2015b) como:

possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (Brasil, 2015b, p. 8).

No entanto, nem todos os variados e distintos contextos urbanos do Brasil conseguem acompanhar essa racionalidade técnica de acessibilidade, amiúde desvinculada da diversidade local. Enquanto regiões como o Centro-Sul ostentam avanços consideráveis nesse tema, outras, como as cidades amazônicas, permanecem à margem dos processos decisivos sobre as políticas de planejamento urbano das cidades, sendo apenas obrigadas a acatar normativas produzidas de cima para baixo e estranhas às realidades locais. Tal situação configura-se como uma dominação cultural interna que reflete uma condição de subalternidade, conforme os termos de Spivak (1985).

Em se tratando de soluções de acessibilidade no Brasil, normas de acessibilidade como a NBR 9050/2020 (Brasil, 2020) vêm sendo aplicadas, discutidas, revisadas e questionadas desde a década de 1980, porém inseridas em uma discussão limitada em nível de metrópoles e de grandes cidades. Essa discussão baseia-se no viés da cidade formal e legal¹⁵ (Maricato, 2000), também chamada por Santos (2013) de cidades rígidas¹⁶. Nesse limite imposto, invisibilizam-se as cidades outras com contextos urbanos distintos, coexistentes e conflitantes – as cidades ilegais, as informais, as mais afastadas do eixo Centro-Sul, as cidades reais da grande população brasileira, como bem nos lembra Maricato (2000).

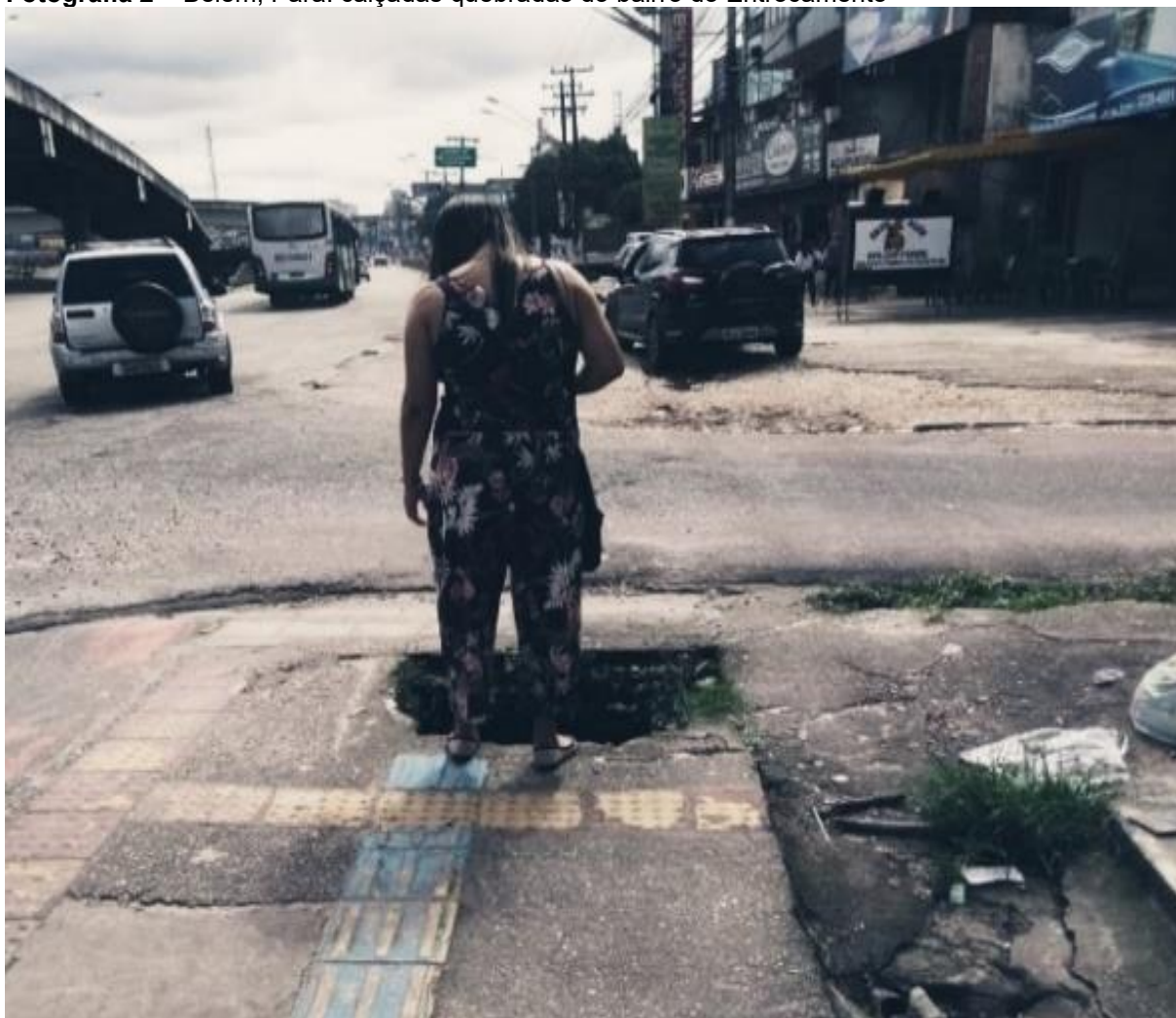
Paralelamente, há cerca de 20 anos, a formação em arquitetura e urbanismo em Belém era moldada por uma perspectiva urbana, hegemônica e externa. As referências ensinadas em sala de aula eram predominantemente europeias e norte-americanas, o que influenciava a maneira de pensar e projetar o espaço urbano amazônico. As práticas da área eram e ainda são influenciadas por modelos urbanos e soluções ditadas pelos centros de poder e aceitos como padrões de cidades universais.

Em contrapartida, a arquitetura vernacular amazônica – que usa materiais, técnicas e lógicas de construção adaptadas ao clima, ao rio e à cultura local – era relegada a um papel secundário. Para quem desejava explorar o potencial da arquitetura tradicional tinha de recorrer às disciplinas optativas, indicando a sua pouca relevância na grade curricular. Com o passar dos anos, contudo, houve um reconhecimento institucional crescente de valorização do modo de vida tradicional da região, com forte potencial de mudanças futuras.

¹⁵ Maricato (2000) a evidencia como a cidade da lógica mercadológica, com ocupações dentro da legalidade fundiária, e dotadas de infraestruturas urbanas específicas dos padrões da racionalidade modernista do capital.

¹⁶ Para Milton Santos (2013), as cidades rígidas, termo que será muito empregado nesta pesquisa, promovem ações racionais homogeneizantes que forjam a ideia de espaço público e de homem público em favor da acumulação do capital.

Fotografia 2 – Belém, Pará: calçadas quebradas do bairro do Entrocamento



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, abr. de 2019.

Nota: a partir de 2005, as calçadas de Belém sofreram diversas transformações para cumprir os prazos legais de acessibilidade. As intervenções urbanas, ao seguir as normas técnicas de referências do eixo Centro-Sul, geraram divergências com as realidades locais, tanto na forma espacial quanto nas vivências belenenses. A ausência de um estudo sobre a realidade dos ambientes construídos e os desafios para a instalação de muitos dos requisitos exigidos comprometeram a instalação correta, por exemplo, de sinalização tátil¹⁷ em muitas calçadas da cidade. A inadequação da proposta projetual desses pisos táteis aos usos e necessidades locais distorceu sua finalidade de orientação espacial, transformando-os em um potencial de risco para acidentes. Isso resultou na sua descredibilidade como referencial de uso para muitas pessoas com deficiência visual e cegas, e as consequências dessa situação ainda são sentidas atualmente. Do ponto de vista da gestão pública, a acessibilidade ainda é pensada de forma abstrata (Lefebvre, 2013), a partir da obrigatoriedade normativa da lei, e não como um potencial de plena inclusão e libertação.

¹⁷ Trata-se de informações táteis no plano horizontal, por meio de pisos com superfície de relevo acentuado e com cores contrastantes ao piso adjacente para auxiliar na orientação e no deslocamento de pessoas com deficiência visual e/ou com baixa visão (Brasil, 2020).

De modo semelhante, a acessibilidade espacial foi, por muito tempo, estigmatizada por ser compreendida apenas com o propósito de atender a pessoas com deficiência, sendo vista, ainda, como um obstáculo estético e funcional nos projetos urbanos, em detrimento da inclusão e de direitos fundamentais. Essa visão capacitista¹⁸, somada à hegemonia de modelos eurocêtricos, resultou na escassa bibliografia de estudos sobre a acessibilidade espacial em contextos tradicionais, como os ribeirinhos, mesmo com a força de lei para aplicabilidade das normas (Fotografia 2).

Essa situação despertou o interesse da pesquisadora para analisar as incompatibilidades entre esse documento legal e a realidade insular/ribeirinha de Belém. Inicialmente, a análise focou na parte continental da cidade e na Universidade Federal do Pará (UFPA), localizada na porção sul da orla da capital, durante a graduação em Arquitetura e Urbanismo¹⁹ na UFPA entre 2004 e 2009.

Posteriormente, buscou-se focar em outras realidades ribeirinhas com o desenvolvimento da pesquisa de mestrado, defendida em 2015. Esse trabalho foi resultado de uma imersão teórica e prática em conhecimentos sobre acessibilidade espacial, ergonomia e desenho universal²⁰, realizada na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), em Florianópolis. A pesquisa²¹ intitulada: “Acessibilidade espacial nas calçadas em estivas no Pará: estudo de caso na Ilha do Combu e na cidade de Afuá” (Monteiro, 2015), apesar de adotar uma abordagem técnica e

¹⁸ Capacitismo é qualquer tipo de discriminação contra uma pessoa em função da deficiência, definida como toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas (Brasil, 2015b). Capacitismo é considerado crime com pena de reclusão de 1 a 3 anos e multa.

¹⁹ Durante o estágio na gerência de projetos da Prefeitura do Campus da UFPA, entre 2006 e 2008, aprofundou-se o conhecimento sobre leis, decretos e normas específicas de acessibilidade. Esse desenvolvimento ocorreu em resposta às demandas da universidade que estava em processo de adequação de seus edifícios e espaços públicos para cumprir os requisitos mínimos estabelecidos pela NBR 9050/2004 (Brasil, 2004a). Essa obrigatoriedade era prevista em lei e regulamentada pelo Decreto Federal nº 5.296/2004 (Brasil, 2004b), cujo prazo final para implementação era 2006.

²⁰ O conceito de *design* universal, criado pelo arquiteto americano Ronald Mace (1985), rompe com a ideia eurocêntrica do homem vitruviano de Leonardo da Vinci, isto é, do homem universal, aquele com proporções perfeitas, difundidos desde a Antiguidade para estabelecer padrões de estética, forma e função arquitetônica (Hamraie, 2016). Assim, o *design* universal reconhece que as pessoas são naturalmente diferentes e, portanto, considera, desde o início da concepção de espaços físicos e objetos, a ideia de diversidade das necessidades humanas, beneficiando, assim, a participação de todas as pessoas, sem discriminações no ambiente construído e na criação de produtos acessíveis.

²¹ Para esta pesquisa, o objeto de estudo foi a acessibilidade espacial no estado do Pará, com recorte de análise em estivas e trapiches ribeirinhos. Os estudos empíricos de acessibilidade foram desenvolvidos em duas ilhas paraenses: a Ilha do Combu (vinculada à Região Metropolitana de Belém), e a cidade de Afuá (localizada no arquipélago do Marajó).

pragmática, abre discussões no tocante à necessidade de se pensar em uma acessibilidade espacial coerente com as realidades amazônicas.

As discussões sobre políticas públicas para a concepção de cidades mais acessíveis ainda são tímidas na Amazônia, em particular, na Amazônia ribeirinha. Isso implica a ausência de debates que reforcem a importância da acessibilidade e questionem a aplicabilidade da norma técnica em ambientes com dinâmicas e regras localmente enraizadas. Entre os poucos estudos existentes, destacam-se aqueles concentrados nas áreas de educação especial e inclusiva, como os de Fernandes e Fernandes (2016) e Fernandes (2018) em Belém, além da pesquisa de Couto (2015), que discute as políticas públicas e a acessibilidade do transporte fluvial na Amazônia.

Na intenção de avançar nessas discussões, é necessário a compressão da acessibilidade enquanto produto social e uma reflexão crítica sobre as implementações de acessibilidade espacial e o design universal enquanto instrumento de inclusão dentro do direito à cidade amazônica. Isso se deve ao fato de que o conceito de universal não se adequa à Amazônia, com seus contextos urbanos tão diversificados e diferenciados que a urbanodiversidade defende (Trindade Júnior, 2010, 2015a, 2015b, 2023).

A despeito das atualizações da Norma Técnica desde 2004, sendo a última no final de 2020, e dos avanços em muitos critérios e parâmetros para a construção de cidades mais acessíveis, a prioridade ainda recai sobre a cidade rígida e a ilusão de situações ideais – de dimensões apropriadas a recursos financeiros para aplicar todos os requisitos, o que conflita com as cidades de realidades outras.

Dessa situação, surge o problema da inflexibilidade, uma vez que tudo o que está fora dos padrões técnicos estabelecidos, isto é, do padrão racionalista, não é/está acessível e, portanto, passível de punição legal, como consta na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Brasil, 2001) – Estatuto da Cidade. É nesse sentido que esse instrumento pode se tornar capcioso, pois, na falta de critérios técnicos para realidades complexas e distintas, tem-se a oportunidade de se (re)produzir modelos rígidos em nome de planos mais modernos e acessíveis. Desconsidera-se, assim, que cada cidade possui especificidades urbanas que podem ser fortemente enraizadas, e que soluções homogêneas de acessibilidade espacial poderiam destoar ou romper perversamente com essa relação.

Para além da racionalidade técnica, essa reflexão exige um distanciamento das normas oficiais de acessibilidade, visto que elas não abrangem todas as diferenciações regionais. Nesse sentido, torna-se essencial compreender as normas, os costumes e as convenções próprias de cada cidade – sejam essas tácitas, informais ou herdadas –, a fim de entender como orientam as práticas socioespaciais e em que medida podem ser traduzidos no *design* e na arquitetura desses lugares, bem como nas suas condições de acessibilidade.

Com base no exposto, o objetivo geral desta tese é analisar a forma que os sujeitos ribeirinhos, com ou sem deficiência ou com a mobilidade reduzida, vivenciam a mobilidade e a acessibilidade espacial em seus espaços públicos, em especial nos objetos do cotidiano – estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches –, das cidades de Belém, no Pará (metrópole), de Macapá, no Amapá (cidade de médio porte) e de Afuá, no Pará (cidade de pequeno porte). Tendo como objetivos específicos:

- a. analisar as condições de acessibilidade espacial dos espaços públicos de vivências ribeirinhas, considerando as práticas socioespaciais presentes nas cidades de Belém, no Pará (metrópole), de Macapá, no Amapá (cidade de médio porte) e de Afuá, no Pará (cidade de pequeno porte);
- b. analisar a implementação de políticas de acessibilidade, por meio das normas técnicas e do *design* universal, em contextos urbanos ribeirinhos e a sua relação com o reconhecimento desse modo de vida como um direito à cidade amazônica;
- c. identificar e analisar, em espaços de vivências cotidianas ribeirinhas, espacialidades e técnicas de *design* e arquitetônicas que ampliem conhecimentos sobre soluções e adaptações locais para a acessibilidade espacial em contextos amazônicos.

A partir da apresentação da problemática, da justificativa e dos objetivos, cabe ressaltar que as características históricas, socioespaciais e o mosaico sociocultural das urbanizações ribeirinhas na Amazônia suscitam discussões relacionadas aos conflitos entre concepções culturais e formas de produção do espaço urbano.

Esses conflitos evidenciam as distinções entre as formas espaciais-conteúdo das cidades rígidas – de concreto, sob a lógica da racionalidade capitalista (Santos, 2013) – e das cidades tradicionais ribeirinhas – plásticas, de contrarracionalidades herdadas do passado (Santos, 2013) – à luz do direito à cidade. Nesse contexto, surge um conflito adicional referente à legislação de acessibilidade e sua aplicabilidade em áreas ribeirinhas. O direito à acessibilidade, nessa situação, manifesta a inadequação das normas técnicas para contextos complexos e diferenciados como o da região amazônica.

No caso das cidades ribeirinhas, a aplicabilidade da legislação de acessibilidade poderia ameaçar tanto as concepções e os modos de apropriação cultural dos ambientes construídos quanto à sua preservação cultural e ambiental. Embora a Lei de Acessibilidade – Lei nº 13.146/2015 (Brasil, 2015b) – mencione a aplicação da lógica do razoável²², a norma se constitui uma aplicação compulsória. Dessa forma, os espaços públicos e coletivos ribeirinhos precisam ser adaptados para contemplar a acessibilidade à maioria das pessoas, o que demanda estudos específicos para ajustá-la ou confrontá-las com a realidade local.

Portanto, defende-se a tese de que as políticas públicas, as legislações e as normativas de acessibilidade, em sua generalidade, desconsideram as particularidades urbano-regionais. Isso gera um impacto significativo no ambiente construído, nos usos, nas práticas e nos espaços de representação do modo de vida ribeirinho, localmente enraizados nos valores de elementos como a floresta e o rio.

Conquanto as políticas urbanas de acessibilidade apresentem um caráter mais sensível às necessidades específicas de cada indivíduo, elas ainda se mostram insuficientes para abranger o corpo vivido de homens e mulheres amazônidas, com ou sem deficiência, e outras dimensões igualmente importantes que dinamizam o tecido urbano da região. Entre essas dimensões, destacam-se a efetividade do direito à cidade e o direito a uma vida digna, baseada na diversidade urbana e no modo de vida particular das populações amazônicas.

Essa hipótese principal reforça-se por meio de outros argumentos relevantes:

²² É aplicada nas adaptações razoáveis, que compreende as adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais (Brasil, 2015b).

- a. dentre os sistemas de objetos (Santos, 2013) arquitetônicos e urbanísticos que compõem o cotidiano das populações ribeirinhas, evidenciam-se estivas, pontes, passarelas e trapiches por serem infraestruturas físicas que carregam significados que transcendem a função de circulação de pessoas e de mercadorias, adentrando-se em dimensões lúdicas, de crenças, de saberes, de identidade e de afetividade no espaço. No entanto, com frequência, a precariedade física desses espaços pode restringir e/ou impedir o uso e a plena participação com autonomia e segurança de uma parte significativa da população, em especial pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida, afetando, assim, além do uso, a apropriação do espaço por eles, e seu direito à cidade, estendido ao direito ao modo de vida ribeirinho.
- b. a ausência de políticas públicas específicas para salvaguardar a importância cultural e simbólica dos objetos do cotidiano ribeirinho contribui significativamente para a precarização dos espaços públicos em que a vida comunitária se expressa. Como resultado, a tendência é sua substituição por modelos de urbanização e acessibilidade padronizados. Esses modelos, embora baseados na lei de “acesso para todos”, tornam-se abstratos por sua rigidez pouco considerar as especificidades do território e as práticas do modo de vida ribeirinho. O resultado prático é uma acessibilidade espacial que falha em dialogar com o contexto geográfico, social e cultural do corpo vivido dos diversos sujeitos amazônicos. Nesse sentido, potencializar a voz e a diversidade de sujeitos que compõem essas comunidades é um passo importante para se pensar em estratégias que facilitem o acesso a seus direitos e dar visibilidade a essas populações.
- c. os saberes locais, que se constituem referências básicas para soluções arquitetônicas e urbanísticas adaptadas ao meio natural e cultural ribeirinho, apresentam-se como um dos caminhos relevantes para a ampliação e a promoção de debates sobre o compartilhamento de conhecimentos herdados e científicos para o desenvolvimento de instrumentos operacionais mais apropriados à realidade ribeirinha de maneira a reforçar o direito do modo de vida tradicional.

Assim, a escolha das cidades de Belém, Macapá e Afuá, por serem representativas da diversidade urbana amazônica em diferentes portes, reforça a ideia da existência de cidades ribeirinhas que expressam, em sua formação socioespacial, histórias, formas espaciais, práticas espaciais e vivências cotidianas diferenciadas. Essas cidades possuem especificidades e particularidades que as tornam singulares e distintas entre si, mesmo dentro de uma universalidade comum, como bem explica Corrêa (2022, p. 8): “cada uma se torna singular, particular e universal”. Entendê-las remete à necessidade de pensar políticas territoriais voltadas para o espaço amazônico em confronto com o modelo único nacional que insiste em negar as diversidades regionais, conforme defende Trindade Júnior (2015a, 2015b).

Neste estudo, o porte das cidades foi utilizado como variável de diferenciação para ajudar a compreender as especificidades de cada lugar, as quais foram evidenciadas por meio de um recorte empírico específico. A escolha desses recortes empíricos em cada uma das três cidades parte da ideia de analisar a (re)produção das formas de intervenção urbana impostas em realidades contextuais com fortes vínculos com a cidade tradicional ribeirinha. Esses fortes vínculos se manifestam em sua forma espacial-conteúdo nos costumes, nos hábitos e nos valores da floresta e do rio e de outras formas de viver que se fazem presentes nas práticas e nas vivências do cotidiano dos sujeitos que habitam essas cidades.

Em Belém, o recorte empírico desenvolveu-se em dois portos públicos importantes situados na orla fluvial sul da capital: Porto da Palha e o Terminal Hidroviário Ruy Barata. Em Macapá, a Avenida Décima do Congós, localizada no bairro do Congós, foi escolhida por apresentar uma característica particular: um trecho em terra firme/asfalto e outro que se estende sobre uma ponte de concreto e madeira construída sobre área úmida, conhecida como ressaca. Já em Afuá, o interesse se concentrou em um recorte mais amplo da cidade, abrangendo os trapiches coletivos de usos das linhas regulares de barcos, o Terminal Hidroviário, as ruas de concreto e madeira sobre várzea, além das praças principais.

As múltiplas formas de resistência identificadas nessas três cidades sugerem lições importantes para ampliar o olhar sobre as experiências de vidas urbanas ribeirinhas, desenvolvidas nos espaços públicos. O objetivo é pensar em soluções de acessibilidade espacial mais viáveis para as cidades ribeirinhas, que correspondam às formas e às relações vivenciadas nesses espaços físicos. Para tanto, é

fundamental considerar todo o potencial da diversidade amazônica, aspecto que dificilmente é levado em conta no processo de planejamento das cidades.

Ainda que essa análise se concentre em um aspecto específico da diversidade urbana na Amazônia ribeirinha, sua compreensão limitada busca avançar nas discussões que reforcem a ideia da construção de uma acessibilidade espacial ribeirinha, da floresta e dos rios, para superar a sobreposição de uma acessibilidade com viés racionalista.

A seleção dessas três cidades fundamenta-se nas discussões e contribuições de Milton Santos como autor principal, a partir de sua **teoria sobre o espaço como instância social e como condição de cidadania**. Essa escolha também se estende às ideias de Henri Lefebvre com sua teoria de produção social do espaço e o direito à cidade, além das contribuições de Trindade Júnior. Esse último, inspirado em Santos e Lefebvre, discute a região amazônica a partir da desigualdade social, da diferenciação territorial e da diversidade urbana, propondo a noção de urbanodiversidade (Trindade Júnior, 2010, 2015a, 2015b) referente a:

[...] uma diversidade urbana que se revela empiricamente não apenas por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização, decorrentes normalmente de processos originados externamente à região, mas, também, por formas complexas de espaços que indicam a hibridização de relações, resultado de contatos e interações em face desses movimentos de diferentes naturezas que chegam de fora e que se mesclam aos que nela são originados, revelando espaços residuais e de resistências (Trindade Júnior, 2015a, p. 104).

Nesse sentido e em busca de compreender a realidade concreta das cidades ribeirinhas na Amazônia, em especial nas cidades de Belém (PA), de Macapá (AM) e de Afuá (PA), esta pesquisa adotou o método do materialismo histórico e dialético como guia orientador para a análise interpretativa, cujos fundamentos serão expostos na seção seguinte.

1.2. Do método de interpretação aos instrumentos de pesquisa

O materialismo histórico e dialético, concepção científica e filosófica presente no marxismo, nasce junto com a sociedade “moderna”, apresentando-se como uma visão de mundo que exprime a sociedade moderna industrial, com suas contradições

e seus problemas e, essencialmente, trazendo possibilidades referentes às soluções racionais para esses problemas (Lefebvre, 2019).

Essa matriz filosófica e sociológica de uma concepção de mundo foi bem desenvolvida por Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895), a partir de ideias e escritos que representaram um marco fundamental para o pensamento contemporâneo, tão importante que, até os dias atuais, pode-se encontrar desdobramentos, aprofundamentos e críticas ao seu pensamento.

Marx e Engels foram influenciados pela filosofia da dialética de Georg Wilhelm Friedrich Hegel, ao reconhecer a importância do método de mudança e transformação por meio da contradição e da superação. No entanto, realizaram uma forte crítica ao idealismo hegeliano por se tratar de categorias puramente conceituais e de desenvolvimento do espírito, de tal modo que o real é o racional, diagnosticado no reino das ideias (Bottomore, 2001; Correia, 2024).

Em contradição, Marx e Engels buscaram materializar e historizar sua dialética por meio de análise das condições materiais de existência e das relações sociais, mas na perspectiva econômica como forças motrizes da história. Nessa direção, Bottomore (2001, p. 408) explica que, “enquanto a obra teórica de Marx é um estudo da sociedade, Engels fundou o materialismo dialético”. Para o autor, o aspecto político dessa teoria consiste em defender a cientificidade do marxismo, ao sustentar, dialeticamente, que o material e o ideal são diferentes, na realidade, opostos, mas existem dentro de uma unidade cu o material é básico ou primordial.

Para Bottomore (2001), o componente dialético confirma que a realidade concreta não é inerte. Ela está sempre em movimento e transformando-se em virtude de forças opostas que existem dentro dela, portanto, capaz de gerar mudanças significativas sobre a realidade. De tal forma que:

O componente dialético afirma que a realidade concreta não é uma substância estática numa unidade indiferenciada, mas uma unidade que é diferenciada e especificamente contraditória: o conflito de contrários faz avançar a realidade num processo histórico de transformação progressiva e constante, tanto evolucionária como revolucionária, e, em suas transformações revolucionárias ou descontínuas, dá origem à novidade qualitativa autêntica (Bottomore, 2001, p. 410).

Para Engels (2000) o significado do método do materialismo dialético se apresenta em três leis fundamentais para o desenvolvimento da natureza e da sociedade:

- a. a lei do salto da quantidade para a qualidade, e vice-versa – transformação de um fenômeno para outro; mudanças quantitativas dão origem a mudanças qualitativas revolucionárias.
- b. a lei da oposição e luta dos contrários – toda coisa se define por oposição a outras que são contrárias.
- c. e a lei da negação da negação – todo processo de mudança responde à superação inicial de uma coisa por sua contrária (negação), a qual avança a uma nova síntese, que, por sua vez, supera o processo anterior (negação da negação), assumindo, em novo nível, aspectos dos dois momentos anteriores, caracterizando o processo triádico de tese, antítese e síntese.

Em vista disso, o núcleo da dialética (tanto do ponto de vista ontológico quanto gnosiológico) é a contradição, isto é, uma oposição, antítese e contraste, que deve ser resolvida (Quintanilla, 1996; Bottomore, 2001; Bobbio, 2006). Esse método se torna relevante para esta pesquisa, ao viabilizar, por exemplo, estabelecer o seguinte processo dialético: a tese é que a precarização dos objetos ribeirinhos resulta em condições precárias ou limitadas de acessibilidade espacial, que afeta o acesso a direitos básicos da população.

Em antítese a essa realidade, existe a urgência de melhores condições de acessibilidade espacial plena e segura aos cidadãos ribeirinhos. Assim, do confronto entre a tese e a antítese, surge a [construção] síntese de acessibilidade ribeirinha, uma proposta alternativa que reconhece e respeita as particularidades dos objetos e da cultura ribeirinha.

O materialismo histórico, por seu turno, é a expressão que designa o corpo central de doutrina da concepção materialista da história, núcleo científico e social da teoria marxista. Em outras palavras, rigorosamente, o materialismo histórico não é uma filosofia; parece melhor considerá-lo antes como uma teoria empírica (ou, talvez mais exatamente, como uma coleção de teses empíricas) (Bottomore, 2001).

Assim, nasce a visão de um materialismo histórico-dialético, que procurava explicar as coisas pelo desenvolvimento da consciência (Correia, 2024). Para Lefebvre (2019), a originalidade do método, em sua essência, permite:

- retirar dos fatos e das ideias o seu aparente isolamento;
- entender que o motor do movimento histórico não é a razão, mas a prática social;
- conceber a existência de contradições tanto no homem como na sociedade humana;
- pensar em problemas a resolver, em dificuldades e obstáculos e em lutas e ações, mas também em possibilidades de vitórias, de passos à frente e de progressos (Lefebvre, 2019).

Em razão dessa essência, Lefebvre (2019) defende o método como uma sociologia científica com consequências políticas. Temas como a causa proletária, o movimento da sociedade capitalista e o desenvolvimento de conceitos e categorias, tais como: modo de produção, mais-valia, alienação do trabalho e luta de classes, foram operacionalizados para explicar a realidade dentro dessa perspectiva de método (Correia, 2024).

O movimento de luta por acessibilidade espacial nas ocupações ribeirinhas constitui um aspecto contemporâneo, associado ao momento histórico em que pessoas com deficiência buscam reconhecimento político para exercerem protagonismo em suas vidas e terem seus direitos assegurados. Essa luta se insere no quadro das contradições e conflitos da sociedade capitalista, que ecoa em diversas formas de resistências. É esse movimento da sociedade, que faz emergir situações até então invisibilizadas, quem permite o desenvolvimento desta tese.

Nesse contexto de tensões e lutas, torna-se pertinente considerar as críticas à obra marxista clássica que emergiu nos anos de 1980, ao levantar a negligência das condições ecológicas e físicas nos processos de produção e reprodução do sistema capitalista. Swyngedouw (2018, 2009) argumenta que a ambição do marxismo clássico transcendia a mera reconstrução da dialética das transformações históricas sionaturais e suas inerentes contradições. Dessa forma, ele explica:

[...] concentrando-se no trabalho *per se*, a análise marxista tendeu a reproduzir o próprio problema que pretendeu criticar. Em particular, ao tomar a natureza como substrato para desenrolar das relações sociais, especialmente das relações de trabalho, essa análise concebeu a base material da vida social considerando “os processos naturais” como um domínio externo à vida social. Ironicamente, isso é quase idêntico à ideologia

burguesa da natureza como algo externo à sociedade, ainda que universal em seu funcionamento (Swyngedouw, 2009, p. 102-103).

Nesse processo, Swyngedouw (2018) explica que os marxistas não foram eficazes em incorporar o “poder do lugar” e a influência das condições físicas em suas análises. Nas lutas de forças, desconsideraram o poder intrínseco do lugar nas configurações de poder que promoviam o desenvolvimento do capitalismo. Ao mesmo tempo, destaca como as relações sociais do capitalismo se articulavam com o processo ecológico para produzir uma paisagem socioecológica desigual.

A partir de inspirações no método de Marx e Engels, muitos teóricos recriaram suas próprias linhas de raciocínios, mobilizando suas teorias e aprofundando-se em temas associados ao modo de produção capitalista e suas relações produtivas. Muitos elevaram suas ideias para além do valor econômico, incluindo o tempo e o espaço como ponto de partida para se pensar a sociedade contemporânea. Seguindo uma vertente do humanismo, Henri Lefebvre foi um desses pensadores. Ele buscou viabilizar a concepção dialética ao refletir sobre como a ação humana manifesta especificidades políticas, culturais e sociais (Bottomore, 2001; Correia, 2024).

Dentre esses teóricos, destaca-se o brasileiro Milton Santos, geógrafo, considerado um dos expoentes do movimento de renovação crítica da Geografia, que, ao desenvolver sua teoria social, mobilizou um arcabouço teórico-metodológico, cuja pertinência de seus ensinamentos transcenderam o seu campo disciplinar, de modo a ajudar na construção de um pensamento mais humano e cidadão de possibilidades de futuros para as diversas realidades brasileiras.

Em suas obras, a Amazônia também foi objeto de considerações e de abordagem crítica, ao evidenciar as particularidades da região no contexto dos processos acelerados de globalização e da exclusão socioespacial que marcam o período contemporâneo (Trindade Júnior, 2020; Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021b). Desse modo, esse aporte teórico e metodológico tornou-se relevante para orientar o percurso desta pesquisa e oferecer respostas às inquietações e às propostas que serão delineadas aqui, inspirando-se, como um fio condutor, na teoria miltoniana²³ do espaço como instância social e como condição de cidadania.

²³ “[...] uma teoria, isto é, sua explicação, é um sistema construído no espírito, cujas categorias de pensamento reproduzem a estrutura que garante o encadeamento dos fatos” (Santos, 2014a, p. 29).

Em se tratando da teoria do espaço como instância social e como condição de cidadania, Santos desenvolve um sistema coerente de conceitos, categorias e noções de análise relevantes para a compreensão do movimento (totalidade), que inclui a dimensão espacial em uma leitura analítica da sociedade. Esse sistema de pensamento constitui um dos principais apoios teóricos para interpretar a realidade socioespacial da Amazônia contemporânea (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021).

Para estudar a instância espacial da sociedade, é relevante compreender que a própria definição de sociedade se dá através do espaço. Isso ocorre porque o espaço é resultado da produção social, uma decorrência de sua história e, mais especificamente, da história dos processos produtivos que a sociedade impõe ao espaço (Santos, 2014b).

Portanto, o espaço se configura como a soma e a síntese da configuração geográfica e das relações sociais, estabelecendo um conjunto de formas-conteúdo em permanente transformação, em um movimento dialético (Santos, 2014b).

Nessa perspectiva, Santos (2014b) defende que a compreensão da organização social e de sua evolução pode ser alcançada e investigada por meio da interpretação acurada dos processos dialéticos entre as categorias do método geográfico – formas, funções, estrutura e processo²⁴ –, considerados elementos fundamentais para a compreensão da produção do espaço. Logo, essas categorias analíticas não devem ser negligenciadas, uma vez que é em seu conjunto e em suas inter-relações que elas estabelecem uma base teórica e metodológica a partir da qual os fenômenos espaciais podem ser discutidos em sua totalidade (Santos, 2014b).

O espaço, assim como a economia, a política e a cultura, é considerado uma instância social e adquire *status* de categoria de análise social, que é sinônimo de território usado (Santos, 2013, 2005). Esses conceitos fundamentais de Santos (2005, 2013, 2014b) proporcionam uma compreensão profunda do mundo e do lugar, sob a influência da globalização, que atravessa tudo, inclusive, a consciência das pessoas.

Santos (2013, p. 83) busca entender o espaço como um “conjunto indissociável de sistemas de objeto e de sistemas de ações”. Para ele, enquanto o território em sua generalidade se refere às formas, o território usado emerge dessa relação dinâmica entre objetos e ações. É nessa interação constante que, ao longo do tempo, o território acumula diversas camadas de usos e significados, que podem variar desde o uso

²⁴ Conceitos explicados no capítulo 2.

empresarial e normatizado até aqueles de uso compartilhado com solidariedades orgânicas (Santos, 2005).

Essa dialética ocorre porque no território, ao mesmo tempo que acolhe os vetores da globalização que buscam impor uma nova ordem, também se desenvolve uma contraordem, uma contrarracionalidade, impulsionada pela acelerada produção de pobres, excluídos e marginalizados (Santos, 2020). Dessa forma, “defrontamo-nos com o território vivo, vivendo” (Santos; Silveira, 2021, p. 257).

Nesse debate territorial, o conceito de território constitui uma ferramenta analítica relevante, pois, ao transcender o espaço puramente físico, retira-o da passividade e o projeta como protagonista social, político e humano. Nesse sentido, a perspectiva de Haesbaert (2014) dialoga com as propostas de Santos (2005, 2020) ao defender que o território é um processo de poder e resistência.

Para Haesbaert (2014), o território:

[...] não pode ser tratado simplesmente na esfera das relações jurídico-administrativas, embora nelas encontre, é claro, uma das questões fundamentais a ser. Se o poder, como afirma Foucault, implica sempre resistência, que nunca é exterior a ele, os grupos subalternos ou dominados na verdade estão sempre também (re) construindo suas territorialidades, ainda que relativamente ocultas, dentro desse movimento desigual de dominação e resistência (Haesbaert, 2014, p. 44).

A partir dessa exposição, compreende-se que o território transcende a dimensão de um desenho em um mapa oficial ou uma porção de terras com fronteiras definidas pelo Estado (relações jurídico-administrativas); ele é, sobretudo, um espaço vivo e de resistência, forjado por lutas e movimentos constantes. Nesse sentido, o autor supracitado destaca o processo de desterritorialização, que implica um território com a sua dinâmica em constante mudança (impulsionada por fluxos migratórios, mudanças corporativas e a chegada de novas culturas etc.), em que o território jamais morre, mas se transforma. Nesse processo, sob a perspectiva de Foucault - para quem onde há poder, há resistência -, observa-se que grupos subalternizados (como periferias, movimentos sociais, ambulantes, comunidades tradicionais etc.) criam seus próprios territórios para resguardar a sua existência, isto é, (re) criam seus próprios espaços, suas próprias territorialidades, mesmo quando inseridos em sistemas que tentam dominá-los.

No entanto, embora a dinâmica de poder e resistência que conforma o conceito de território defendido por Haesbaert (2014) seja uma categoria analítica relevante da

realidade, a escolha pelo referencial de território usado de Santos (2005, 2020) justifica-se por permitir analisar, ao mesmo tempo, a infraestrutura física (como estivas, pontes, portos, trapiches e outros artefatos urbanísticos) e a dinâmica social, que compreende a mobilidade, a circulação, o lazer etc., fundamentadas na premissa de que a forma não se separa do conteúdo. Nessa perspectiva, as resistências manifestam-se na permanência e no cotidiano, ao revelar como o morador local e as horizontalidades (força do lugar) conseguem sobreviver às imposições do mercado (verticalidades). Dessa forma, o território usado revela quem são os sujeitos que usam e dinamizam os espaços construídos e a maneira como o poder se materializa no dia a dia, especialmente no que tange às condições de acessibilidade espacial enfrentadas por pessoas com deficiência e/ou com a sua mobilidade reduzida.

Essa proposição dialética, apresentada no tratamento analítico de Santos acerca do território de uso, permite mobilizar várias outras categorias e noções miltonianas importantes para a compreensão do espaço amazônico, em especial, a Amazônia ribeirinha.

Entre as categorias de análise, a paisagem se destaca como apreensão visual de um conjunto de objetos geográficos disposto sobre um território (Santos, 2014b). A paisagem socialmente produzida manifesta, no nível do visível, marcas da história da sociedade que a criou e transformou-a, bem como as consequências dessas ações – sejam benéficas ou prejudiciais –, atravessadas pelas dinâmicas do desenvolvimento capitalista. Além disso, a importância da paisagem enquanto percepção (ver, ouvir, tatear, cheirar e saborear) permite adentrar a relação entre o corpo e o seu entorno, amiúde fortemente enraizado, tornando-se uma ferramenta analítica socioespacial que ajuda nas discussões de acessibilidade espacial em contextos urbanos ribeirinhos.

O materialismo histórico, desse modo, representa uma proposta de análise fundamentada nas condições reais da materialidade. Sobre essa base, a formação socioespacial constitui-se como uma categoria básica de análise do espaço aplicado à sociedade. Santos (1977, 1982) enxergou na categoria de formação econômica e social marxista a possibilidade de uma releitura que, a partir da inclusão do espaço, permite realizar uma análise geográfica da totalidade social. Cabe destacar que a aplicação empírica de formação socioespacial se dá por meio da utilização das

categorias de forma, função, estrutura e processo, que se fazem integradas em uma totalidade socioespacial em movimento (Santos, 2014b).

Nessa perspectiva, torna-se imprescindível destacar a formação socioespacial da Amazônia, em especial, das cidades de Belém, Macapá e Afuá, e de seus respectivos recortes de objeto de pesquisa. Essa categoria possibilita apreender uma sociedade historicamente concreta, cuja historicidade específica se expressa nas diversas formas-conteúdo presentes em sua realidade concreta.

Para uma melhor compreensão da realidade concreta, mobilizam-se as categorias do universal, do particular e do singular, que constituem uma unidade na diversidade (Kosik, 1976; Lukács, 1978; Lefebvre, 1991; Santos, 1999). Essa abordagem permite reconhecer a complexidade de cada cidade como entidades não únicas, mas, sim, singulares e, simultaneamente, particulares e universais (Corrêa, 2022). Diante dessa complexidade, cabe aos pesquisadores desvelá-las, isto é, trazer à luz as estruturas, as relações de poder, as contradições e as dinâmicas visíveis e invisíveis que detêm um potencial libertador.

A partir de uma análise aprofundada da formação socioespacial das três cidades (Belém, Macapá e Afuá), Milton Santos (2013) apresenta outra noção relevante para esta pesquisa, fundamentada no materialismo histórico: a flexibilidade tropical. A noção de flexibilidade tropical possibilita investigar as relações e as dinâmicas espaciais em sociedades nas quais o modo de produção dominante não se estabelece de forma completa, em outras palavras, em sua manifestação mais perversa.

Inspirada na noção miltoniana, esta pesquisa adota o conceito de flexibilidade equatorial, proposto por Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b). Essa escolha se justifica pelo foco nas expressões socioespaciais específicas e particulares da região amazônica, situada em sua faixa equatorial. Dessa forma, essa noção de flexibilidade tropical/equatorial possibilita um olhar mais atento para as contrarrazionalidades e contrafinalidades presentes nos recortes empíricos das cidades de Belém, Macapá e Afuá, configurando-se como uma ferramenta potente para um ordenamento socioespacial alternativo, como defendem Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021b).

Portanto, o método materialista e dialético tornou-se uma ferramenta intelectual de interpretação imprescindível para a análise da realidade concreta das cidades de

Belém, Macapá e Afuá, a fim de explorar, de maneira mais profunda e ampla, os problemas de pesquisa, por um viés de inter-relações com a realidade material e histórica. Assim, para o processo de interpretação desse método, esta tese de doutorado assumiu o caráter qualitativo como método de investigação.

A pesquisa qualitativa, como bem explica Minayo (2007), responde a questões muito particulares:

[...] ela trabalha com um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes (Minayo, 2007, p. 21).

Essa abordagem se apresenta como uma importante ferramenta que possibilita maior aprofundamento sobre a realidade concreta que se faz presente no cotidiano dos ribeirinhos, em particular, nos seus espaços públicos. É importante ressaltar que, no que tange à avaliação de um espaço em relação à sua acessibilidade, essa deve considerar o seu contexto específico e as práticas sociais ali construídas. Essa exigência analítica, portanto, requer uma abordagem qualitativa.

Para Stecke (2011), o estudo qualitativo é:

interpretativo: fixa-se nos significados das relações humanas a partir de diferentes pontos de vista; os pesquisadores se sentem confortáveis com significados múltiplos; eles respeitam a intuição; os observadores em campo se mantêm receptivos para reconhecer desenvolvimentos inesperados [...]

experiential: é empírico e está direcionado ao campo; enfoca as observações feitas pelos participantes e leva mais em consideração o que eles veem do que o que sentem; [...] está em sintonia com a visão de que a realidade é uma obra humana.

situacional: é direcionado aos objetos e às atividades em contextos únicos; defende que cada local e momento possui características específicas que se opõem à generalização; é mais holístico do que elementalista, não analítico de forma redutiva; seu planejamento raramente destaca comparações diretas; seus contextos são descritos em detalhes.

personalístico: é empático e trabalha para compreender as percepções individuais. Busca mais a singularidade do que a semelhança e honra a diversidade [...] (Stecke, 2011, p. 25).

Dessa forma, a abordagem qualitativa inspira confiança para a realização desta pesquisa, visto que seu objetivo busca entender um fenômeno em profundidade, e isso será possível tão somente quando compreendido no contexto em que ocorre e

do qual é parte, devendo ser analisado em uma perspectiva integrada (Godoy, 1995; Stecke, 2011).

Para compreender a realidade concreta das três cidades (Belém, Macapá e Afuá) e com o objetivo de revelar todas as possibilidades engendradas nos seus espaços públicos, torna-se necessário realizar uma investigação de campo. Essa investigação deve buscar captar o fenômeno social por intermédio de observações amplas e específicas, incluindo, essencialmente, a perspectiva das pessoas envolvidas e considerando todos os pontos de vista relevantes (Godoy, 1995; Stake, 2011; Creswell, 2014).

Nesse sentido, Creswell (2014) ressalta que questões como opressão, dominação, supressão, alienação e hegemonia, vivenciadas por grupos marginalizados, são importantes em investigações conduzidas sob a concepção filosófica transformativa/participatória²⁵ da pesquisa qualitativa. Segundo o autor, “à medida que essas questões são expostas, os pesquisadores dão voz a esses participantes, aumentando a sua consciência e melhorando suas vidas” (Creswell, 2014, p.36).

Nesse caso, é importante dizer que os pesquisadores buscam amplificar as vozes existentes e criam caminhos para que sejam elas ouvidas e compreendidas em suas lutas. Nesse panorama:

Dar voz aos sujeitos da pesquisa não significa mais falar em seu nome [...] não se trata mais de subsumir a voz do(s) outro(s) à voz do pesquisador e do seu arcabouço teórico, por mais bem-intencionada – politicamente falando – que essa voz possa ser ou estar (Fernandes; Marchi, 2020, p. 9).

A fim de entender melhor o problema de pesquisa, tendo em vista “sondar a realidade e desvendar os seus segredos” (Minayo, 2007, p. 7), propõe-se, para esta pesquisa, a utilização de quatro técnicas: (a) levantamento bibliográfico; (b) análise documental; (c) observação sistemática; e (d) entrevistas semiestruturadas individuais e em grupo focal.

²⁵ O princípio básico dessa estrutura transformativa é que o conhecimento não é neutro e reflete as relações de poder e sociais dentro da sociedade. Assim, o propósito da construção do saber é ajudar as pessoas a melhorarem a sociedade. A ação participativa, por sua vez, está focada no desenvolvimento de mudança nas práticas (Creswell, 2014).

O levantamento bibliográfico permite colocar o pesquisador em contato com teorias, métodos e empirias realizadas por estudiosos que iniciaram e/ou já avançaram no tema de interesse do pesquisador e que se encontram em livros, capítulos, revistas, jornais e artigos científicos (Marconi; Lakatos, 2010). Com base em um rigor científico, pretende-se focar nas obras de Milton Santos (1977, 1982, 2004, 2008, 2012a, 2012b, 2013, 2014a, 2014b, 2014c, 2020), em especial, na sua teoria sobre o espaço como instância social e como condição de cidadania, o que será fundamental para a discussão a ser tecida nesta tese sobre as condições de acessibilidade nos espaços públicos e o significado de cidadania na Amazônia ribeirinha.

Nesse processo, para compor e somar ideias, mobilizaram-se outros autores que inspiram debates a serem considerados no tema central. Henri Lefebvre (1973, 2006, 2013, 2016) é um autor que inspira discussões sobre a produção social do espaço e o direito à cidade.

Sob a perspectiva do materialismo histórico e dialético de análise, que considera a historicidade e a geograficidade, este trabalho destaca as contribuições teóricas e metodológicas de autores que se debruçam no entendimento da formação socioespacial da Amazônia, sobretudo, a ribeirinha. Tais estudos examinam as relações sociais para além do âmbito econômico, com foco na diversidade urbana, política e cultural que abrange questões de cidadania e a emancipação do homem, tendo como inspiração os trabalhos de Corrêa (1987), Ab'Saber (1996), Oliveira (1999, 2006), Arenz (2000, 2015), Fraxe (2004, 2015), Trindade Júnior (2005, 2010, 2011, 2014, 2020), Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) e Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b).

Para a compreensão das especificidades das cidades de Belém, Macapá e Afuá, recorrem-se a Castro (2006), Trindade Júnior (2006, 2008), Dias e Silva (2011), Takiyama *et al.* (2012), Lomba e Nobre-Júnior (2013), Santos (2015, 2016), Scheibe (2016), Souza (2019), Amorim (2020), Carvalho (2020), Chagas (2020), Costa (2020), Souza (2020), Tostes (2020), Matsunaga (2021), Santos; Lima; Lima (2023).

As técnicas de levantamento e análise documental consistiram em uma rica fonte de dados que, conforme Cellard (2012), explica e favorece a leitura do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conhecimentos, conceitos, comportamentos e práticas. A utilização da análise documental, nesta pesquisa, teve

um caráter complementar sobre legislações que tratam da acessibilidade no plano urbanístico municipal, estadual e federal.

O levantamento incluiu a Constituição Federal (Brasil, 1988); Estatuto da Cidade – Lei nº 10.257/2001 (Brasil, 2001) – que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências; sobre a acessibilidade em espaços públicos e coletivos – Lei 13.146/2015 (Brasil, 2015b) – que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Também foram consultadas as normas de acessibilidade elaboradas pela ABNT, tais como a NBR 9050/2020 (Brasil, 2020), que institui critérios técnicos para a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbano; a NBR 16537/2016 (Brasil, 2016), que institui critérios técnicos para a sinalização tátil no piso; e a NBR 15450/2007 (Brasil, 2007), que estabelece critérios técnicos para a acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário. Esse levantamento tornou-se necessário para identificar se leis e normas de acessibilidade caminham de ou ao encontro dos direitos das populações ribeirinhas da Amazônia.

A pesquisa de campo é fruto de um momento relacional e prático, no qual as inquietações que levam ao desenvolvimento de uma pesquisa nascem no universo do cotidiano das vivências (Cruz Neto, 2007). Nessa dinâmica investigativa, o objetivo central foi compreender os aspectos rotineiros, os conflitos, os rituais e as dificuldades de buscar acessibilidade²⁶, assim como as criatividade e a espontaneidade desenvolvidas nas estivas, nas pontes, nas passarelas, nos portos, nos trapiches e em outros artefatos urbanísticos presentes nos recortes empíricos das três cidades: Porto da Palha e Terminal Hidroviário Ruy Barata em Belém; Avenida Décima do Congós, em Macapá; e o perímetro urbano de Afuá.

Para Lencioni e Trindade Júnior (2024), a pesquisa socioespacial objetiva a aproximação dos ambientes e dos sujeitos que são os focos de observação, considerando tanto suas formas (a materialidade) quanto seus conteúdos (as relações sociais, culturais, econômicas, políticas, as vivências e os significados). Para que essa

²⁶ Diz respeito ao fato de que pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, frequentemente, assumam a sua própria responsabilidade de acesso para a realização de atividades cotidianas (trabalhar, estudar, circular etc.), sem o devido reconhecimento do esforço físico, mental e emocional que isso exige delas para a sua participação na comunidade (Konrad, 2021).

compreensão seja autêntica e rica, faz-se necessário criar condições para que a realidade seja apreendida da maneira mais espontânea e natural possível.

Na pesquisa de campo, a observação sistemática constituiu um instrumento importante para a coleta de dados, auxiliando na identificação e na obtenção de evidências sobre os motivos que orientam o comportamento dos indivíduos (Marconi; Lakatos, 2010). Essa técnica permitiu à pesquisadora um contato mais direto com as realidades locais investigadas e a observação da maneira como as pessoas vivenciam seus objetos, seguindo seus próprios roteiros cotidianos. A partir dessas observações, foi possível registrar e mapear as atividades realizadas pela comunidade – trabalho, interação social e lúdica – relacionadas ao acesso e uso de ambientes públicos e coletivos.

Lencioni e Trindade Júnior (2024) explicam que a observação na pesquisa socioespacial exige do pesquisador um olhar sagaz, apto para ir além daquilo que foi selecionado para responder às suas indagações e aberto ao inesperado, isto é, àquilo que não havia imaginado. Essa transcendência também diz respeito à posição do observador, seja ela física, psicológica ou social. A forma como esse se posiciona e expande-se pode construir ou aprimorar hipóteses de trabalho. A própria experiência e o olhar do pesquisador, em interação com o ambiente e os sujeitos, são ferramentas dinâmicas na produção de conhecimento.

Nesse processo, o diário de campo foi utilizado como instrumento de registro escrito para anotações, desenhos, medições dos ambientes e descrições das situações observadas. Além disso, conforme Yin (2001) aponta que o diário serviu também para autorreflexividade, registrando experiências, ideias, medos, erros, confusões, avanços e problemas emergentes. Outros recursos importantes da observação sistemática incluíram registros sonoros e fotográficos, realizados com aparelho celular. Por ser um objeto comum no cotidiano das pessoas, o celular facilita a coleta de informações de maneira menos intrusiva.

Em razão disso, ressalta-se um dilema ético na pesquisa sobre acessibilidade espacial. A busca por dados relacionados a dificuldades ou a adaptações realizadas por pessoas vulneráveis, como idosos, gestantes, obesos e pessoas com deficiência, ao acessar locais como trapiches, barcos, pontes e estivas, exigiu um exercício de investigação muito cauteloso, em particular, na ausência de consentimento informado. Isso ocorre porque a observação de uma “pessoa de fora”, em ambientes físicos cuja

maioria dos sujeitos se conhece, pode, dependendo da situação enfrentada, fazer com que os observados se sintam expostos e desconfortáveis, o que é um resultado dos estigmas capacitistas no seu cotidiano.

A cautela ética discutida anteriormente aplica-se, do mesmo modo, à fotografia, outro instrumento da observação sistemática imprescindível nesta pesquisa. Por ser um signo gráfico, a fotografia permite congelar situações para documentação e análise posterior. Segundo Loizos (2008), a imagem oferece um registro restrito, entretanto poderoso, das ações temporais e dos acontecimentos reais, concretos e materiais. As fotografias representam tanto a realidade vivida quanto a realidade selecionada, refletindo o olhar do indivíduo sobre algo.

Neste caso, a intenção foi registrar por meio da fotografia, ainda que em forma de recortes espaciais e temporais da realidade, o cotidiano dos moradores, seus comportamentos, usos e interações ao utilizar as estivas, as pontes, as passarelas, os trapiches e outros espaços públicos nas cidades selecionadas. O objetivo era, assim, revelar todas as possibilidades (qualidade do ambiente, interações e saberes locais) e detalhar situações complexas.

As imagens capturadas pela pesquisadora foram cuidadosamente produzidas para proteger a exposição das pessoas, sendo estrategicamente fotografadas de costas ou com os rostos ocultos, mesmo mediante consentimento delas. Nas imagens em que os rostos apareciam, foram borrados para preservar a privacidade dos indivíduos. Além das imagens produzidas pela pesquisadora, a pesquisa também se beneficiou das contribuições de fotógrafos locais, cujas experiências de vida, expressas em suas imagens, enriqueceram significativamente o acervo deste estudo.

Além das fotografias, utilizou-se o desenho como outra forma de recurso visual. Para Lencioni e Trindade Júnior (2024), o desenho serve como um suporte na observação de pesquisa socioespacial. Ele força o olhar do observador a identificar elementos que, em uma análise superficial, poderiam passar facilmente despercebidos. Para os autores, “[...] no desenho, o desenhista ordena os elementos que quer mostrar e que são importantes para a sua narrativa. Isso exige seleção do que se vê e organização do que se busca mostrar e enfatizar (Lencioni; Trindade Júnior, 2024, p. 113).

Todas as fotografias e desenhos produzidos nesta pesquisa foram tratados à luz da linguagem científica, isto é, como parte da escrita que fundamenta o discurso

científico. Nesse viés, o pesquisador dirige o olhar do leitor para aspectos específicos que deseja enfatizar e destacar na análise e que sejam próximas às referências conceituais ou teóricas (Lencioni; Trindade Júnior, 2024).

Dessa forma, as fotografias e os desenhos são acompanhados por textos explicativos, detalhando o contexto e a dinâmica das situações registradas. Conforme argumenta Penn (2008), a imagem detém uma polissemia ou ambiguidade inerente, necessitando, portanto, de algum tipo de texto para mitigar essa pluralidade de interpretações. Ao referenciar Barthes, Penn (2008) denomina essa relação complementar entre imagem e texto como ancoragem. Nesse processo, tanto as imagens quanto os textos contribuem de forma integrada para a construção de um sentido mais completo e preciso do fenômeno observado.

Para aprofundar o conhecimento sobre a opinião da comunidade, suas histórias, seus pontos de vista, seus desejos e expectativas em relação ao lugar onde vivem, utilizou-se a técnica de entrevista semiestruturada. Essa escolha se justifica, conforme apontam Marconi e Lakatos (2010, p. 195), por ser “um procedimento utilizado na investigação social, para a coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social”. Além disso, para Lencioni e Trindade Júnior (2024, p. 88), trata-se de uma técnica que, na pesquisa socioespacial, possui “uma dimensão social na medida em que essa está contida na produção social do espaço”.

A entrevista semiestruturada revela-se uma técnica valiosa para esta pesquisa por ser um tipo de entrevista em que o pesquisador organiza um roteiro²⁷ com perguntas a serem respondidas, mas permite, ou mesmo incentiva, que o entrevistado possa falar sobre o tema de modo livre e informal (Lencioni; Trindade Júnior, 2024; Pádua, 2004).

Em outras palavras, é possível que muitas pessoas se sintam desconfortáveis ao responder a questionários e formulários de pesquisa mais formais, sentindo-se pressionadas e/ou envergonhadas. Dentre as vantagens para esse tipo de técnica, segundo Lencioni e Trindade Júnior (2024), é que ela pode ser aplicada a qualquer segmento da população, mesmo àqueles de pouca ou nenhuma formação escolar. Para a sua utilização, é suficiente a disponibilidade do entrevistado e a riqueza de sua

²⁷ Embora se utilize de perguntas mais abertas em uma conversa informal, foi necessário, antes, preparar um roteiro com algumas perguntas guia para dar conta dos fins e objetivos da pesquisa e que possibilitaram que o entrevistado falasse de maneira natural sobre o tema abordado. Os roteiros de entrevistas aplicados nos trabalhos de campo estão disponibilizados nos apêndices desta tese de doutorado.

experiência, vivência e conhecimento cotidiano ou profissional em relação ao objeto de interesse da investigação em questão (Lencioni; Trindade Júnior, 2024, p.91).

Assim, o emprego da entrevista, conforme Gaskell (2008) explica, fornece ao pesquisador o exercício da escuta. As entrevistas representam, principalmente, a renúncia ao controle total e à influência direta do pesquisador sobre os sujeitos da pesquisa. Nele, o pesquisador se posiciona de forma não diretiva em relação ao que o campo pode oferecer. Essa postura permite potencializar o protagonismo à fala da população e, conseqüentemente, compreender de forma detalhada as crenças, atitudes, valores e motivações em relação aos comportamentos das pessoas em contextos sociais específicos.

Entende-se que todos os indivíduos sejam capazes de revelar algo importante e surpreendente relacionada ao objeto de estudo. No entanto, para a seleção dos entrevistados, foi imprescindível considerar uma amostragem heterogênea, no intuito de compreender a percepção do espaço vivido – recortes empíricos selecionados nas cidades de Belém, Macapá e Afuá – a partir da perspectiva de cada entrevistado. Os entrevistados incluíram: moradores locais, trabalhadores, comerciantes, feirantes, estudantes, vendedores, viajantes e técnicos urbanos, de gêneros distintos, faixa etária diversas, com e sem deficiência, e que fazem a dinâmica dos espaços urbanos selecionados.

Entretanto, é relevante elucidar que as pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida poderiam oferecer uma compreensão específica do problema de pesquisa e da importância central do estudo. As falas e os pontos de vista dessas pessoas (idosos, pessoas usuárias de cadeira de rodas, acompanhantes etc.) ganharam destaque por expressarem vivências únicas e que não devem ser comparadas às de pessoas sem deficiência. Suas expectativas futuras como cidadãos ribeirinhos e seu direito à cidade amazônica são igualmente relevantes.

Além da entrevista individual gravada, esta pesquisa também empregou a entrevista em grupo focal, que consistiu em uma reunião com participantes de movimentos sociais da comunidade local da Avenida Décima do Congós, em Macapá. Os grupos focais ofereceram a vantagem de integrar histórias de vida, entrevistas abertas ou semiestruturadas e observação sistemática, o que favoreceu à pesquisadora construir um leque de informações que considerou diversas opiniões

sobre o mesmo tema (acessibilidade espacial) e aprofundou a compreensão da realidade local (Cruz Neto, 2007). Nesse sentido, destaca-se que a finalidade real da pesquisa qualitativa “não é quantificar opinião ou pessoas, ao contrário, explorar o espectro de opiniões e as diferentes representações sobre o assunto” (Gaskell, 2008, p. 68).

Diante do exposto, após a etapa de coleta de dados, na qual foram reunidas informações relevantes para a pesquisa, todos esses dados foram submetidos aos processos de análise e sistematização. A análise consistiu em compreender as revelações das informações sobre o fenômeno estudado, fundamentada no referencial teórico-metodológico. Já a sistematização permitiu organizar esses dados de forma mais compreensível e acessível para as interpretações e a elaboração da redação da tese de doutorado.

Esta tese está estruturada em cinco capítulos, além das considerações finais. A introdução faz parte do primeiro capítulo. O segundo capítulo dedica-se à apresentação do marco teórico-metodológico que orienta a pesquisa nas cidades de Belém, Macapá e Afuá. O terceiro direciona o foco para o espaço social da Amazônia ribeirinha. Seu objetivo é apresentar o processo de formação socioespacial da cidade de Belém, com recorte na porção sul de sua orla fluvial; da cidade de Macapá, com recorte na Avenida Décima do Congós; e espaços diversos da cidade de Afuá.

O quarto capítulo analisa de que modo as políticas de acessibilidade, por meio das normas técnicas e do *design* universal, vêm sendo implementadas em contextos urbanos ribeirinhos. E o quinto capítulo, por fim, refere-se às discussões e às sistematizações conclusivas desta pesquisa.



**CAPÍTULO 2 – CONTRIBUIÇÕES PARA SE PENSAR O ESPAÇO AMAZÔNICO
RIBEIRINHO: ENTRE MODERNIZAÇÕES, RESISTÊNCIAS E RECONCILIAÇÕES**

Este capítulo apresenta o marco teórico-metodológico para as análises e as discussões subsequentes, aplicando a teoria do espaço como instância social e de cidadania de Milton Santos. O objetivo é compreender as cidades amazônicas ribeirinhas, destacando que a modernização do espaço amazônico é desigual e favorece cidades estratégicas para a acumulação de capital.

As cidades tradicionais ribeirinhas ou seus fragmentos em grandes e médias aglomerações urbanas se destacam como espaços de resistência e inovação, cujas práticas espaciais e saberes alternativos desafiam a lógica das cidades competitivas. A relevância de estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches é enfatizada como expressões socioespaciais de direitos e cidadania.

Por fim, sugere-se que a flexibilidade equatorial pode ser um instrumento conceitual inovador para pensar modos de possibilidades futuras, incluindo políticas urbanas de acessibilidade espacial ribeirinha. Assim, os autores que inspiram esta discussão são Santos (1977, 1982, 2004, 2008, 2012a, 2012b, 2013, 2014a, 2014b, 2014c), Lefebvre (1972, 1973, 2016, 2013), Swyngedouw (2009), Dischinger e Bins Ely (2012), Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), Trindade Júnior (2014, 2015a, 2015b, 2020) e Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b).

2.1 O espaço amazônico: entre o global e o particular

Nos últimos anos, as políticas nacionais voltadas à Amazônia impulsionaram programas desenvolvimentistas e, mais recentemente, tendências neodesenvolvimentistas com fortes investimentos em infraestruturas, que fizeram as cidades amazônicas, com suas particularidades, experimentar grandes transformações no território (Castro, 2017). Essas mudanças são desencadeadas pelas novas paisagens urbanas e pela difusão de um novo modo de vida na região, reflexo do poder do mercado global.

Antes de focar na Amazônia, torna-se necessária uma reflexão concernente ao modo como a subjetividade é produzida dentro da lógica hegemônica que se difunde globalmente. Com a contemporaneidade marcada pelo advento das inovações do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2014a), tem-se a potencialização do processo de modernização enquanto organização social. Esse processo difunde um novo modo de ser, pensar e viver que, supostamente, simboliza

uma vida mais digna, além da idealização do pleno progresso e desenvolvimento da civilização.

Encantados pela modernização enquanto organização social (Bauman, 1999), os homens aderem de forma crescente e radical à lógica capitalista, fortalecendo a hegemonia da civilização ocidental, que alcança níveis e lugares nunca imaginados. Isso ocorre porque a modernidade rompe limites e fronteiras, uma vez que produz uma mobilidade que impulsiona a circulação de mercadorias, objetos e pessoas (Ortiz, 1998). Assim, o fenômeno da globalização é otimizado e materializado como um modo de produzir a vida como processo de expansão econômica, tecnológica e cultural. Essa força, por vezes, de intensidade mais ou menos expressiva, faz-se presente em toda parte (Santos, 2013).

Esse fenômeno, que ainda está em movimento, torna-se irreversível, como afirma Bauman (1999), a partir do final da Segunda Guerra Mundial. No entanto, ele se acentua de forma desigual, contraditória e conflituosa em diversas esferas da realidade de muitos países. A tentativa de construção de um mundo globalizado busca a unificação, não a união (Santos, 2013). O autor alerta que a premissa desse processo de unificação consiste em um sistema de relações hierárquico que perpetua um subsistema de dominação sobre outros subsistemas em benefício de uma minoria-firmas, Estados e classes hegemônicas.

Trata-se da dimensão mundial *do e pelo* mercado (Santos, 2013). A economia e a política neoliberal propagam as forças do mercado capitalista na esfera global, estabelecendo diretrizes impostas por centros de decisões localizados nos estados nacionais mais fortes. Empresas, corporações e conglomerados transnacionais passam a deter o poder de alterar e controlar projetos e ações políticas e econômicas, mesmo à distância (Ono Misuko, 2004).

Esse comando surge como uma fábrica de engano, como explica Santos (2013). Por trás do discurso da felicidade advinda do sistema de técnicas e inovação, está implícito o não conhecimento de culturas outras, de formas outras de se viver, ou ainda, até se reconhece, mas para subjugar-las em suas particularidades e singularidades. Quando Santos (2013, p. 33) denuncia que “o que globaliza falsifica, corrompe, desequilibra, destrói”, ele chama a atenção para a espacialidade perversa do capitalismo, cuja ideologia tenta se materializar nos territórios de uso amazônico.

Desde a entrada do capital predatório na região com a exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.) (Trindade Júnior, 2013), tragédias ambientais criminosas são cometidas em nome do lucro. Contaminação dos rios, do solo, desmatamentos, enchentes, secas severas e queimadas são exemplos de impactos ambientais e sociais sentidos de modo desigual. As populações indígenas, quilombolas e ribeirinhas, que interagem de forma menos nociva com o meio ambiente, são as mais prejudicadas. Bauman (1999) atribui isso à falta de políticas públicas que deixam essas grandes corporações livres para explorar e para abandonar as consequências.

As exigências do capital apoiam-se em um rígido esquema de organização que atravessa todos os rincões da vida humana. Não há vontade de liberdade, mas de dominação, ao passo que onde não há desejo de cooperação, mas de competição (Santos, 2013). Diante dessa racionalidade moderna, o advento de um tempo universal se impõe para o planeta como um todo²⁸. Ortiz (1998) explica que o mundo, para se unificar, tem de ajustar à maneira de contabilizar o fluir do tempo, porquanto, sem isso, sua racionalidade não encontraria meios de se concretizar.

Santos (2013) afirma que esse tempo universal é uma forma de dominação hegemônica, na medida em que ele comanda o tempo dos outros, criando temporalidades hierárquicas conflitantes, mas convergentes. Assim, o tempo rápido e produtivo, vetor da ação dos agentes hegemônicos, encontra-se e conflita com o tempo lento, manifestação da resistência não hegemônica. Apesar dessa contradição, os tempos e ritmos distintos não se excluem; ao contrário, coexistem como temporalidades hegemônicas (Santos, 2013).

Enquanto para alguns a globalização é o que devemos fazer para ser felizes; para outros, é a causa da nossa infelicidade (Bauman, 1999). As disparidades advindas desse pensamento remetem a Santos (2020), ao abordar a compreensão do fenômeno de globalização a partir de três mundos em um só: o primeiro tem a ver com o mundo tal como nos fazem vê-lo, como fábula; o segundo, seria o mundo tal como ele é, como perversidade; e o terceiro, como o mundo pode ser, a possibilidade de uma outra globalização (Santos, 2020).

²⁸ Antes disso, na passagem do século XVIII para o XIX, algumas capitais da Europa (Berlim, Londres, Paris) criam um tempo médio, isto é, um tempo “científico”, interpretado e medido pelos astrônomos a partir do movimento do sol em relação à terra para seguir suas vidas cotidianas, que era, até então, determinada pelo levantar e o cair do sol, e que cada lugar tinha de forma particular (Ortiz, 1998).

O mundo globalizado enquanto fábula remete aos discursos fantasiosos sobre uma cidadania universalizada, que, de tão repetitivos, são tomados como verdades. A ideia de uma aldeia global permite acreditar que a difusão de informações alcança a todos de forma igualitária, o que nem sempre ocorre.

A mensagem organizacional induz a pensar que o sucesso é universalmente alcançado, desde que as normas sejam obedecidas e trabalhe-se com afinco e dedicação: quanto mais se produzir, mais se terá poder de consumo. Essa mensagem organizacional mascara uma universalidade que dissemina valores hegemônicos como únicos, e que são fortalecidos, por vezes, com a contribuição do Estado e voltados, principalmente, a grupos privilegiados (Santos, 2020).

A globalização como perversidade diz respeito à realidade vivida pela maioria das nações. Ela é como um agente que acentua as desigualdades, a pobreza, o desemprego, os baixos salários, a fome, a educação inacessível e a propagação de doenças. Santos (2020, p. 20) afirma que a perversidade sistêmica causa um empobrecimento na evolução da humanidade, dado que “tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas”.

Para compreender o processo de globalização, é preciso considerar tanto o estado da técnica quanto o estado da política. Isso exige ir além da análise do novo sistema de inovação e refletir sobre os resultados dos processos políticos comandados pelo capital. Santos (1999) explica que há um conjunto, um sistema de técnicas baseado na ciência e uma forma de utilizar esse sistema presidida por essa “mula sem cabeça” chamada mercado global, geradora de perversidades sociais e espaciais. Para Santos (1999, 2020), a globalização atual é desenhada pela unicidade da técnica, pela convergência dos momentos, pela cognoscibilidade²⁹ do planeta e pelo motor único.

A unicidade da técnica incorpora novas famílias de técnicas hegemônicas hierárquicas, enquanto os não hegemônicos utilizam-se daquelas consideradas obsoletas a ponto de restringir sua importância perante os avanços atuais. A convergência dos momentos, por seu turno, remete ao uso do tempo. Ao possibilitar

²⁹ O termo cognoscibilidade significa conhecer. Para Santos (2020), significa que o planeta – sob a lógica do atual período técnico-científico-informacional –, tornou-se totalmente conhecido, mapeado e visível em tempo real (satélites, informática etc.). “Isso nunca existiu antes, e deve-se, exatamente, aos progressos da ciência e da técnica (melhor ainda, aos progressos da técnica devidos aos progressos da ciência)” (Santos, 2020, p.32). Assim, o mundo é transparente para os grandes atores econômicos.

a simultaneidade de ações globais, permite observar o acontecimento do outro em tempo real, superando distâncias antes inimagináveis.

Entretanto, essa fluidez temporal torna-se conflitante, ao passo que sua distribuição social requer exclusividades ou privilégios de uso, o que promove exclusões. A cognoscibilidade do planeta, pela sua parte, pondera que o conhecimento do mundo de forma profunda se dá mediante os avanços da técnica e da ciência, sendo uma forma de seletividade do capital. Já o motor único significa unificar diversas técnicas, e como mais-valia universal, consequentemente, impulsiona uma competitividade feroz em escala global (Santos, 2020).

Se, por um lado, a perversidade da globalização inclina-se a um futuro incerto e até pessimista, por outro, Santos (1999, 2020) nos permite ter esperança caso o uso político tivesse outro viés para além do capital. Ao pensar na viabilidade da construção de uma globalização com valores mais humanos, Santos (2020) defende a formação de um novo discurso de universalidade, baseado na superação da abstração hegemônica dominante de unicidade técnica. Esse discurso se abre às novas experiências advindas da diversidade de povos, raças, culturas, saberes, gostos e filosofias.

Diante de sua força, entende-se que a globalização se propaga de tal modo que já não há território em que não haja a marca de sua presença (Bastos, 2007; Santos, 2013). Desse modo, sua influência chega à região amazônica, porém essa “mula sem cabeça” não consegue dar conta de ludibriar ou de assustar todas as formas de produção urbana e de vida particulares a cada região.

A partir da década de 1960, a inserção da Amazônia no sistema global impulsionou o surgimento de novos núcleos e cidades, desde formas planejadas e induzidas a espontâneas. Esse processo, motivado pela abertura de rodovias e pela mobilidade da força de trabalho de imigrantes, transformou consideravelmente a rede urbana amazônica, além de incorporar novos significados à região (Corrêa, 1987; Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008).

A introdução de “grandes objetos” (Santos, 2013) com novas formas-conteúdo, como as *company towns*, materializou-se como um símbolo hegemônico que impõe um modo de vida, agir e produzir a vida. Sobre as cidades planejadas *company towns*, Corrêa (1987, p. 62) explica que “representa uma implantação moderna na Amazônia,

introduzindo uma nova paisagem e um novo estilo de vida, que muito pouco ou nada tem a ver com a paisagem e a população regionais”.

Essa nova forma urbana transforma a paisagem, pautada na reprodução classista da cidade brasileira (Corrêa, 1987). Trata-se da introdução de uma arquitetura internacional reproduzida no mundo inteiro e que, para Lefebvre (2013, p. 339), o aparente discurso de liberdade, na realidade, é controle, dominação, “fratura do espaço, homogeneidade do conjunto arquitetural concebido como máquina de morar e habitat do homem máquina, desarticulação dos elementos dissociados uns dos outros e dissociando o conjunto urbanístico, a rua, a cidade”.

Na Amazônia, essa arquitetura vem revestida de valores urbanos modernos, a serviço do poder do capital e do Estado (Lefebvre, 2013), que chegam às áreas do trópico úmido sem nenhuma adequação às condições ambientais e climáticas e às vivências de suas populações locais (Corrêa, 1987; Rummenhoeller, 2008).

Dentre os novos “grandes objetos” inseridos na nova dinâmica territorial da Amazônia, Trindade Júnior (2013) elenca:

[...] as modernas plantas industriais; os recentes sistemas de circulação, estabelecidos pelas rodovias e ferrovias; as modernas redes de telecomunicações; os sofisticados sistemas portuários; a expansão da rede de energia elétrica, apoiada na instalação de modernas hidrelétricas; a presença dos grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e, igualmente, suas franjas urbanas avançadas ou de fragmentos delas no interior da configuração urbana mais tradicional (Trindade Júnior, 2013, p. 9).

A produção urbana para atender às necessidades globais e priorizá-las, com frequência, pouco coerente com o seu entorno, desdobra-se na subjetividade dos homens e mulheres amazônidas, tornando-os estranhos ao seu trabalho, estranhos ao seu espaço, à sua terra, por sua reprodução mecanizada (Santos, 2012a), em que, até então, a vida era mais espontânea.

Ao negar os conteúdos e os valores da gente da floresta, criam-se gargalos e problemas de segregação socioespacial e de oportunidades desiguais na região. Esses impactos sociais desencadeiam conflitos e resistências, por vezes violentas, como as revoltas das populações locais que se sentiam excluídas dos benefícios – de acesso a serviços básicos e de oportunidades para a mudança das condições de pobreza – da exploração das grandes mineradoras na Serra de Carajás (Ab’Saber, 1996).

Nesse sentido, Ab'Saber (1996) declarava que seria necessário que os planejadores conhecessem mais sobre o Brasil e entendessem com maior aprofundamento a estrutura, a composição, a funcionalidade e as aspirações legítimas da população da região. Esse entendimento abre diálogos interdisciplinares para se pensar o espaço amazônico em consonância *com* e *para* a população local.

Com a integração do território amazônico, possibilitou-se a circulação de pessoas e mercadorias, mas se desarticularam fluxos até então existentes e atividades inerentes ao modo de vida de muitas populações, especialmente as tradicionais (Oliveira, 2006). A implantação de rodovias alterou o tradicional padrão espacial dendrítico³⁰ da rede urbana amazônica (Corrêa, 1987).

Com a inclusão dessa nova dinâmica, cidades selecionadas pelo capital tornaram-se prioridades para receber investimentos e melhorias em infraestrutura de mobilidade urbana. Enquanto isso, as cidades tradicionais, em especial as ribeirinhas, foram marginalizadas nesse processo, relegadas à precarização de seus objetos públicos essenciais para as práticas cotidianas. Isso inclui o rio e seu sistema de mobilidade diferenciado que, mesmo negligenciado, manteve sua importância regional.

Em vista disso, são as cidades tradicionais ribeirinhas que se destacam nesta pesquisa, visto que, sem embargo de não serem imunes às transformações e às mudanças no espaço amazônico, podem oferecer elementos relevantes para a formulação de políticas urbanas e territoriais, em particular, no contexto da acessibilidade espacial ribeirinha, foco desta tese.

Ante o desafio de compreender o espaço regional amazônico, esta pesquisa adota conceitos, noções e categorias que auxiliam análises, questionamentos e desvelamentos da realidade concreta das cidades de Belém, Macapá e Afuá em suas particularidades regionais. Assim, busca-se potencializar as discussões relacionadas à acessibilidade na Amazônia ribeirinha, investigando tendências e contradições entre espaço e paisagem, sistemas de objetos e ações, forma e conteúdo e processos e resultados.

³⁰ Padrão de organização espacial, orientado pelos rios, funcionava como via, inicialmente, de penetração do colonizador ao interior e à conquista do território amazônico (Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008).

2.2 Elementos teóricos: para pensar o espaço amazônico ribeirinho e a acessibilidade espacial

Ao produzir, o homem começa a modificar também o espaço, dois atos indissociáveis. Pela produção, o homem altera a natureza primeira, a natureza bruta, a natureza natural, criando, assim, o espaço como natureza segunda, natureza transformada, natureza social ou socializada (Santos, 2004). Dada a importância dessa natureza, Santos (2014b) atribui ao espaço uma definição que o eleva à estrutura social, isto é, uma instância da sociedade que, em conjunto e de maneira indissociável com as demais instâncias (econômica, política, cultural etc.), forma uma totalidade.

O espaço interage mutuamente com todas as instâncias da sociedade, constituindo-se interfaces que o tornam de suma importância, por isso, Santos (2004, 2014b) define-o também como fato e fator social. Enquanto fato social, o espaço como resultado histórico impõe-se aos indivíduos, dotando-o de uma realidade objetiva comum a todos que se relacionam com ele. Todavia, o autor pondera que uma coisa é a percepção individual do espaço, outra é a sua objetividade. Portanto, adverte que:

[...] a base do conhecimento e da interpretação da realidade espacial não pode, pois, ser encontrada nas sensações ou na percepção. Tal base é sem substância, pois ela é falsa. Só através de sua própria produção é que o conhecimento do espaço é atingido (Santos, 2004, p. 161).

Enquanto fator social, o espaço se constitui como um jogo de forças que o influenciam na sua organização, seja favorecendo, sugerindo ou impedindo a difusão de ações humanas, a mobilidade do capital, a difusão de informações, tal como formas de apropriações tanto da natureza quanto da cultura (Santos, 2004).

Na concepção de espaço como um processo interativo³¹, ele se apresenta como um conjunto indissociável, solidário e dialético, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, denominados de sistema de objetos; de outro, a vida que os preenche e anima, ou seja, uma sociedade em movimento, denominada de sistemas de ações (Santos, 2014a).

³¹ Nessa concepção, o espaço é considerado um sistema de relações ou um campo de forças; assim, o tempo se impõe como uma dimensão essencial de análise (Santos, 2004, p. 252).

Para compreender e investigar o espaço em sua totalidade, Santos (2014b) propõe uma interpretação dos processos dialéticos, a partir das categorias analíticas do método geográfico: formas, funções, estruturas e processos. Para o autor, essas categorias devem ser analisadas uma por uma para, logo depois, serem reconstruídas em conjunto e, assim, chegar a uma verdade concreta.

No contexto da análise espacial, a forma refere-se aos aspectos visíveis e imediatos de um objeto ou de um conjunto de objetos. Assim, elementos como a cidade, as estivas, as pontes, as passarelas e os trapiches são considerados objetos que possuem uma forma espacial específica. A função, por sua vez, designa uma ou mais atividades atribuídas a essa forma. As estivas, as pontes e as passarelas, por exemplo, têm como função primordial possibilitar a circulação, estendendo-se, também, a atividades de trabalho, de lazer, entre outras. Os trapiches, além de permitirem o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, desempenham funções diversas de trabalho, convivência e sociabilidade.

A estrutura remete às inter-relações entre todas as partes de um todo, configurando a matriz social inerente às formas e aos objetos em dado momento, e está intrinsecamente relacionada ao seu modo de organização ou construção. Por fim, o processo atua na dimensão do tempo, do movimento e da transformação, podendo ser definido como uma ação contínua que evolui em direção a um resultado específico, implicando os conceitos de tempo (continuidade) e mudanças (Santos, 2014b).

Dentre as partes reconhecidas para a análise, emergem outros conceitos geográficos relevantes na construção desta tese, como o de paisagem. Santos (2014a, p. 67) deixa claro que “o espaço não é paisagem”; embora tanto a paisagem quanto o espaço resultam de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos. Ao considerar que todos esses elementos se apresentam de formas distintas entre cidades e suas sociedades, isso permite um caminho para desvendar os diferentes potenciais das múltiplas realidades urbanas da Amazônia.

A paisagem é uma das dimensões do espaço socialmente produzido. É unidade sem ser totalizante. Está no nível do aparente e das percepções, e cada tipo de paisagem resulta de um processo de acumulação da ação dos homens por meio da reprodução de níveis diferentes de forças produtivas, materiais e imateriais, tornando-

se, assim, uma representação cristalizada de um tempo anterior que não revela o todo, mas fragmentos de uma realidade total (Santos, 2014a).

Ao afirmar que “o espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem”, Santos (2014a, p. 79) pressupõe uma relação indissociável entre os indivíduos e o meio ambiente em que estão inseridos. Essa relação é marcada por um jogo complexo de forças não visíveis, como as econômicas, políticas, sociais e culturais, que se manifestam na paisagem. Assim, paisagem e espaço se apresentam como um par dialético, complementando-se e opondo-se. É por meio da paisagem que também é perceptível se essa relação é nociva ou não.

A paisagem é, sobretudo, percepção. Por isso, a forma como nos relacionamos com o mundo também é influenciada pelo que vemos, ouvimos, tateamos, cheiramos e saboreamos, enquanto práticas de significações³² (Hall, 1997). Em certas sociedades, a relação entre o indivíduo e a paisagem é fortemente enraizada pela experiência do corpo, que traduz sensações e percepções sobre o ambiente em que vive. A paisagem, portanto, não é apenas algo externo, mas também parte da experiência corporal do indivíduo.

Para aprofundar essa compreensão, recorremos a Lefebvre (2013), cujas contribuições, a partir da sua teoria sobre o espaço como produção social, complementam e enriquecem essa perspectiva. O espaço, enquanto produto social, manifesta as relações de poder e as contradições da sociedade que o produz. Ao mesmo tempo, ele expressa rigidez, coesão, coerência, diferenças e particularidades contextuais.

Para Lefebvre (2013), os espaços concebidos sob a lógica formal e mental do capitalismo e do poder dominante seguem uma padronização rígida da ordem distante, homogeneizante e são definidos como espaços abstratos. Contudo, o espaço abstrato não consegue destituir por completo as contradições da realidade prática (o prático-sensível³³, o corpo e a prática socioespacial), uma vez que contradições novas emergem diante da própria dinâmica do capitalismo. Nesse

³² Na ótica de Hall (1997), as práticas sociais que expressam, comunicam e produzem significados são práticas de significação.

³³ No espaço prático-sensível, corpos e objetos, órgãos sensoriais e produtos coabitam (a objectalidade) (Lefebvre, 2013, p. 212).

contexto, surge, diante da implosão de uma ordem distante³⁴, o espaço da diferença, fragmentado pela resposta da sociedade local (Souza, 2009; Lefebvre, 2013).

Para apreender essa percepção, Lefebvre (2013) propõe uma tríade conceitual de modo a representar os processos de produção do espaço: espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido. Nessa tríade, embora compreendida de modo interdependente, cada um de seus elementos pode ser lido enquanto espaços próprios.

O espaço concebido, ou a representação do espaço, é a representação do abstrato (a ordem distante), aquele dos arquitetos, engenheiros e urbanistas, concebido a partir da lógica formal e mental que traduz as forças dominantes. Nele, contém o saber técnico moderno e ideológico, imposto aos projetos urbanísticos e paisagísticos enquanto valor de troca.

O espaço percebido é o espaço da prática espacial, das ações de homens e mulheres, do uso e da percepção do espaço pelo corpo, pela corporeidade³⁵. Trata-se de uma mediação entre a ordem distante e a ordem próxima. O espaço vivido, por seu turno, também nomeado de espaço de representação, é o espaço da ordem próxima, das vivências, do imaginário, do cotidiano, da resistência e da subversão, ligado ao não convencional e, até mesmo, à clandestinidade (Lefebvre, 2013).

De acordo com Silva, Ornat e Chimin Junior (2019), conforme a interpretação de Lefebvre (2013), o corpo é um dos elementos mais importantes em sua filosofia, uma vez que é ele quem fornece a potência para produzir o “espaço diferencial”, capaz de fazer frente ao “espaço abstrato”, cada vez mais dominado pela tecnificação, fragmentação e homogeneização.

Lefebvre (2013, p. 218), ao afirmar que “cada corpo vivo é espaço e possui seu espaço: produz-se no espaço e também produz esse espaço”, pondera sobre essa relação mutuamente constitutiva, na qual corpo e espaço se influenciam e adaptam-se reciprocamente, uma vez que não são entidades separadas. Disso decorre a

³⁴ A implosão pode se manifestar em áreas de centralidade, consolidadas enquanto espaço privilegiado de comando (Lefebvre, 2016).

³⁵ Para Lefebvre, o corpo é um demarcador de uma espacialidade que se materializa por meio do vivido. Dessa forma, ele explica a corporeidade: “o que ocupa o espaço? Um corpo. Não o corpo em geral, a corporeidade, mas um corpo definido, que indica uma direção de um gesto, uma rotação se revirando, que demarca e orienta o espaço” (Lefebvre, 2013, p. 236). Alinhados a essa perspectiva de Lefebvre (2013), Silva, Ornat e Chimin Junior (2019), explicam a corporeidade como uma energia material que perpassa ações, que produz sentidos de representações e também as vivências.

importância de o corpo ser considerado parte fundamental na compreensão da tríade do espaço social, na medida em que:

[...] compreender os três momentos do espaço social pode ajudar a considerar o corpo. Tanto mais que a relação com o espaço de um “sujeito” que é membro de um grupo ou sociedade implica sua relação com seu próprio corpo e vice-versa. Considerada globalmente, a prática social pressupõe o uso do corpo: o uso das mãos, membros e órgãos sensoriais, e os gestos de trabalho como de atividade não relacionada ao trabalho. Trata-se da esfera do percebido (a base prática da percepção do mundo exterior, em termos da psicologia). Quanto às representações do corpo, estas provêm de uma experiência científica difundida e misturada de ideologias: do conhecimento da anatomia, da fisiologia, da doença e sua cura, e das relações do corpo com a natureza e com o seu entorno ou “meio”. O vivido, a experiência corporal vivida, por sua vez, talvez tanto altamente complexa quanto peculiar, porque a cultura intervém aqui, com sua mediação ilusória, via simbolismos e através da longa tradição judaico-cristã, certos aspectos que são revelados pela psicanálise. O “coração” vivido (até o mal-estar e a doença) difere estranhamente do coração pensado e percebido. Mais ainda não se refere a órgãos sexuais. As localizações não são simples e o corpo vivido alcança, sob a pressão da moral, a perturbação de um corpo sem órgãos, castigado, castrado (Lefebvre, 2013, p. 99).

Dada a significância dessa relação entre o espaço e o corpo, Lefebvre (2013) pondera sobre o corpo abstrato, refém do espaço abstrato, manifestado nos discursos do mental para o social. Esse corpo, por seu turno, normativo, está relacionado à obediência e ao cerceamento, como ao da voz, dos gestos e dos comportamentos nos espaços de dominação. Diante disso, Silva (2022) explica que é a pertença naturalizada de sujeito/grupo da cultura dominante (cultura da não deficiência) no espaço social que cria o ponto de referência para a exclusão de características humanas não, ou pouco, aceitas na estrutura social.

Silva, Ornat e Chimin Junior (2019) interpretam que, na constituição do espaço abstrato, o corpo passa a ser também espaço abstrato, posto que é apropriado pelas relações de produção, pelas tecnologias, bem como pelo aumento da regulação e da punição do corpo humano. É nesse sentido que Lefebvre advoga a necessidade social de reapropriação do corpo abstrato, dominado como possibilidade de emancipação (Silva; Ornat; Chimin Junior, 2019, p. 69).

Para enriquecer e direcionar a discussão, adota-se o conceito teórico-prático de acessibilidade espacial proposto por Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012) como um dos conceitos-chave desta tese. Embora existam outras visões ampliadas do conceito de acessibilidade presentes na literatura nacional e de grande relevância, como as das pesquisadoras Cambiaghi (2007), Duarte e Cohen (2010), Prado, Lopes e

Ornstein (2010) e etc., a opção por este referencial se destaca pelo pioneirismo dessas autoras no Brasil.

A escolha por essa proposta vem da compreensão de que a acessibilidade espacial transcende a visão normativa e puramente técnica de eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas³⁶. Sua relevância conceitual, metodológica e prática reside na tentativa de romper com as concepções convencionais do ambiente construído, desafiando a cultura dominante ao priorizar a inclusão de corpos não normatizados, frequentemente marginalizados pelos padrões restritivos do “homem ideal universal”.

Dentre as contribuições de Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), o conceito de restrição refere-se às dificuldades decorrentes da interação entre as condições individuais e as características do ambiente construído. A importância desse conceito reside no fato de que direciona o foco para as condições ambientais, em vez de enfatizar as limitações dos indivíduos, sobretudo aqueles com deficiência. Para as autoras, qualquer pessoa pode sofrer restrições devido às características do meio ambiente, ainda assim reforçam que uma pessoa com deficiência está mais sujeita a situações de restrições.

Sob a luz dessa compreensão, a acessibilidade espacial, no contexto de propostas para projetos urbanísticos, paisagísticos e arquitetônicos, vai além da simples capacidade de alcançar um local desejado. Esta implica que o ambiente construído permita que as pessoas compreendam sua função, organização e relações espaciais, além de participarem das atividades ali orientadas, com segurança, conforto e independência (Dischinger; Bins Ely, 2010; Dischinger; Bins Ely; Piardi, 2012).

Para cumprir esses objetivos, as autoras propõem uma subdivisão da acessibilidade espacial em quatro componentes: orientação; comunicação; deslocamento; e uso. Tais componentes só fazem sentido em sua totalidade, visto que basta o não cumprimento de um deles para que os demais sejam comprometidos.

Em primeiro lugar, situam-se as condições para a orientação espacial do usuário. Esse componente consiste na legibilidade de atributos ambientais que

³⁶ As barreiras arquitetônicas são aquelas existentes nos edifícios públicos e privados. As barreiras urbanísticas, por sua vez, são as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo (Brasil, 2015b).

favorecem a percepção por diferentes canais sensoriais e, conseqüentemente, a compreensão da organização espacial existente.

Em segundo lugar, estão as condições ambientais que possibilitam a comunicação interpessoal, que possam auxiliar usuários com restrições auditivas ou com limitações na produção linguística e profissionais intérpretes da Libras. Em terceiro lugar, encontram-se as condições específicas para o deslocamento dos indivíduos em ambientes edificados relacionados aos percursos horizontais e verticais e sua continuidade sem interrupções e livres de obstáculos, em que os usuários possam atingir o ambiente desejado de forma independente, segura e confortável.

Por último, deve-se considerar as condições para o uso efetivo dos espaços e de equipamentos que viabilizam a participação nas atividades-fim. Os equipamentos devem ser acessíveis a todos os usuários e manuseados com segurança, conforto e autonomia (Dischinger; Bins Ely, 2010; Dischinger; Bins Ely; Piardi, 2012).

A paisagem, a tríade do espaço social (concebido, percebido e vivido) e a acessibilidade espacial, embora distintos em suas origens conceituais, convergem para desvelar e explorar as possibilidades com base nas percepções humanas no meio ambiente físico. Ao entrelaçar as ideias de Santos (2014a), Lefebvre (2013, 2016) e Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), é possível construir uma narrativa que destaque a complexidade e a riqueza da relação particular entre indivíduos em sua diversidade (idade, gênero, deficiência ou não etc.) e as práticas socioespaciais desenvolvidas no meio ambiente que os cerca, em especial em contextos diferenciados.

Então, se paisagem é percepção, como define Santos (2012b, 2013), compreendida através de nossos sentidos (visão, audição, olfato, tato e paladar), não se reduz apenas aos jogos de volumes que a visão alcança, mas incluem cores, movimentos, odores, sons, sabores etc. Lefebvre (2013), por sua vez, complementa essa ideia ao afirmar que através do corpo se percebe, se vive e produz-se o espaço. Nesse viés, a acessibilidade espacial propõe reativar a importância da percepção de todos os sentidos no cotidiano urbano, enquanto um dos caminhos para se promover espaços físicos inclusivos, em particular dos corpos, desviam-se do padrão produtivo.

Dessa forma, as práticas socioespaciais do cotidiano ribeirinho, em seu uso do território (Santos, 2013), ilustram essa dinâmica por intermédio dos cinco sentidos:

- **olfato:** exerce um papel importante na experiência urbana, permitindo-nos identificar odores, agradáveis ou não, que se transformam em informações sobre o ambiente ao nosso redor. O cheiro que vem das feiras livres de carnes, peixes, camarão, açaí e verduras, assim como do rio, do solo, das árvores, dos frutos e das flores típicas, pode auxiliar a memorizar e localizar lugares específicos na cidade. Além disso, para a acessibilidade, torna-se uma ferramenta de orientação espacial para pessoas com deficiência visual.
- **tato:** permite identificar objetos, formas, relevo, texturas, seja pelas mãos, pelo corpo todo ou por instrumentos como bengalas utilizadas por pessoas com deficiência visual. Assim, sentir a permeabilidade das águas do rio, a consistência do solo, os movimentos dos ventos, a temperatura e as texturas (da madeira, do aço, do concreto e outros materiais), empregados nos arranjos e objetos, auxiliam a orientação, os deslocamentos e as permanências ou não de pessoas no espaço urbano.
- **audição:** permite obter informações sobre eventos dinâmicos, a exemplo de atividades humanas, e configurações espaciais. Assim, sons/ruídos advindos de feiras, portos, trapiches, pessoas, do motor do barco que se aproxima e afasta-se, do sino da igreja etc., auxiliam na orientação espacial, além de fornecer informações espaciais sobre distâncias entre o indivíduo e o objeto.
- **visão:** somos estimulados prioritariamente pela percepção da visão e pela cultura visual. Ela nos viabiliza identificar pontos de referência, rotas, obstáculos, alertar sobre perigos em potencial e apreciar a beleza ao nosso redor. Em contextos de rica diversidade visual, como o cotidiano ribeirinho, a luz facilita o reconhecimento e a distinção de formas espaciais, desde as cores dos rios, do solo, das embarcações, das vibrantes casas coloridas de palafitas até os sutis degradês das folhagens da floresta. A visão favorece a orientação, o deslocamento, o uso e a comunicação espacial.
- **paladar:** para além do gosto, o paladar se conecta com o olfato, sendo percepções de proximidades. Os sabores característicos do açaí, do

peixe, do camarão, das carnes e das frutas típicas, comercializados ou trocados nos trapiches, feiras livres e barracas de lanches, oferecem uma rica diversidade de ingredientes tradicionais da culinária local, sendo, portanto, verdadeiras expressões de identidade e cultura.

Essa abordagem desafia uma das ferramentas de opressões do espaço abstrato, cuja hegemonia da visão suplanta todos os demais sentidos de proximidades (Lefebvre, 2013). Os sentidos, essenciais às experiências humanas do lugar e do cotidiano, foram atrofiados em prol da imagem, do visual e da estética, que se tornaram produtos vendáveis e codificados do espaço abstrato de dominação (Lefebvre, 2013).

Essas percepções favorecem a associação de informações entre o visível e o invisível, transmitindo uma linguagem particular e diferenciada de comunicação entre os indivíduos e seus contextos urbanos específicos e que raramente são aplicadas em projetos urbanísticos e paisagísticos.

A importância das práticas espaciais socialmente específicas e o espaço vivido permitem olhar para as resistências como potenciais para se propor outras formas de se pensar a cidade que, no caso de cidades tradicionais ribeirinhas, caminhem ao encontro de um planejamento urbano e de uma acessibilidade espacial coerente com o modo de vida de sua gente. Enquanto a lógica dominante controlar, desconsiderar e invisibilizar corpos e práticas não hegemônicos, as cidades correm o risco de não convergirem ao seu porvir libertador.

Para avançar nesta discussão, as reflexões de Santos (2008) no tocante à construção de futuros enriquecem o entendimento da relação entre o conhecimento do mundo e o lugar, bem como suas possibilidades (Santos, 1998, 2004, 2008). Essa perspectiva se torna um ponto de partida relevante para uma análise mais atenta das três realidades empíricas desta tese: Belém, Macapá e Afuá.

Mundo e lugar constituem um par dialético e indissociável. O mundo se impõe em toda parte. A hegemonia do capitalismo, o mercado, atravessa tudo: o mercado das coisas, inclusive da natureza; o mercado das ideias, da ciência, da informação; o mercado da política, das políticas urbanas, do planejamento urbano etc. Nessa direção, Santos (1998) pondera que:

[...] o neoliberalismo é o outro braço dessa globalização perversa, e ambos esses braços – democracia de mercado e neoliberalismo – são necessários para reduzir as possibilidades de afirmação das formas de viver cuja solidariedade é baseada na contiguidade, na vizinhança solidária, isto é, no território compartilhado (Santos, 1998, p. 18).

Quanto ao lugar, Santos (2008) define-o como a funcionalização do mundo, na medida em que é por ele que o mundo é percebido empiricamente. Para o autor, cada lugar se define tanto por sua existência corpórea quanto por sua existência relacional, sendo essa a base para a existência e a diferenciação de cada subespaço. Isso ocorre porque “os lugares são o mundo, que eles reproduzem de modos específicos, individuais, diversos, portanto, eles são singulares, mas também globais, manifestações da totalidade-mundo, da qual são formas particulares” (Santos, 2020, p. 112).

É por isso que o lugar se configura como a sede da resistência da sociedade civil, embora não impeça de ser um espaço da existência e da coexistência, inclusive, a diversidade é própria dos lugares (Santos, 1998, 2004, 2008). Nesse processo de redefinição, o mundo, que é visto como um todo, é nosso estranho, cuja existência se revela pelo lugar que nos é próximo. Diante dessa dialética, Santos (1998, 2004, 2008) declara que é no lugar que se dá o espaço do acontecer solidário.

Para falar em acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha, é necessário compreender esse acontecer solidário, uma vez que está intimamente ligado às regras, às técnicas e às proximidades, sejam essas exógenas ou próprias do lugar. Nesse sentido, Santos (1998, 2008) trata do novo funcionamento do território banal por meio de duas formas de solidariedades: as de proximidade espacial, denominadas *horizontalidades*, e as de proximidade organizacional, denominadas *verticalidades*.

As horizontalidades são os domínios do contato, do convívio, ou melhor, da contiguidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade, ao passo que as verticalidades são formadas por um contato mais formal, com um olhar de cima para baixo, sem intimidades, “por pontos mais distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais” (Santos, 1998, p. 16).

Do ponto de vista tecnicista, a ciência tem o poder de criar solidariedades diferenciadas, que podem disseminar desigualdades ou emancipações de grupos sociais. Santos (1998) explica que, quando esse poder está direcionado à construção de um acontecer solidário com vistas apenas à lógica do lucro e não ao bem-estar da sociedade em sua totalidade, as consequências são de perversidades, com conflitos,

fragmentação e todas as formas de diferença entre pessoas e entre lugares. Por outro lado, a ciência também permite um acontecer solidário de esperança de mudanças, posto que as forças que criam essas disparidades sociais podem, em outras circunstâncias, servir ao seu oposto (Santos, 1998).

Não obstante, a tendência seja que os lugares se unam a uma solidariedade vertical, de tal modo que tudo – economia, política, forma, conteúdo etc. – caminhe nessa direção, o lugar pode traduzir possibilidade de resistência, dado que ele é espaço banal, portanto, não é espaço do economista, do antropólogo ou do arquiteto e do filósofo, mas, sim, do criador da solidariedade, daquele que vivencia, experiencia e (com)partilha do cotidiano daquele lugar (Santos, 1998).

Enquanto espaço banal, ele é residual, isto é, capaz de produzir uma solidariedade horizontal que tem o poder de ruir os processos perversos das verticalidades, por meio da reconstrução daquela base de vida comum, suscetível a vínculos, afetos e normas localmente constituídas e construídas entre os diversos indivíduos, para além de uma visão de racionalidade vertical.

Para complementar esse argumento, entende-se que o sentido de residual se processa enquanto ideia de subversão à superficialidade imposta a todas as camadas da sociedade pelo poder dominante. Nessa perspectiva, recorre-se a Lefebvre (1967) por defender que os sistemas de poder (a filosofia, a religião, a estrutura, o Estado, a técnica, a arte, a racionalidade etc.) criam resíduos (contidos no cotidiano, no lúdico, no carnal, no tempo, na história, no movimento dialético, na liberdade, no imaginário, na criatividade, no irracional etc.) tão potentes a ponto das forças dominantes não conseguirem eliminá-los.

É a partir desses resíduos que esse autor enxerga a necessidade de identificá-los como formas de resistências e de possibilidades de um vir a ser futuro do fenômeno estudado. Tal pensamento equivale à ideia de se pensar na construção de futuros conforme uma geografia mais cidadã, como evidencia Santos (2008, 2020).

No caso da Amazônia ribeirinha, essas solidariedades horizontais se apresentam também como mais orgânicas, isto é, entendidas a partir da forma que se estabelece a interação entre o homem, a mulher, o rio e a floresta, manifestadas no sistema de objetos e ações, assim como na alimentação, na proximidade com a vizinhança, nas festas, nas crenças etc., que denotam a vida ribeirinha. Entender o acontecer dessas forças mais orgânicas (horizontais), bem como as organizacionais

(verticais) presentes nas cidades de Belém, Macapá e Afuá, pode contribuir para a compreensão de suas particularidades e reforçar a ideia de diversidade e de diferenciação regional.

A Amazônia ribeirinha, enquanto território usado, que se traduz em objetos e ações, sinônimo de espaço humano e espaço habitado (Santos, 1998), tem nas resistências o poder de reforçar as diversidades que são próprias de cada lugar mediante identidades materiais e simbólicas, dentre as quais se têm as suas rugosidades socioespaciais.

Na ótica de Santos (2004), a noção de rugosidade é o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, amiúde, um patrimônio cultural a ser valorizado, principalmente quando têm muito a ensinar sobre histórias, saberes, símbolos, populações etc., ainda que se apresentem como formas isoladas ou como arranjos.

As estivas, as pontes, as passarelas, os portos e os trapiches, tratados nesta tese, são expressões de rugosidades socioespaciais da cidade ribeirinha que ainda resistem enquanto criatividade capaz de movimentar a vida cotidiana, que se expressa nesses lugares, e que são constituídas por aquilo que Santos (2014a, 2014c) chama de espacialidades e territorialidades, conceitos relevantes para contribuir com o olhar, a descrição e a análise da vida cotidiana das cidades amazônicas.

A noção de espacialidade para Santos (2014a, p. 80) “seria um momento das relações sociais geografizadas, o momento da incidência da sociedade sobre um determinado arranjo espacial”. Diante disso, Santos (2014a) deixa claro que a espacialidade não é espaço, a paisagem é coisa, a espacialização é funcional, e o espaço é estrutural.

Ferrara (2016) afirma que Milton Santos nunca falou efetivamente de espacialidade, ainda assim destaca que esse conceito está muito evidente no subtexto de toda a sua obra. Inspirada em Santos (2014a), Ferrara (2016) explica que se o espaço é um abstrato, a espacialidade é exatamente construída pela apropriação social, sociocultural e humana do espaço, portanto, é uma representação cultural do espaço; uma linguagem do uso do espaço vivido.

Dada sua relevância funcional e mutável, Santos (2014a, p. xx) destaca que “é o valor atribuído à cada fração da paisagem pela vida – que metamorfoseia a paisagem em espaço – que permite a seletividade da espacialização”. Sob tal viés, é

possível enxergar os sujeitos se espacializando, isto é, apropriando-se dos objetos que se tornaram significantes em suas espacialidades, dando-lhe um valor que diz muito sobre o significado desses espaços físicos para cada indivíduo que o vivencia, que torna passível de leitura capaz de revelar dificuldades e potenciais.

Portanto, não por acaso, Ferrara (2016) enfatiza que entender a apropriação social, cultural e humana do espaço significa transformá-lo em um fluxo disponível à transformação e à possibilidade de se autoexpressar, construindo, assim, a própria espacialidade social.

Na construção dessa espacialidade social que é própria de cada lugar, a cultura se torna um diferencial que ajuda a retratar a sociedade brasileira, em especial, aqui, da sociedade amazônica, naquilo que ela tem de concreto e mais profundo, ou melhor, naquilo que se tem obrigatoriamente relação com as coisas profundas da terra, como defende Santos (2000).

Trata-se de entender que o conceito de cultura está intimamente ligado às expressões da autenticidade, da integridade e da liberdade. Manifestando-se por meio das mais diversas formas da criatividade humana – das artes (música, pintura, escultura, teatro, cinema, arquitetura etc.) a outras formas de criação intelectual nas Ciências Humanas, Naturais e Exatas, que, por sua vez, desabrocham-se como reflexo do que se convencionou chamar de gênio de um povo e que expressam as experiências coletivas passadas (Santos, 2000). Em virtude disso, a cultura:

[...] forma de comunicação do indivíduo e do grupo com o universo, é uma herança, mas também um reaprendizado das relações profundas entre o homem e o seu meio, um resultado obtido por intermédio do próprio processo de viver. Incluindo o processo produtivo e as práticas sociais, a cultura é o que nos dá a consciência de pertencer a um grupo, do qual é o cimento (Santos, 2014c, p. 81).

Esse cimento (a cultura) é tão potente que tem o condão de defender as sociedades locais, regionais e nacionais contra as ameaças de deformação ou dissolução de que podem ser vítimas, da visão mercadológica, para atender aos propósitos de lucros de empresários culturais. Santos (2000) explica que deformar uma cultura diz respeito a uma maneira de abrir a porta para o enraizamento de novas necessidades e a criação de novos gostos e hábitos, a partir de uma ilusão que afeta a alma dos povos a ponto de corromper, de negar sua autenticidade e de ser eles próprios.

No entanto, ainda que a indústria cultural, reflexo da globalização contemporânea, tente impor a cultura hegemônica sobre as demais, ela se defronta com forças outras, com uma racionalidade outra, uma contrarracionalidade, que enxergam a cultura como uma manifestação coletiva que reúne herança do passado, modo de ser do presente e aspirações, isto é, o delineamento do futuro desejado (Santos, 2000).

Somado a essa força, tem-se a noção de territorialidade, uma vez que “cultura e territorialidade, de certo modo, são sinônimos” (Santos, 2014c, p. 81). O autor enfatiza que o território, mais especificamente, o território usado, é o chão mais a identidade, e essa identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence (Santos, 1999). Desse modo, apresenta-se constituído de um conjunto de objetos, em que se realizam um conjunto de atividades e, assim, vive-se, trabalha-se, circula-se e cura-se a alma, cuja concepção torna-se simbólica.

Esses símbolos, a exemplo das estivas e trapiches, fazem parte de uma linguagem regional que respalda expressões socioespaciais particulares e está entrelaçada com a territorialidade, definida por Santos (2014c) como uma noção que não provém do simples fato de viver num lugar, mas da comunhão que com ele se mantém. E essa comunhão se faz por duas vias, a saber: a solidariedade orgânica e a solidariedade organizacional.

A primeira, a solidariedade orgânica, diz respeito à existência de uma comunicação mais próxima e coesa entre as pessoas e a segunda natureza, de tal modo que a relação é baseada nos valores de uso – benefício social para além de sua funcionalidade – e no vivido enquanto conjunto da atividade territorial. A segunda, a solidariedade organizacional, condiz com uma relação mais distante, externa, cujo valor de troca, enquanto medida de valor que resulta perversidades, superpõe-se ao valor de uso, desdobrando-se, assim, na vida produtiva e na vida social.

Nos termos de Lefebvre (2016), a primeira condiz com a noção de apropriação, visto que existe um processo simbólico por meio de um diálogo entre o valor de uso e as marcas do vivido, que ele chama de ordem próxima. Enquanto a segunda está associada à noção de dominação, que tem a ver com as relações de poder referente ao concreto e ao funcional que se fundamentam no valor de troca, denominado de ordem distante. Essas duas formas de solidariedades são relevantes para entender como se processam as relações de poder no espaço, os conflitos, as lutas, as

dificuldades e as alegrias e como esse entendimento pode nos ajudar, ou não, a caminhar rumo a um processo de emancipação das sociedades.

Pensar o espaço amazônico tem a ver com a necessidade de deslocar olhares (Trindade Júnior, 2010) para além de uma única hegemonia e atentar-se aos múltiplos, plurais e complexos espaços de vida que a região abriga em sua totalidade. É nesse viés que o aporte teórico-metodológico de Milton Santos contribui para a compreensão do universo amazônico, a partir de um viés não essencialista e sensível às particularidades das realidades urbanas da região.

Essa abordagem permite analisar a vida das cidades por meio de suas espacialidades e territorialidades, criando bases mais consistentes para a formulação de políticas e planejamentos urbanos, entre eles, a construção de modelos de acessibilidade espacial compatíveis com a realidade ribeirinha.

2.3 Cidades tradicionais ribeirinhas: das resistências, das contrarracionalidades e da flexibilidade equatorial

O discurso de modernização das cidades amazônicas vem com uma promessa de desenvolvimento e progresso que se aplica, de modo muito conflituoso, à região. A promessa que se valia de mais benefícios, como melhoria de infraestrutura urbana, geração de emprego e renda e de acesso a serviços básicos, gerando grandes expectativas, logo foi substituída por uma realidade seletiva, em que nem todos (lugares e pessoas) foram beneficiados de maneira igual ou, ainda, equitativa.

Os diversos problemas socioambientais advindos desse processo desigual e injusto, como degradação ambiental, gentrificação, exclusão e perdas culturais, aprofundam-se em decorrência da priorização de um modelo de ordenamento econômico incorporado às políticas desenvolvimentistas historicamente direcionadas à região, a exemplo dos polos de crescimento, como no passado, ou em eixos/corredores de exportação, como nas atuais tendências neoliberais e neodesenvolvimentistas (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2022).

Dentre as consequências desse modelo neoliberal, têm-se a implantação e a elevada transformação socioespacial de muitas cidades amazônicas para atender à implantação de grandes objetos das grandes corporações que se instalavam na região a partir da década de 1960 (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2022). O planejamento

dessas cidades era concebido para representar um trunfo material de poder do capital, difundindo-se a partir de uma padronização cultural única de homogeneização dos espaços e objetos urbanos que ameaçam a identidade cultural dos povos locais e a sua permanência no seu território e o aprofundamento das desigualdades socioespaciais.

A Amazônia ribeirinha abrange cidades de portes diferenciados, desde grandes metrópoles como Belém e Manaus a vilas e comunidades mais afastadas dos centros urbanos, e ostenta uma vasta riqueza histórica e cultural com características comuns entre elas. Apesar da diversidade de portes, de suas especificidades e particularidades, essas cidades compartilham a experiência de serem pioneiras na ocupação do território amazônico, que surgiram ao longo das margens dos rios e de seus afluentes.

Essa localização geográfica, à beira do rio, foi um fator importante no processo histórico de produção das cidades ribeirinhas e de sua relação com o rio. É importante salientar que, com a chegada dos europeus à região, muito do legado das sociedades indígenas que ali estavam consolidadas há milênios, incluindo-se uma forma de urbanização diferenciada das concepções ocidentais, chamada por Neves e Castriota (2023) de urbanização tropical³⁷, foi negado pelo colonizador dada a incapacidade de reconhecer outras formas distintas de sua urbe (urbanidades), de sua *polis* (cidades) e de sua *civitas* (civilizações) (Neves; Castriota, 2023).

A partir desse ato de negar, que se difunde desde o processo de colonização, foi que as cidades ribeirinhas da Amazônia começaram a ser formadas por projetos coloniais específicos que buscavam se impor ao seu território, vinculados às estratégias de dominação e de defesa territorial e às missões religiosas. Desse projeto, nasceram as cidades jesuítas e barrocas, constituídas de um conteúdo urbano colonial barroco na Amazônia (Vicentini, 2004; Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008).

A concepção dessas cidades se deu conforme os modelos portugueses de urbanização, arquitetura e *designs* – praças, igrejas, edifícios administrativos, ruas, calçadas etc. – enquanto marcos geográficos visuais na paisagem, mas que tiveram de ser adaptados à realidade da região. Tais adaptações têm um forte peso na

³⁷ Para Neves e Castriota (2023), o urbanismo tropical não se limita apenas aos assentamentos, mas também engloba as áreas circundantes, como trilhas, roças, castanhais, capoeiras e acampamentos. As práticas e os movimentos flexíveis que caracterizam esses espaços são considerados partes do urbanismo. As áreas de entorno das habitações formavam um gradiente paisagístico com florestas de diferentes intensidades de uso.

constituição das cidades amazônicas, realizadas em função dos tipos de solos (igapós, várzeas, terras firmes), dos materiais locais disponíveis (Derenji; Derenji, 2009) e, principalmente, dos saberes e *expertises* dos povos indígenas escravizados, que, posteriormente, mesclaram-se aos dos povos africanos e mestiços.

Desse processo, surgiram diversas expressões socioespaciais relevantes que traduzem a cultura das cidades ribeirinhas: híbridas e complexamente mestiças em suas identidades (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2022).

Pacheco (2024) aponta uma falha nas pesquisas étnicas que restringem a população negra ao campo e a indígena à floresta na Amazônia. Essa visão simplista desconsidera a dinâmica dos movimentos populacionais, tanto entre campo e floresta quanto em direção às cidades, como Belém e Macapá e no seu sentido inverso. O autor destaca a importância de reconhecer a resistência “que nações, com suas tradições, credos e experiências, empreenderam na luta por sua existência física e cultural” (Pacheco, 2024, p. 314).

Dessa hibridez cultural (indígena, africana, europeia e mestiça) nasceram apropriações materiais e simbólicas presentes nas dinâmicas e nas paisagens produzidas a partir da relação, por exemplo, com a floresta, os rios e as várzeas. Assim sendo, a dimensão territorial ribeirinha, presente nessas cidades, revela-se em outros tempos-espacos na Amazônia para além do tempo rápido (Santos, 2013), marcada por racionalidades outras ditadas pelo ciclo das águas, pelos códigos das florestas, pelos tipos de chuvas, pelas condições das terras e várzeas, em que a vida e a natureza são una e recebem o mesmo valor imaterial, respeito e tradição secular (Carmo; Santos; Costa, 2020).

As dinâmicas intrínsecas ao modo de vida e ao sistema de trabalho das populações tradicionais ribeirinhas evidenciam uma relação mais orgânica e horizontal (Santos, 2013), de ordem mais próxima (Lefebvre, 2016), sendo a cooperação um elemento de mobilização e de afirmação da identidade coletiva que pressupõe pertencimento social, cuja riqueza e criatividade inscrevem de modo particular a cultura local (Carmo; Santos; Costa, 2020).

As práticas tradicionais, originadas da forte relação entre homens e mulheres com o rio e a floresta, fundamentam-se na pesca, na agricultura familiar e no extrativismo. Essas atividades garantem a sobrevivência e atendem às necessidades imediatas, além de impulsionar a economia local. O extrativismo – a exemplo da

pesca, da caça de animais terrestres, do látex, do açaí, dos cipós etc. –, e as tecnologias associadas a essa atividade relacionam-se aos saberes tradicionais adquiridos das experiências e vivências transmitidas oralmente por gerações, sobretudo, da herança cultural indígena (Wagley, 1957; Carmo; Santos; Costa, 2020).

Essas produções de saberes formam um amplo conhecimento do mundo natural, do qual se produz a segunda natureza (Santos, 2004), e que não se desvinculam do mundo imaterial, do sobrenatural. O místico, isto é, poderes ou saberes revelados em magias, divindades, símbolos, rituais e crenças, está intrínseco nas práticas que respeitam o regime das águas e o tempo da pesca, da caça, da coleta, da extração, dos banhos, do repouso, do descanso (Pacheco, 2024). Esse sistema mágico-religioso e complexo expressa a relação homem/mulher e natureza, transmutada em entidades sagradas que protegem rios e florestas, uma fusão entre o sagrado cristão e as encantarias³⁸.

O mundo místico da encantaria tem, a exemplo da Amazônia marajoara e ribeirinha, um dos seus maiores lócus de existência, conforme Pacheco (2024). Para o autor, a força dessas práticas e crenças tradicionais são formas de resistências por perturbarem e desafiarem a lógica de visão de mundo única e hegemônica da religião cristã, que também tentaram impor na região:

[...] culturalmente gestada na confluência de matrizes indígenas, europeias e africanas, os marajoaras de campos e florestas, em seu modo de conviver com crenças nos poderes de pajés, benzedores, curandeiros e pais de santo, ao insistirem em curar seus corpos e de seus iguais na força desses saberes ditos tradicionais, continuam a perturbar a lógica racional/cartesiana, que orienta projetos globais a materializarem, em culturas locais, uma concepção de vida e religiosidade monolítica e europocêntrica (Pacheco, 2024, p. 309-310).

A fusão entre o sagrado cristão e os encantados se inicia no contexto de colonização e da catequização dos povos originários, a partir de uma tentativa de apagamento das religiões afro-indígenas com o projeto civilizatório-cristão, no qual a

³⁸ O termo afro-indígena traduz experiências de contatos partilhados não somente entre indígenas e negros, como também entre povos e culturas continuamente em encontros e assimilações (Pacheco, 2024, p. 420). Na Amazônia, os encantados, também conhecidos como caruanas, são entidades espirituais centrais na pajelança cabocla. É um conceito distinto da visão cristã sobre a morte, pois eles representam pessoas que, sem passar pela morte física, ascenderam a um mundo espiritual que se entrelaça com o natural. Esse mundo encantado se manifesta em locais subaquáticos ou em refúgios nas matas, sob um plano material e espiritual, em que a terra, a flora e a água tornam-se a sua morada, portanto, protegidas por esses seres espirituais. Assim, esses fenômenos são conhecidos como encantaria, e sua morada o encanto (Maués; Villacorta, 2004; Pacheco, 2024).

Coroa portuguesa os vigiava sob o olhar punitivo da Igreja (Pacheco, 2024). Assim, o negar da existência dessas forças espirituais ancestrais se deu por meio da demonização dessas entidades, transformando-as em lendas e mitos que se assemelham ao folclore do universo eurocêntrico.

Na contramão dessas perseguições, outras artimanhas foram desenhadas para burlar controles e intolerâncias: nações indígenas e africanas refizeram espaços do sagrado e incorporaram repertórios de distintas matrizes culturais, alguns voltados ao enlaçamento de trocas e influências recíprocas, outros mobilizados como estratégia para subverter a lógica dominante e evitar encapsulamento (Pacheco, 2024).

Os territórios usados por ribeirinhos têm muito desses sagrados do passado em seu presente, manifestados na persistência de tradições, regras e hábitos, que resistem e reinventam-se sutilmente nas práticas de trabalho, de alimentação, de brincadeiras e de orações (Pacheco, 2024). Um exemplo disso são as normas que os caçadores seguem ao entrar na floresta, como bem explica Wagley (1957), demonstrando respeito pela natureza e pelos encantados, em garantia de seu trabalho e subsistência, de sua segurança, prosperidade e equilíbrio com o meio ambiente, de tal modo que:

[...] outros perigos ameaçam ainda o caçador; o Anhangá, espírito mau que toma forma de um animal e o Curupira, pequeno ente sobrenatural que vive na floresta e chama o caçador, atraindo-o cada vez mais para dentro da mata até que ele se perde. Além disso, se um caçador “perseguir” uma determinada espécie, estes roubarão ou farão apodrecer sua sombra, fazendo-o enlouquecer, “dizer bobagens”, ter dores no corpo e cair doente com febre (Wagley, 1957, p. 117).

Em se tratando de lutas pelo direito à cidade amazônica, esse sistema místico-religioso, norteador por valores de saberes locais (Pacheco, 2024), oferece uma perspectiva de que as lutas não se restringem ao acesso a serviços básicos e infraestrutura (Lefebvre, 2016), mas envolve a defesa à socionatureza (Swyngedouw, 2009). Swyngedouw (2009) defende que a socionatureza se expressa em cidades que se corporificam como um híbrido socionatural. Nelas, as dimensões sociais e naturais relacionam-se entre si de forma harmônica, ao mesmo tempo em que são distintas e dialéticas.

A sabedoria desse sistema revela que a indissociável relação entre homem/mulher, natureza e práticas manifesta-se na dimensão espiritual, estendendo-se nas dimensões sociais, econômicas e culturais. Tais dimensões exercem influência

sobre paisagens, usos de recursos e processos de transformação que podem ou não alterar o funcionamento dessas relações menos nocivas com o rio e a floresta.

Nesse sentido, a lógica dos encantados nos ensina a pensar sua significação e interdependência como uma base de empiricização da universalidade (Santos, 2012b), que se inscreve para além de residual, e como parte importante na luta pelo direito à cidade amazônica.

Nessa lógica, a paisagem das cidades tradicionais ribeirinhas, com seus arranjos e objetos – a casa de palafita, de barro ou de estuque, portos, trapiches, estivas, pontes, passarelas, as embarcações típicas e os instrumentos de trabalhos artesanais –, de formas espaciais adaptadas ao regime das águas, exemplificam a aplicação prática de saberes locais e de engenharia tradicional realizada por mestres carpinteiros. Seus *designs* muito particulares, distintos em cada localidade, não superexploram os recursos disponíveis, de tal importância que esses objetos reproduzidos por séculos constituíram-se como identidade territorial da dimensão ribeirinha.

Com a inserção da Amazônia no modelo do sistema global, muitas cidades ribeirinhas seguiram tendências de formas espaciais muito distantes dessa lógica dos povos tradicionais. Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2022) explicam que a lógica das cidades implantadas na Amazônia para atender a demandas de grandes corporações consistiram em torná-las elementos de difusão de atividades econômicas mais modernas no interior da região, mas, ao serem concebidas, sem considerar os atributos e valores da floresta, foram capazes de engendrar verdadeiras rupturas com o passado regional.

Paralelo a esse novo movimento, em razão de um processo dialético e nada passivo, forças contrárias surgem diante dessa racionalidade limitada. A tal felicidade idealizada pela profusão de produtos, serviços, ideias e formas espaciais que são vetores da modernidade, em muitos casos, não consegue dar conta de outros significados de felicidades presentes no tempo lento, em tradições, crenças, costumes e valores que constituem seus territórios usados (Santos, 2008).

É diante desse respaldo cultural que muitas cidades tradicionais ribeirinhas, apesar da pressão da felicidade homogeneizante, não se renderam abruptamente aos encantos ou ameaças da “mula sem cabeça”, em outras palavras, das forças externas do mercado global sobre suas culturas locais (Santos, 1999, 2020). Assim, ao

considerar a profunda relação com os valores da floresta e do rio, a cosmovisão diferenciada e o potencial emancipador dessas cidades tradicionais, torna-se possível reconhecê-las como cidades das resistências, ou ainda, como cidades das contrafinalidades e das contrarracionalidades nos termos de Santos (2013).

As cidades das resistências referem-se à capacidade de essas cidades resistirem às imposições bruscas das forças dominantes, mantendo seus valores locais. As cidades das contrafinalidades, por sua vez, referem-se à capacidade de as ações humanas mudarem as práxis invertidas, aquelas comandadas pela ideologia dominante, que cria cotidianos disciplinados e obedientes (Santos, 2020), por outras práxis complacentes e/ou revoltosas, mais próximas dos sujeitos e de valores locais, o que tem a ver com subversão de usos ou de exclusão.

As cidades das contrarracionalidades, por seu turno, referem-se àquelas com conteúdo rico de racionalidades outras (alternativas), que se distinguem de um conteúdo ideológico distante e chegam a cada lugar com objetos e normas estabelecidos para servi-los (Santos, 2013, 2014b).

O que essas cidades têm a nos ensinar é uma reflexão crítica sobre potencialidades que podem ir ou não ao encontro de futuros de cidadania sob vários aspectos. Baseando-se nas contribuições de Santos (2013), Leite (2020) destaca que as contrarracionalidades e as contrafinalidades manifestam-se por diversos pontos de vista. No social, expressam-se nas majorias empobrecidas e nas minorias excluídas; no econômico, nas atividades marginalizadas que não se encaixam nos modelos dominantes; e no geográfico, revela-se nos espaços “opacos”³⁹, cuja materialidade herdada autoriza tempos mais lentos e comportamentos econômicos e sociais alternativos (Leite, 2020).

Por outro lado, entende-se que essas contrarracionalidades não se referem a um efeito único e inflexível de combate rígido à racionalidade capitalista sobre essas cidades, o que não implica fechamento para o mundo, posto que, na contemporaneidade, os usos homogeneizantes do território conseguem adentrar todas as partes em coisas e/ou relações.

³⁹ Os territórios luminosos, apresentam-se como porções territoriais dotadas de densidades técnicas e informacionais, que se tornam polos de atração para atividades econômicas, tecnológicas e de organização, portanto, competem vantajosamente com aqueles que carecem dessas características, os chamados territórios opacos (Santos, 2012b).

O problema é a seletividade do capital que escolhe quem participará das ofertas materiais da modernização, enquanto o restante fica à margem das contingências das modernidades (Santos, 2020). Essas decisões, sobre onde investir e como modernizar, são tomadas sem levar em conta os impactos nos territórios opacos. Em outras palavras, sobre como afetará diretamente a vida das pessoas que habitam esses territórios opacos, ou seja, “os atores hegemônicos da vida econômica, social e política [que] podem escolher os melhores lugares para a sua atuação e, em consequência, a localização dos demais atores é condenado a ser residual” (Santos, 2012b, p. 204).

Aliás, a força do residual não pode ser subestimada. Pode-se dizer que, quando comunidades locais, imersas em suas próprias racionalidades, saberes e valores, interagem com a força da modernidade, surgem as contrafinalidades. Essas conseguem subverter o propósito original, a ponto de agregá-lo a seu favor, conforme suas necessidades. Isso acontece, segundo Tozi (2012), por serem de usos hegemônicos, constituídos pela maioria, por isso nunca cessam. Para o autor, as populações menos privilegiadas, sendo a maioria, “revelam sua criatividade na capacidade de manter e reinventar a vida” (Tozi, 2012, p. 17).

Essa capacidade de reinvenção, característica do espaço banal (Santos, 1998), manifesta-se de forma particular nas culturas de cidades com fortes dimensões ribeirinhas. Nesses contextos urbanos, a adaptação, a reinvenção e a apropriação criativa, sustentadas no próprio meio, configuram a noção que Santos (2013, 2020) denominou de flexibilidade tropical. Essa flexibilidade tropical, portanto, representa a resposta de grupos sociais às dificuldades impostas pela precarização das condições de vida.

Ao considerar que as dificuldades enfrentadas pelas populações urbanas pobres não anulam suas necessidades e desejos de consumo, a noção de flexibilidade tropical (Santos, 2020) sugere soluções criativas para essa demanda. Essa se manifesta na capacidade de encontrar modos de satisfação mesmo com recursos limitados, por meio de novas formas de trabalho e renda. Tais formas de trabalho, embora sejam informais, imitativas e, talvez, caricaturais, encontram motivos para se estabelecerem e prosperarem, transformando, assim, as dificuldades em oportunidades (Fotografia 3). Santos (2020) explica que a flexibilidade tropical é:

Fotografia 3 – Santana, Amapá: trabalhadores informais utilizam cordas para retirar bagagens de passageiros de navios atracados



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: com a ausência de melhores condições de acessibilidade espacial a bordo do navio, ou de recursos acessíveis para que as pessoas consigam desembarcar com as suas bagagens em segurança, cria-se uma oportunidade de trabalho informal. Carregadores experientes oferecem-se para retirar as bagagens a um preço acessível aos passageiros. Para evitar os riscos de acidentes ao carregá-las por escadas estreitas e inclinadas entre os conveses, os trabalhadores encontraram uma forma criativa para lidar com a falta de acessibilidade: elas são içadas, por cordas, pela lateral do navio até o porto. No porto, outro trabalhador a desamarra e espera até a chegada do dono, que pode contratar transporte em carrinhos de madeira até a saída do local. A prática, embora arriscada, é realizada com bastante habilidade, e o uso de cordas demonstra uma adaptação engenhosa para evitar riscos e facilitar o transporte de bagagens. Ao mesmo tempo que a prática se enquadra em um exemplo de “flexibilidade equatorial”, ela revela onde estão as falhas de acessibilidade e as possibilidades para melhorá-las.

[...] uma variedade infinita de ofícios, uma multiplicidade de combinações em movimento permanente, dotadas de grande capacidade de adaptação, e sustentadas no seu próprio meio geográfico, este sendo tomado como uma forma-conteúdo, um híbrido de materialidade e relações sociais. Desse modo, as respectivas divisões proteiformes de trabalho, adaptáveis, instáveis, plásticas, adaptam-se a si mesmas, mediante incitações externas e internas. Sua solidariedade se cria e se recria ali mesmo, enquanto a solidariedade imposta pela cooperação de tipo hegemônico é comandada de fora do meio geográfico e do meio social em que incide (Santos, 2020, p. 324).

A noção de flexibilidade tropical permite-nos ler o território na escala do lugar, o qual revela suas tensões e conflitos, suas carências, seus conformismos e suas revoltas, mas também suas riquezas, seus valores e suas possibilidades (Xavier, 2018). Xavier (2018, p. 513) interpreta essa noção de Milton Santos como “a força daqueles que, por serem alijados das possibilidades da modernidade dispostas seletivamente, são obrigados, dia a dia, a desenvolver mecanismos de sobrevivência e uma leitura mais astuta do lugar”.

Ao considerar as ilimitadas possibilidades em que a flexibilidade tropical se manifesta nas cidades e que abrangem a criação de trabalho e renda e a produção cultural de produtos, *designs*, arte e música, como o tecnobrega, gênero musical popular em Belém (Tozi, 2012). Nesses espaços, tal noção se revela nas diversas formas de superar as limitações e as tentativas de negá-las ou invisibilizá-las, mesmo sob pressões da seletividade do capital, da falta de recursos para investimentos na qualidade urbana e das desigualdades socioespaciais.

A partir desse raciocínio, pressupõem-se afirmar que as cidades tradicionais ribeirinhas são dotadas de flexibilidade tropical, que se traduzem, segundo a lógica miltoniana, nas cidades plásticas. Os conceitos cidades plásticas e cidades rígidas, propostos por Santos (2013), oferecem uma perspectiva relevante para compreender de que forma os avanços da ciência, tecnologia e informação influenciaram a produção e a reorganização das cidades, sob distintas racionalidades que interagem e sobrepõem-se.

Santos (2013) define as cidades plásticas como cidades históricas, herdeiras do passado, cujas formas espaciais carregam tais marcas. No entanto, elas não se fecham ao novo conteúdo, na verdade, acolhem as novas mudanças, seja de tamanho, funcionalidade ou de uso, mas sem alterações bruscas de seus arranjos e objetos físicos, como um modo de preservar a sua história. Nela, “os novos modos de ser adaptaram-se às velhas formas de ser” (Santos, 2013, p. 72).

Por sua vez, a cidade rígida é produzida sob a lógica do sistema econômico hegemônico, que se sobrepõe e deforma os sistemas sociais e culturais. Nela, os espaços são destinados às atividades e aos agentes hegemônicos, com intencionalidades precisas, exigentes e exclusivas. Dada essa rigidez, seus objetos sofrem um rápido e fatal envelhecimento social caso a atividade compatível seja descontinuada (Santos, 2013).

Decerto, as cidades amazônicas apresentam muitas características de cidades plásticas e de cidades rígidas, o que reflete a complexidade do processo de urbanização na região. No entanto, essa dualidade ainda não consegue dar conta da pluralidade de formas e de conteúdos socioespaciais que caracterizam muito mais espaços híbridos que as formas homogêneas de cidades, sua urbanodiversidade (Trindade Júnior, 2011, 2013), essencialmente ao considerar as transformações ocorridas antes e depois da década de 1960, com a integração da Amazônia ao espaço global e a vinda de grandes corporações.

Para atender às demandas da nova forma social de produção do capital, muitas cidades amazônicas iniciaram um processo de transmutação do modelo de “cidades plásticas” para o de “cidades rígidas”, em particular, aquelas mais suscetíveis às estratégias e às exigências do capital para a região. Esse processo foi aprimorado na instalação de novos núcleos urbanos na floresta, reconhecidas como “cidades na floresta”, proposta por Trindade Júnior (2011, 2013).

É importante ressaltar que a floresta, assim como o rio, transcende a mera condição de espaço natural. Trindade Júnior (2013), a partir da perspectiva de Lefebvre (2016), considera-a um espaço socialmente produzido, isto é, produto das interações sociais em suas múltiplas dimensões:

[...] a floresta é considerada como espaço socialmente produzido (Lefebvre, 1974) e em suas múltiplas dimensões, dentre elas a ecológica, a econômica, a lúdica, a funcional e, também, a das representações simbólico-culturais, onde se fazem presentes valores e saberes que a tornam parte da vida urbana que a ela se vinculam (Trindade Júnior, 2013, p. 4).

As cidades na floresta representam uma nova e complexa estrutura urbana e territorial que se consolida na Amazônia, que tendem a se articular principalmente às demandas externas à região (Trindade Júnior, 2013). Elas surgem de maneira projetada, induzidas ou espontâneas, mas alinhadas para atender aos interesses de agentes, de atividades e circulações hegemônicas. Para isso, adotam modelos

urbanos padronizados, de *design* e arquitetura modernos de apropriação eurocêntricas, que negam e excluem todo potencial cultural e histórico da plasticidade do passado “fazendo do ecossistema florestal um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana” (Trindade Júnior, 2013, p. 6).

A concepção alheia à realidade local dessas cidades na floresta, e sua estrutura, baseada em uma solidariedade vertical, conforme termo de Santos (1998), que promove a segregação e centra-se em um tipo de qualidade de vida para uma minoria, configura-as como enclave (Trindade Júnior, 2011), em especial, para as populações locais alijadas desse processo.

A orientação dos recursos, tanto locais quanto externos, para essas transformações da cidade na floresta, resulta na negligência da maior parte das comunidades locais restantes, sendo essa disparidade de tratamento um dos principais fatores de crises ambientais e sociais (Santos, 2013). Por outro lado, nessas comunidades, de homens e mulheres do tempo lento, adaptadas a infraestruturas incompletas ou heranças do passado, e de áreas opacas, são favorecidas pela flexibilidade tropical, pois são nesses espaços residuais, “com formas não-atualizadas, que as economias não-hegemônicas e as classes sociais marginalizadas encontram condições de sobrevivência” (Santos, 2013, p. 74).

Enquanto as frentes econômicas do capital impactavam regiões específicas de seus interesses, existiam as cidades tradicionais, em especial as ribeirinhas, pouco ou apenas indiretamente afetadas por essas novas dinâmicas. Ao retomar às cidades tradicionais ribeirinhas, percebe-se que suas características vão ao encontro das cidades plásticas de Santos (2013), ao mesmo tempo que, em suas particularidades regionais, tornam-nas, por excelência, “cidades da floresta”, conforme define Trindade Júnior (2013).

Para Trindade Júnior (2013), as cidades da floresta eram, até a década de 1960, predominantes na Amazônia. Suas características de pequenas cidades, associadas à circulação fluvial, conferiam a elas fortes ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada.

As cidades plásticas, assim como as cidades da floresta, representam uma evolução das cidades tradicionais, afastando-se de interpretações essencialistas e atemporais do urbano na região, como se a cidade fosse imutável ou petrificada no

tempo, conforme defendido por Trindade Júnior (2011, 2013). Elas demonstram capacidade de acolhimento e adaptação às formas-conteúdo influenciada pelo capital, contudo, de maneira menos perversa, não se sobrepondo às heranças do passado e permitindo a coexistência de diversas formas de economia, de trabalho, de lazer, de mobilidade e de cultura, sejam elas hegemônicas e não-hegemônicas, expressas no meio ambiente construído, dotado de flexibilidade tropical.

Mediante a ótica de Santos (2013, p. 74), “a cidade como um todo resiste à difusão dessa racionalidade triunfante graças, exatamente, *ao meio ambiente construído*, que é um retrato da diversidade, das classes sociais, das diferenças de renda e dos modelos culturais. Importa destacar que, inspirado na noção miltoniana, adota-se aqui o conceito de “flexibilidade equatorial”, proposto por Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b). Tal escolha se justifica pelo foco nas expressões socioespaciais específicas e particulares da região amazônica, situadas em sua faixa equatorial.

A noção de flexibilidade, defendida por Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b), representa uma leitura alternativa às discussões pós-fordistas, que a utilizam para descrever a transição de um regime de acumulação anterior e rígido para um mercado com configurações mais flexíveis. Essa noção alternativa, no entendimento desses autores, é aplicada para compreender as realidades particulares do Sul global. Nessa perspectiva, desafia as narrativas hegemônicas, do Norte global, a partir das vozes e poder de decisão de povos marginalizados, os autores explicam que:

[...] podemos falar de contrarracionalidades às formas hegemônicas de produção do espaço regional amazônico que o tornam cada vez mais inserido na lógica de interesse econômicos que o articulam ao mercado global, especialmente tendo em vista a potencialidade de recursos existentes naquela região (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021b, p. 177).

Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b), ao considerarem que a flexibilidade tropical não reside em objetos isolados, tampouco em ações ou normas autônomas, mas sim nas relações dialéticas entre sociedade e território usado (Santos, 1988), propõem a ideia de “flexibilidade equatorial” para a região amazônica. Assentada na proposição miltoniana, ela se define como “um tipo de ‘flexibilidade tropical’ com atributos específicos e que, em grande parte, situa-se na faixa equatorial, onde se encontra o espaço amazônico” (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021b, p. 177).

As cidades tradicionais ribeirinhas comportam, assim, “flexibilidade equatorial”. Em sua diversidade, sua materialidade é desenhada por especificidades de relações técnicas baseadas em sua condição de espaço socialmente produzido, em consonância Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021b). Dessa produção socioespacial, surge a sua organização territorial, arranjos e objetos de arquitetura e *designs* próprios, influenciados por essa relação entre seus habitantes e seus territórios de uso, entrelaçados por rios, florestas, terras firmes, várzeas, igapós urbanos, ressacas⁴⁰ etc.

Surge, então, a diversidade das estruturas urbanas, como estivas, pontes e passarelas para atender à mobilidade urbana; portos, trapiches, rampas e feiras, para atividades econômicas; casas tradicionais em palafitas, para moradia; e praças e outros espaços livres à beira do rio, para lazer. Cada um desses ambientes construídos, mesmo que, com frequência, em condições de acessibilidade precarizadas, desempenha múltiplas funções para além daquelas pragmáticas, que se misturam e potencializam espacialidades que promovem relações de solidariedades mais orgânicas, de sociabilidades, coletividades, sentido de vizinhança e proximidades comuns de seu espaço banal, conforme os termos de Santos (1998) (Fotografia 4).

Em pequenas cidades, o respeito aos valores do rio e da floresta ainda permanece na vida cotidiana, o que abre a possibilidade para a preservação da vida e do ecossistema local (Trindade Júnior, 2013). O enraizamento cultural e territorial dos habitantes dessas pequenas cidades é, por vezes, tão forte que, ao migrarem para centros urbanos de portes maiores, migram-se também esses valores. Essa influência adapta-se e encontra formas de coexistir, seja por meio de objetos e/ou de costumes e hábitos, ainda que de forma residual (Fotografia 4). Assim, o residual torna-se resistência e contrafinalidade (Lefebvre, 1967, Santos, 2013).

Da perspectiva do planejamento urbano e do paisagismo das cidades tradicionais ribeirinhas, a “flexibilidade equatorial” torna-se um instrumento relevante para se pensar modos de possibilidades futuras, o que inclui políticas urbanas de acessibilidade espacial ribeirinha. Para Leite (2020), com base em Santos (2013), a

⁴⁰ No setor costeiro do Estado do Amapá, banhado pelas águas do rio Amazonas, encontram-se extensas áreas úmidas conhecidas localmente de “ressacas”. Elas são sistemas físicos fluviais colmatados, drenados por água doce e ligados a um curso principal d’água, fortemente influenciados pela pluviosidade, além de possuir vegetação herbácea.

Fotografia 4 – Macapá, Amapá: a rampa de madeira, na orla fluvial da cidade, torna-se um lugar de encontros e de banhos no rio Amazonas



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a rampa de madeira, embora multifuncional, adaptando-se aos usos comerciais, de acesso e atracação de embarcações e lazer, destoa da estrutura urbana moderna de seu entorno. A forma como está disposta e a ausência de rebaixamento do limite da calçada para o seu acesso indicam que não foi concebida como parte do projeto de melhoramento da orla. No entanto, mesmo com sua aparência improvisada e de péssimas condições de acessibilidade, a rampa torna-se um lugar para encontros, brincadeiras e banhos no rio Amazonas durante a maré cheia. Esse exemplo de “flexibilidade equatorial” sugere o seu potencial para criar áreas de lazer de contato com o rio mais apropriadas, acessíveis e seguras para a população local, uma vez que é um costume inserido na cultural local/regional.

“flexibilidade tropical” oferece potencialidades para um novo planejamento urbano e metropolitano, fundamentado no tripé da economia, do meio ambiente construído e da população.

Para a economia, propõe-se um planejamento que precisa compreender o que é o trabalho, como e onde ele acontece nas cidades. Isso exige o conhecimento dos circuitos de produção, circulação, distribuição e consumo de distintos níveis de capital, tecnologia e organização que compõem uma economia segmentada, mas única. Em relação ao meio ambiente construído, sugere-se que as intervenções espaciais devem levar em consideração que, para a maior parte da população e das atividades, localmente enraizadas no meio geográfico, orgânicas e mantenedoras de relações de simbiose com o entorno imediato, quaisquer modificações podem impactar suas perspectivas de futuro. Por fim, destaca que a própria população, na sua diversidade, no seu movimento e na sua comunicação, é dotada de um dinamismo próprio criador de economia e riqueza social (Leite, 2020).

Em todas as práticas socioespaciais ribeirinhas, há possibilidades múltiplas de “flexibilidade equatorial” em ação. Dentre elas, destaca-se o descanso, comumente realizado na rede, peça artesanal de herança indígena. Sua versatilidade e importância cultural a transformou em um potencial criativo. Por ser um objeto muito usufruído no cotidiano ribeirinho, tornou-se também um objeto de intencionalidade múltipla a serviço da comunidade, isto é, incorporado em vários contextos diferentes da vida urbana.

No transporte fluvial, a rede é utilizada para demarcar o espaço físico reservado para a viagem do passageiro (Fotografia 5); na área da saúde, a rede se adapta aos pacientes, transformando-se em um leito ou uma maca, integrando-se, dessa forma, ao Sistema Único de Saúde (SUS) e ao modo de vida tradicional (Fotografia 6); na área da educação, é empregada como uma ferramenta didática de ensino e leitura (Fotografia 7); no espaço público, configura-se como um mobiliário urbano; e no âmbito político, constitui-se um símbolo de luta e resistência contra as opressões às culturas dos povos tradicionais (Fotografia 8). Assim, o uso da rede fortalece um modo de vida e de pertencer a um grupo social.

Fotografia 5 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial no transporte fluvial: navio tradicional da linha interestadual Belém(PA)-Santana (AP)



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: em muitos navios tradicionais, especialmente aqueles que navegam em rios amazônicos, os usos das redes se transformam em um direito de ocupação de um lugar no barco. Em outras palavras, assume um papel semelhante ao de um assento reservado em outros meios de transporte, sendo mais versáteis e confortáveis para longas viagens. Por ser um item pessoal, comumente, as pessoas trazem de casa, mas há a opção de comprá-la a bordo. Essa tradição reforça a importância das redes como uma identidade cultural amazônica muito presente no seu cotidiano.

Fotografia 6 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial na saúde, adaptação do leito para bebê indígena



Autoria: Diego Andrade⁴¹, 2016.

Nota: ao reconhecer a importância da rede no modo de dormir do bebê indígena, os profissionais de saúde de um hospital da cidade de Belém realizaram uma adaptação em seu leito ao perceberem seu desconforto na cama. Após a adaptação, o bebê se acalmou significativamente, sendo uma mudança relevante para sua recuperação. Esse gesto demonstra respeito e sensibilidade à cultura do paciente.

⁴¹ Retirada do site Rede Pará. Ver em referências.

Fotografia 7 – Juruti, Pará: flexibilidade equatorial na educação – projeto redinhas de leitura do Casulo Alegria



Autoria: Marlena Soares, 2022.

Nota: proposta pedagógica para incentivar a leitura no ensino infantil, respeitando a cultura da rede nas áreas de convivências para os estudantes ficarem mais confortáveis.

Fotografia 8 – Belém, Pará: flexibilidade equatorial temporária na política: luta pela dignidade na educação pública paraense



Autoria: João Paulo Guimaraes, jan. 2025.

Nota: em janeiro de 2025, lideranças indígenas de diversas etnias do Pará, junto aos movimentos quilombolas, ribeirinhos e da educação, ocuparam a sede da Secretaria Estadual de Educação (SEDUC), em Belém, em protestos históricos contra a precarização da educação pública paraense. Os movimentos se uniram para pressionar o Governo do Pará a revogar a Lei nº 10.820/2024, que retirava vários direitos conquistados dos professores e alunos ao longo de 40 anos e impunha um ensino remoto único, que é incoerente às diversas condições e realidades amazônicas. A fotografia registra a improvisação de um dormitório na rampa acessível do prédio, onde os punhos das redes são amarrados nos corrimões de aço inox, elementos de exigência das normas de acessibilidade. A imagem carrega um forte simbolismo contra a opressão de tudo aquilo que, ao tentar se impor de forma perversa, pode ruir. A rede, assim, torna-se um símbolo de luta dentro de outra luta.

Essa capacidade criativa e espontânea dos povos tradicionais, materializada por sua lógica fortemente enraizada, configura-se como um potencial que confronta as formas opressoras do planejamento urbano abstrato da lógica dominante. Esse potencial caminha em direção à emancipação, conforme defende Lefebvre (2016).

Portanto, concorda-se com Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021b) ao defenderem que a ideia de “flexibilidade equatorial” possibilita um ordenamento socioespacial alternativo. Esse ordenamento se contrapõe aos grandes projetos, que negligenciam os valores cívicos de grandeza cidadã (Santos, 2014c; Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021b) dos diversos sujeitos locais, cujas vidas e territórios banais se entrelaçam intimamente com a natureza e seus repertórios culturais enraizados.

No âmbito do planejamento urbano e de seus equipamentos mais acessíveis, a “flexibilidade equatorial” emerge como um instrumento metodológico inovador que busca, inicialmente, compreender, por meio das práticas socioespaciais, de que maneira o ambiente construído informa e influencia a capacidade das pessoas de se adaptarem e responderem criativamente aos desafios locais.

Essas respostas criativas e espontâneas, expressas no ambiente construído, poderiam ser aprimoradas com a escuta da população local, o que inclui pessoas com deficiência, para entender seus motivos, necessidades, desejos e expectativas de futuros. Somente assim, projetos urbanísticos, paisagísticos e de acessibilidade espacial viriam como ações complementares que potencializariam as iniciativas existentes, rompendo com o planejamento estratégico excludente.

Nesse viés, pressupõe-se que as cidades tradicionais ribeirinhas têm muito a ensinar sobre relações, espacialidades e formas de apropriações mais cidadãs. Nesse percurso, pode-se evidenciar uma forma de qualidade de vida presente na própria cidade, com vistas a se tornar um futuro urbano possível. A questão principal seria descobrir e pôr em prática novas racionalidades em outros níveis e em regulações mais consentâneas com a ordem desejada; desejadas pelos homens, lá onde eles vivem (Santos, 2013).

2.4 Estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches: expressões socioespaciais de direitos

A cidade se expressa por meio de diversas manifestações socioespaciais. No entanto, a representação do espaço (Lefebvre, 2013) mais presente no imaginário coletivo é a paisagem urbana, caracterizada por imponentes arranha-céus e edifícios de alturas variadas, que dominam o horizonte geográfico e exibem os avanços tecnológicos. A circulação urbana é regulada por uma intrincada rede de avenidas, ruas e calçadas, cujo fluxo contínuo de pessoas, veículos, motos e bicicletas define a dinâmica da vida moderna, marcada pelo tempo rápido (Santos, 2013). Semáforos e sinalizações ordenam esse fluxo, enquanto materiais como concreto, aço, vidro e asfalto destacam-se como símbolos dessa modernidade.

Diante dessas representações, torna-se desafiador imaginar outras formas urbanas que se desviem dessa visão hegemônica de produção de cidades. Embora elas existam. As cidades tradicionais ribeirinhas, caracterizadas por sistemas de objetos e ações intensamente animados sobre palafitas, exemplificam a diversidade de contextos urbanos diferenciados na Amazônia.

Essas cidades, de ocupação urbana diferenciada, assentadas sobre áreas suscetíveis (ou não) a inundações e ao regime das marés, exigem adaptações específicas de sua organização territorial, como as construções de edificações e circulações palafíticas⁴². A circulação urbana, por sua vez, segue por uma intrincada rede de estivas, pontes e passarelas, em que o fluxo intenso de pessoas, bicicletas e raramente de motos, define a dinâmica da vida, marcada por tempo lento, e de temporalidades hegemônicas (Santos, 2013). (Fotografia 9).

⁴² As casas construídas sobre estacas de madeira, que sustentam a construção, recebem o nome de palafitas, formado pela junção das palavras latinas *pālus*, que significa pau, e *fictus*, que quer dizer fincado, encravado. Palafita é o nome desse tipo de construção sobre estacas na várzea dos rios e está longe de se referir apenas à ideia de paus fincados no chão, mergulhados na água. Essa solução construtiva remonta a tempos longínquos e não é um recurso particular das construções na Amazônia (Lencioni, 2013, p.51-52).

Fotografia 9 – Afuá, Pará, o ir e vir pelas estivas



Autoria: Eder Furtado, 2020.

Nota: essas estruturas palafíticas funcionam como vias de circulação, que permitem o deslocamento dos moradores entre diferentes áreas da cidade.

Os termos “estivas”, “pontes”, “passarelas”, e raramente “ruas”, são nomenclaturas regionais⁴³ que expressam uma identidade local. São dados às circulações urbanas, dispostas em tábuas de madeira resistentes às intempéries naturais e às demandas locais. Embora sejam expressões socioespaciais significativas para região, não são reconhecidas formalmente, dificilmente previstas em planos urbanísticos oficiais

Construídas sobre pilotis de madeira, que se estendem sobre rios, igarapés, igapós, várzeas, terra firme etc. A altura elevada do solo protege os habitantes das oscilações do nível da água e do contato direto durante a cheia. Na seca, protege do terreno alagadiço e/ou lamacento que dificulta o deslocamento seguro das pessoas (Fotografia 9).

A definição desses tipos de circulações urbanas, historicamente produzida na região, oferece contribuições relevantes para reconhecê-las como singularidades próprias de cidades amazônicas, em especial, alicerçadas sobre estruturas palafíticas ainda que constituídas em porções fragmentadas ou residuais. Negar ou invisibilizar essas singularidades é deixar de fora uma parte essencial da história da Amazônia ribeirinha. Portanto, elas precisam ser valorizadas e potencializadas em suas multifuncionalidades.

O modo de habitar da cultura ribeirinha em grandes cidades como Belém se reproduz em espaços urbanos fragmentados, geralmente situados em bairros de baixadas suscetíveis a alagamentos e de menor poder aquisitivo (Menezes, 2015). Nessas condições, as construções palafíticas, embora culturalmente produzidas nesse meio urbano, conforme define Maricato (2000), caracterizam-se subjugadas informais.

Isso porque, para além da visão prioritariamente jurídica da regularização fundiária, há um olhar que privilegia as culturas eurocêtricas, como modelos urbanísticos ou soluções de infraestrutura, em detrimento dos saberes e das práticas locais. Apesar dessas fragmentações ribeirinhas participarem da dinâmica social da metrópole, sendo uma parte constituinte e importante dela, é historicamente invisibilizada e precarizada.

⁴³ Para Santos (2012a), o ato simples de reconhecer e nomear um objeto supõe um aprendizado, explícito ou implícito.

A despeito das negligências, as estivas como espaço público, mesmo estreitas, com peças quebradas e sem manutenção, sem mobiliários urbanos, com iluminação improvisada das habitações adjacentes (Monteiro, 2015), são consideradas verdadeiras vias de circulação.

Para Cardoso (2007), esse sistema de circulação, que permite a localização e o acesso às habitações, surpreende pela técnica construtiva e imprevisibilidade dos traçados. Isso demonstra o conhecimento técnico tradicional em favor dos desafios de habitabilidade urbana às necessidades da comunidade. Além disso, o autor enfatiza que as estivas são espaços de domínio da população que está habituada a tal solução, de modo que já estejam adaptados aos trajetos. Mesmo em condições precárias, são espaços sociais de ordem próxima, de valor de uso, de serviço imediato à comunidade (Lefebvre, 2016).

Simonian (2010) reconhece a presença e a importância dessas vias de circulação na vida diária de milhares de famílias que vivem na região amazônica. Para a autora, as estivas, enquanto vias de acesso em estilo palafita, mantêm uma conexão estreita com as condições físico-ambientais do local em que são construídas e com as tradições arquitetônicas da região panamazônica⁴⁴.

Santos (2012b) explica que o homem criava objetos (de trabalho) carregado de intencionalidade, de instrumentalidade múltipla, uma reversibilidade nos objetivos, com certo grau de liberdade e de fantasia em seu uso. Essa ideia lembra a descrição de Scheibe (2016) relacionada às pontes de circulação nas áreas de ressaca em Macapá, no Amapá, consideradas favelas urbanas sobre palafita. Ela oferece uma perspectiva que transcende a paisagem e adentra o espaço vivido (Lefebvre, 2013) da comunidade Perpétuo Socorro, na capital.

Scheibe (2016) explica que, nessas áreas urbanas historicamente negligenciadas pelo Poder Público, as vias de circulação, mais conhecidas como “pontes de madeira”, foram construídas pelos próprios moradores para atender às necessidades de acesso entre as habitações e outros setores que movimentam a vida da comunidade, como padaria, bar, lojas e outros comércios.

Para além de infraestruturas, habitualmente precárias, Scheibe (2016) pondera que essas pontes de madeira funcionam como locais de encontros, trocas e

⁴⁴ A Panamazônia é a Amazônia internacional. Envolve os países que têm a floresta amazônica em seu território: Colômbia, Peru, Venezuela, Equador, Bolívia, Guiana, Guiana Francesa, Suriname e Brasil (Simonian, 2010).

sociabilidades. As práticas cotidianas que se manifestam nas festas de bregas⁴⁵, nos almoços de domingo e nos encontros religiosos, comumente praticados nas pontes como extensões das casas, são identificadas, por Scheibe (2016), como formas de resistências frente ao ostracismo imposto pelo Estado a essas áreas de moradia.

Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a) identificam a importância das estivas, para as cidades tradicionais ribeirinhas, mas também dos diversos equipamentos urbanos presentes nessas cidades dotadas de flexibilidade equatorial. Entre esses equipamentos, destacam-se trapiches e portos multifuncionais (circulação, lazer, encontro, atividades econômicas etc.), feiras livres (de caráter permanente e mais acessível física e economicamente), estivas sobre várzeas e igapós urbanos (voltadas para a circulação que confirmem outras sociabilidades), habitações em forma de palafita (criativas, coloridas e ambientalmente confortáveis) e dos espaços de encontro à beira-rio (lazer, contemplação, convívio etc.).

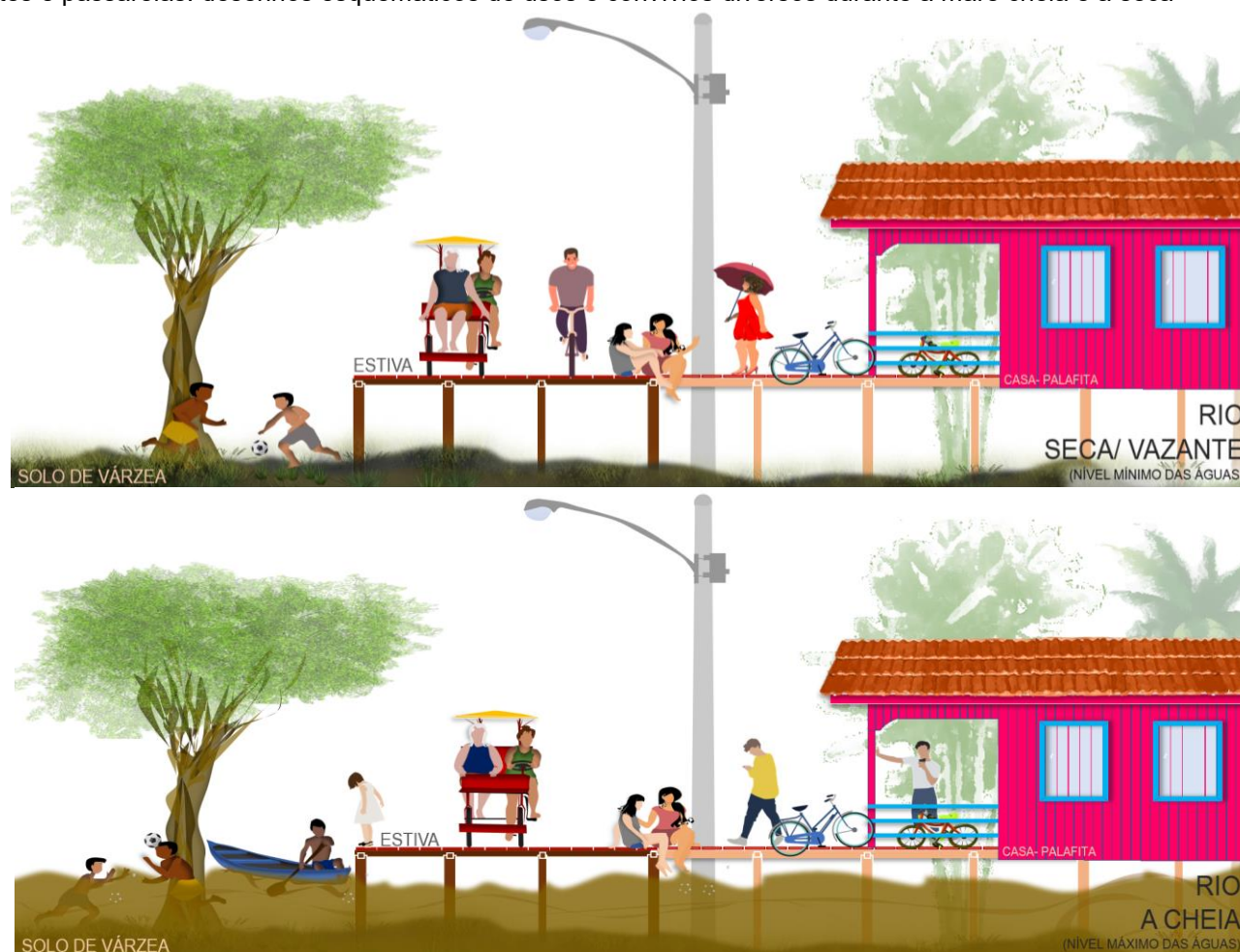
Para os autores, essas expressões socioespaciais sugerem, mesmo que, diante da precariedade do ambiente construído, que se enxerguem possibilidades e virtualidades: no encontro, na proximidade do rio, no trabalho coletivo e na ajuda comunitária.

Os laços sociais presentes nas comunidades ribeirinhas são o que movimentam e dão vida aos sistemas de objetos que são expressões da vida cotidiana desses lugares. Oliveira (1999) defende que é no nível do cotidiano que as relações humanas se humanizam, contrapondo-se a uma globalização que tende a homogeneizar costumes e modos de vida.

É na estiva, na ponte, na passarela, no trapiche, no porto e em outros equipamentos urbanos do cotidiano ribeirinho que, para além da sua função pragmática, tornam-se também lugares nos quais as pessoas se sentam para conversar, brincar, trabalhar, vender, comprar, festejar, compartilhar suas histórias de vitórias e dificuldades. Neles, a relação com os regimes da maré proporciona usos, quando há cheia, para banhos, e quando o solo está seco ou enlameado, para partidas de futebol (Figura 1 e Fotografia 10).

⁴⁵ No final da década de 1970, a palavra “brega” começou a aparecer na região Norte para designar um estilo musical. No Pará, consolidou-se como um gênero regional contribuindo para a demarcação de uma identidade paraense. De caráter híbrido, esse estilo recebeu influência das músicas caribenha e latino-americana e dos ritmos bolero e Calipso. As músicas, com letras curtas, palavras e batidas repetitivas, eram acompanhadas do gingado de dança e coreografia marcantes (Sousa Cerqueira, 2022).

Figura 1 – Estivas, pontes e passarelas: desenhos esquemáticos de usos e convívios diversos durante a maré cheia e a seca



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: os desenhos esquemáticos mostram que a funcionalidade das estivas transcende o nível de circulação, sendo lugares que proporcionam uma multiplicidade de usos do espaço e do tempo, uma vez que a cheia e vazante do rio também influencia usos distintos do espaço.

Fotografia 10 – Vila da EMAPA, Afuá, Pará: a ponte como lugar de encontro e brincadeiras



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: a ponte se tornou uma pequena arquibancada para crianças, jovens e adultos assistirem uma partida de futebol entre os moradores.

Em outras palavras, pode-se dizer que se trata de espaços, essencialmente, qualitativos, relacionais e diferenciais (Lefebvre, 2013). Portanto, lugares nos quais formas de felicidades podem se manifestar por meio de encontros, de solidariedades orgânicas e de emoções (Souza, 2013) (Fotografia 10).

Se as calçadas formais, da cidade formal (Maricato, 2000), são reconhecidas como bem público por excelência, por que as estivas, as pontes, as passarelas, assim como outros equipamentos ribeirinhos, não poderiam ter o mesmo reconhecimento?

As pontes, as estivas e as passarelas, em consonância com Pereira (2008, p. 88), “são a expressão concreta mais representativa dessa cultura ribeirinha que finca suas raízes no rio e por ele se ramifica”. Reconhecer a relevância social dessas expressões culturais de contrarracionalidades e assumir a existência dessa particularidade amazônica seriam passos imprescindíveis para se reivindicar um conhecimento formal que possa subsidiar políticas públicas, planejamento urbano e paisagístico com concepções que contemplem o direito à cidade ao homem ribeirinho em consonância com a sua realidade e suas práticas cotidianas.

Quando Lefebvre (2016) fala sobre o direito à vida urbana, entende-se que está vinculado aos motivos que partem dos próprios cidadãos e de suas formas de se apropriar dos espaços. Em se tratando das populações ribeirinhas, resta claro o sentido próprio que elas dão às relações do seu cotidiano por intermédio de suas atividades de produção e sobrevivência.

No entanto, quando falamos sobre o direito à cidade, em especial, ao direito à acessibilidade na Amazônia, ainda estamos em um estágio inicial em comparação com outros países e até com o Centro-Sul do Brasil, que os discutem há anos, mas em condições de suas cidades formais e ideais. Os desafios da acessibilidade espacial nas cidades tradicionais ribeirinhas estão relacionados à complexidade dos territórios e ao processo de precarização e marginalização a que foram submetidos.

O processo histórico de marginalização e precarização de cidades, que não estão na linha de frente do interesse do capital, continua a impactar os níveis de qualidade de vida das populações ribeirinhas, sujeitando-os a cidadãos incompletos e diminuídos (Santos, 2014c). A falta ou o desigual investimento em saneamento básico, água potável, tratamento de esgoto, saúde e educação impacta também os espaços públicos, inclusive, sua condição de acessibilidade a último nível de prioridades. Nesse círculo vicioso, o ecossistema também é afetado, o que

desestabiliza a ecologia humana, dada a relação intrínseca das populações com esse ecossistema.

Quando Oliveira (2006) relata sobre a paisagem das cidades amazônicas localizadas à beira do rio, descrevendo as condições físicas do porto como um “local improvisado”, “inacabado” e “precocemente deteriorado”, aponta o descaso do Estado com as populações ribeirinhas e enfatiza a importância social desse objeto no universo ribeirinho:

[...] finalmente, chega-se ao porto, em que tudo é transitório. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que, nas pequenas cidades da Amazônia, nada é perene, tudo é temporário, inacabado e precocemente deteriorado. 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 a cidade possui e que nela falta. O porto é o intermédio entre o rio, a floresta e a cidade, lugar privilegiado dos enigmas amazônicos, transfigurados em enigmas do mundo, a nos interrogar sobre o nosso 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).

Para Santos (2014c), é função do Estado prover ao ser humano condições indispensáveis e inalienáveis (habitação, saúde, educação, lazer etc.) que sirvam de instrumentos de realização, de individualidades e de liberdades que os transformem em cidadãos integrais e completos. Santos (2014c) defende, mediante as premissas do modelo cívico, que a verdadeira cidadania, aqui tratada sob a perspectiva ribeirinha, exige a garantia de uma vida digna e saudável, protegendo-os da pobreza. Tais pressupostos visam à construção de uma identidade de indivíduos fortes, empoderados e capazes de transformação.

Entretanto, a realidade brasileira apresenta grandes distorções a respeito do verdadeiro sentido da cidadania, fruto de um processo histórico de constantes relações desiguais (na política, na economia, no território etc.), o que faz Santos (2014c) afirmar que praticamente não existe cidadão no Brasil, mas, sim, indivíduos mutilados, incompletos e desiguais, sendo o Estado o principal gerador dessa distorção e desmantelamento da cidadania.

No contexto ribeirinho, ficam claras as formas de distorções criadas por aqueles que detêm o domínio dos mecanismos das políticas públicas e recursos que deveriam ser empregados para solucionar problemas que interferem na vida cotidiana dessas populações. Dentre essas distorções da cidadania, Santos (2014c) destaca as

manifestações de clientelismo, populismo e siglismo, como contribuições que reforçam uma falsa democracia que distancia o dever da cidadania (Quadro 1). Tais manifestações induzem distorções da orientação eleitoral, repressões da capacidade de consciência e de escolhas, supressões de vontades e renúncias de responsabilidades que entorpecem o projeto de transformação da sociedade.

Quadro 1 – Tipos de manifestações de distorções da cidadania: clientelismo, populismo e siglismo

Manifestação	Descrição
Clientelismo é um elemento da não-cidadania	O movimento que confunde o ato de votar com a afinidade pessoal, diretamente criada, hoje por herança, por motivos de gratidão ou interesse, mas também por outras razões menos íntimas, como afinidades éticas, estéticas e gremiais.
Populismo é um elemento da distorção	Tem como base agradar ao eleitor pelas mais diversas maneiras, com promessas de mudanças, setoriais ou localizadas, exercendo, dessa forma, um aliciamento dirigido a grandes grupos de pessoas, às vezes, parcelas consideráveis das massas.
Siglismo é um elemento da distorção	É mais arregimentador, mais disciplinador, mais exigente de centralismo ou coerência. Um sistema de ideias ou princípios pode substituir um esforço programático sistêmico.

Fonte: Elaborado pela autora a partir de Santos (2014c).

De acordo com Carvalho (2020), o clientelismo político está muito presente no estado do Amapá, cujas práticas são realizadas de formas mais intensas e mais sofisticadas, por políticos oportunistas nas áreas de ocupação informal, as ressacas. A autora explica que muitos moradores revelam que seus votos estão relacionados à lealdade como forma de pagar favores, e não por suas convicções políticas. Os moradores dessas áreas, frequentemente, solicitam ao governo municipal e estadual a construção e/ou a manutenção das pontes de madeira locais. Durante períodos eleitorais, essas ofertas tendem a ser atendidas com maior rapidez, com as pontes sendo pintadas nas cores do partido que financiou as obras.

A pintura das bordas das pontes, curiosamente, está relacionada aos critérios de acessibilidade espacial, que funciona como uma medida de segurança para que as pessoas, em particular aquelas com baixa visão, identifiquem os limites e evitem situações de queda. Entretanto, para que essa medida seja eficaz, seria necessário um estudo detalhado sobre os espectros de cores, seus contrastes e outros elementos físicos que complementam a segurança. Em conformidade com Carvalho (2020), a pintura das pontes, nesse contexto específico, não cumpre essa função. Em vez disso, ela serve como uma propaganda política para lembrar aos moradores em quem votar nas eleições futuras.

Essa situação permite que as populações ribeirinhas fiquem reféns de partidos políticos, reforçando, assim, a falsa democracia. Quando o Estado permite, omite e reforça essas formas de trocas de favores, cria um círculo vicioso em que as desigualdades são mantidas, e não combatidas.

Por não se moldarem ao mercado imobiliário formal do modelo econômico racionalista, as subtrações urbanas se intensificam, e um dos meios utilizados pela população para mitigar os problemas de precariedades do ambiente construído advêm dos laços de solidariedade através de mutirões e de autoconstrução. Nesse caso, a solidariedade revela conflitos e contradições.

Em muitas comunidades tradicionais ribeirinhas, as práticas de autoconstrução de moradias, estivas, pontes, passarelas e trapiches são comuns. Todavia, essas construções estão condicionadas a poucos recursos disponíveis dos moradores, que utilizam fundos próprios ou de doações. Reiteradamente, isso resulta em reformas mínimas e improvisadas, como a troca de tábuas quebradas ou apodrecidas, para atender às necessidades básicas do cotidiano.

Contudo, o mínimo está longe de uma vida decente, digna e de inclusão, visto que não consegue abarcar toda a diversidade humana presente nesses locais. Para o estado, essa solidariedade é cômoda, dado que o exime de uma parte significativa de suas responsabilidades civis, como esclarece Carlos (2020, p. 15): “a solidariedade encobre a desigualdade dos direitos e das situações que a produz”.

Em contrapartida, algumas cidades ribeirinhas, como Afuá, no Pará, um dos objetos empíricos desta pesquisa, recebem investimentos da Prefeitura para a substituição e a manutenção das circulações de madeira. Embora ocorra a cada três anos ou sempre que necessário, tão somente a troca de tábuas por novas não garante melhor qualidade e conforto urbano (Fotografia 11). Essa situação será abordada com mais detalhes nos capítulos 3 e 5.

Com a crescente difusão de formas-conteúdo urbanos modernos nas cidades ribeirinhas da Amazônia, impulsionada pelo investimento público, os problemas urbanos (saneamento básico, habitação, abastecimento de água, estivas etc.), infelizmente, tendem a estar fadados a soluções externas e alheias à região, em vez de olhar para dentro na busca de soluções locais. Os direitos dos cidadãos ribeirinhos, que deveriam ser inalienáveis, são subjugados pelos interesses do mercado em conjunto com o Estado, agravando as desigualdades no território.

Fotografia 11 – Afuá, Pará: Troca das tábuas de madeira por novas



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: as tábuas quebradas e empenadas oferecem riscos de acidente para a população, sobretudo para pessoas com deficiência, idosos, crianças e outras pessoas mais vulneráveis fisicamente.

A ordem qualitativa, na pior das hipóteses, é a solução do aterramento das áreas de várzeas, igapós e ressacas para reproduzir a instalação de um tipo de infraestrutura importada e consolidada nas cidades mais modernas. O aterramento, quando realizado sem um manejo adequado, exerce pressão sobre o meio construído que, a médio e longo prazo, resulta em prejuízos.

Além dessas mudanças substanciais no ecossistema das cidades, ocorre uma perda significativa na heterogeneidade cultural e identitária da Amazônia ribeirinha. A ruptura brusca das práticas socioespaciais, que são práticas de significação, gera estranhamento e desterritorialidade. Santos (2014c, p. 81) alerta: “quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma alienação vigorosa” (Figura 2).

A substituição das circulações de palafita de madeira por concreto, embora menos agressiva que o aterramento, suscita debates sobre a perda de identidade cultural. Além disso, levanta questões sobre o manejo e a exploração predatória da madeira, bem como o discurso de onerosidade da sua manutenção. Para Bibas (2018), há a preocupação do esvaziamento dos saberes locais do modo de construir dos ribeirinhos, que interfere na continuidade de transferência dos saberes:

[...] a substituição no material promove uma tendência de ocultação do saber e da ocupação de quem trabalha com esse material para sua sobrevivência, e é portador do conhecimento sobre sua retirada e a manipulação do material na construção civil ou manufatura de móveis. Além do ribeirinho, o moveleiro e o construtor que se estabelecem na cidade também experimentam uma diminuição no volume de trabalho com esse material, além da diminuição na difusão dessa habilidade (Bibas, 2018, p. 128).

A busca por soluções para espaços ribeirinhos mais dignos e dotados de cidadania exige que se conheçam e reconheçam as especificidades e as particularidades regionais desse modo de vida, no qual a cultura é um elemento de diferenciação relevante das cidades amazônicas por estar associada ao território usado e à cidadania. Por essa razão, soluções urbanísticas, paisagísticas, de mobilidade e de acessibilidade, pautadas em políticas urbanas públicas, não podem cessar em uma visão hegemônica, mas sim, conforme Trindade Júnior (2010) sugere, na necessidade de políticas urbanas plurais, mais permeáveis à urbanodiversidade presente na Amazônia.

Figura 2 – Da estiva à rua abstrata: impactos de mudanças qualitativas



PERFIL ESPACIAL 01 – ESTIVA SOBRE VÁRZEA



PERFIL ESPACIAL 02 – RUA COM LEITO CARROÇÁVEL E CALÇADAS

Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: a ausência de soluções adequadas às formas-conteúdo ribeirinhos implica mudanças culturais expressivas em favor da cultura capitalista.

Sobre isso, Trindade Júnior (2010) considera a diversidade territorial e urbana brasileira como pressuposto indispensável para pensar e discutir uma agenda de pesquisa e de ação urbanas em nível nacional, na medida em que “há outras realidades, como a vastidão do espaço amazônico, em que a urbanização do território tende a ser assimilada com diferenciações e particularidades que também revelam diversidade territoriais e urbanas” (Trindade Júnior, 2010, p. 51-52).

Ao olhar para as cidades ribeirinhas da Amazônia, pode-se enxergar, mesmo diante de tantas distorções, indicações que ensinam sobre a reiterada construção da cidadania. A solidariedade orgânica presente em muitas dessas localidades, as relações de horizontalidade, o cotidiano que revela uma escola da desalienação, a presença de fixos públicos dotados de princípios sociais e de criatividade, que funcionam independentemente das exigências do lucro (Santos, 2014a, 2014b, 2014c), são indícios relevantes de ordem mais cidadã que deveriam ser reconhecidos, valorizados e potencializados.

As possibilidades já estão lá, e o que se entende sobre o modelo cívico de Santos (2014c) parte da necessidade de permitir que as pessoas tenham um plano de vida, de um futuro mais decente, cujos desafios visam superar/prevenir o agravamento de sua vulnerabilidade social, em que o direito à fala dessas populações seja um instrumento poderoso de transformação de forma mais consentânea à sua realidade e às suas expectativas.

Para compreender as particularidades das cidades de Belém, Macapá e Afuá, objetos empíricos desta pesquisa, a análise do seu processo de formação socioespacial se faz imprescindível. As contribuições teórico-conceituais de Milton Santos, Henri Lefebvre e autores amazônicos nos permitem empreender essa análise com maior profundidade. Conforme demonstraremos no próximo capítulo, essa compreensão é essencial para abordarmos a acessibilidade espacial em contextos urbanos diferenciados.



CAPÍTULO 3 – AS CIDADES RIBEIRINHAS: PRODUÇÃO DO ESPAÇO E PERFIS URBANOS DE BELÉM (PA), MACAPÁ (AP) E AFUÁ (PA)

O terceiro capítulo adentra, de forma mais específica, as três realidades empíricas selecionadas para análise, tendo como objetivo sistematizar o processo histórico-geográfico de produção social do espaço da cidade de Belém, no Pará, com recorte na porção sul da sua orla fluvial; da cidade de Macapá, no Amapá, com recorte nas suas áreas de ressacas; e na cidade de Afuá, no Pará, com enfoque em sua dimensão ribeirinha.

A intenção é conhecer os processos, as dinâmicas e as heranças herdadas ao longo dos anos para se compreender a realidade concreta atual, as novas dinâmicas, os usos, os sujeitos e as vivências cotidianas que se dão nos espaços públicos ribeirinhos, de forma a dar subsídios ao quarto e quinto capítulos.

Em virtude disso, o argumento central é que as cidades ribeirinhas apresentam realidades diversas e diferenciadas, revelando faces da urbanodiversidade amazônica (Trindade Júnior, 2010), cujas historicidades configuram paisagens socialmente construídas que expressam especificidades, particularidades, contrastes, conflitos e coexistências de formas-conteúdo.

Nesse contexto, as cidades de Belém, Macapá e Afuá se apresentam como formas diversas e diferenciadas de viver o urbano nas cidades ribeirinhas da Amazônia brasileira. Para essa discussão, as principais fontes consultadas são: Castro e Santos (2006), Trindade Júnior (2006, 2008), Malheiro *et al.* (2008), Dias e Silva (2011), Takiyama *et al.* (2012), Lomba e Nobre-Júnior (2013), Trindade Júnior, Amaral e Malheiro (2014), Monteiro (2015), Santos (2015, 2016), Scheibe (2016), Souza (2019), Carvalho (2020), Amorim (2020), Chagas (2020), Costa (2020), Souza (2020), Tostes (2020), Matsunaga (2021) e Santos, Lima e Lima (2023).

3.1 O ribeirinho

O complexo processo de formação socioespacial da Amazônia revela também a complexidade de se conceituar o ser amazônico, de modo a desafiar visões simplistas e estereotipadas sobre os diversos povos que a imensa Amazônia abriga.

Para Lencioni (2013, p. 123), “deve-se evitar a visão que naturaliza o ribeirão”. Tal entendimento eleva-o de uma espécie adaptada ao ambiente (naturalizante) para um sujeito histórico e cultural que moldou e foi moldado por um ecossistema complexo ao longo de milhares de anos.

Essa complexidade implica conhecimento profundo, planejamento e tecnologia social para lidar com a natureza e com os desafios de se adaptar aos diversos contextos econômicos e políticos. Portanto, a autora reconhece que os ribeirinhos são construtos sociais, isto é, “não expressam apenas uma integração à natureza, mas uma adaptação social às condições históricas” (Lencioni, 2013, p. 124).

O conceito de ribeirinhos, especialmente a partir de perspectivas voltadas à Amazônia, é multifacetado e não se restringe a uma simples localização geográfica, mas a um complexo modo de vida intrinsecamente conectado ao ambiente fluvial, com manifestações materiais e simbólicas no cotidiano (Silva; Malheiro; Ribeiro, 2005).

A definição de ribeirinhos se dá a partir da “interação, de natureza multidimensional, entre populações citadinas com os rios” (Nunes; Trindade Júnior, 2012, p. 212). Logo, eles são caracterizados pela moradia à beira-rio e por estabelecerem relações que traduzem um conteúdo sociogeográfico ligado às águas, essencial para sua sobrevivência e cultura (Nunes; Trindade Júnior, 2012).

A vida ribeirinha é marcada por uma “temporalidade cadenciada” (Nunes; Trindade Júnior, 2012), influenciada pela dinâmica natural do rio. Essa temporalidade é descrita como “lenta” em contraste com a “lógica urbana capitalista” e o “tempo rápido” das metrópoles (Nunes; Trindade Júnior, 2012, p. 210). Em contrapartida, essa lentidão não é vista de forma pejorativa, mas como um elemento de potencialidade para a vida social, gerando identidades e resistências. O modo de vida ribeirinho é caracterizado, notadamente, por relações sociais orgânicas e horizontais (Nunes; Trindade Júnior, 2012).

Para a população ribeirinha, o rio não é apenas um cenário ou uma moldura paisagística, mas um espaço socialmente produzido, em que se encontra a “morfologia material e social” (Nunes; Trindade Júnior, 2012, p. 215), ao passo que a orla fluvial é o local de interação mais intensa entre a terra e a água, com o rio desempenhando funções vitais (Nunes; Trindade Júnior, 2012).

Dentre outras coisas, o rio é uma fonte de recursos (Silva; Ribeiro, 2007), assim como a principal via de circulação para várias populações, usada para o transporte de

peessoas e mercadorias entre comunidades beiradeiras, ilhas e cidades. As atividades comerciais, como a venda desses produtos, constituem uma prática fundamental na orla e dependem, em muitos casos, da dinâmica das águas, como acontece nas localidades estuarinas, associadas ao fluxo das marés (Silva; Ribeiro, 2007). Além disso, o rio é usado para fins domésticos (como lavar roupas) e de lazer, como os banhos e a pesca (Silva; Ribeiro, 2007).

O rio é ainda um referencial simbólico, sendo a “matriz do pensamento imaginário” (Nunes; Trindade Júnior, 2012, p. 212) e fonte de lendas e representações que persistem na cultura local, agindo como um elemento de resistência (Cruz, 2008).

Com a urbanização da Amazônia e a difusão da sociedade urbana (Lefebvre, 2016), os novos conteúdos urbanos são assimilados, pouco ou muito, aos valores da sociedade amazônica. Nesse processo, a ideia de que esses povos sustentam um modo de vida estritamente tradicional deve ser relativizada, visto que não é uma mudança passiva, tampouco estática, como pondera Fraxe, Witkoski e Miguez (2009). Para esses autores, as “suas manifestações culturais e sociais se expandem pelo mundo urbano e vice-versa, assimilando algumas práticas e rejeitando outras” (Fraxe; Witkoski; Miguez, 2019, p. 30).

Nesse contexto, surge o conceito ribeirurbano, que Montoia e Costa (2019) procuram compreender por meio da tríade lugar, habitante e modo de vida. O termo descreve a identidade de habitantes de pequenas cidades ribeirinhas, que vivem em um modo de vida híbrido, misturando aspectos tradicionais e urbanos (Montoia, 2018). Embora se insiram na lógica global hegemônica, eles interagem com a modernidade de forma particular, valorizando as características vernaculares do lugar (Montoia; Costa, 2019).

Para Montoia e Costa (2019, p. 190) “mesmo que a produção do espaço se conecte com relações globais, ela produz o pertencimento, e, assim, a identidade por aquilo que lhe é significativo, próprio de sua história”. A partir desse pertencimento, o ribeirurbano estabelece uma relação emocional com o espaço de vivência; essa conexão torna o local não apenas um recurso, mas o alicerce de um projeto de construção de sua vida (Montoia; Costa, 2019).

Nessa construção de vida, Montoia e Costa (2019) explicam que a hibridação, processo no qual as fronteiras entre o urbano e o rural se diluem, faz com que a rede

urbana local se vincule às atividades não urbanas. Na prática, isso significa que, dentro da pequena cidade, as pessoas mantêm hábitos de sua cultura tradicional. Exemplos disso são cultivar uma pequena roça no quintal, criar animais, secar farinha na frente de casa ou usar o rio para “realizar viagens, consultas médicas, busca de trabalho, produção de redes sociais, que ele vai em busca e, novamente, volta para casa” (Montoia; Costa, 2019, p. 193). Tais características denotam uma particularidade do ribeirurbano, “no qual o rural e o urbano ribeirinhos estão presentes nos fluxos e se “confundem” no próprio espaço urbano, em seus aspectos paisagísticos” (Montoia; Costa, 2019, p. 191).

O urbano na Amazônia, por ser heterogêneo, manifesta-se, por exemplo, em uma arquitetura que inclui casas de madeira sobre palafitas ao lado de construções de alvenaria, o que representa coexistência e permanência do modo de vida ribeirinho mesmo em áreas de terra firme (Montoia; Costa, 2019). A presença de hortas urbanas ou açaiçais nos quintais reflete a cultura vinda do interior, adaptada ao ambiente citadino. Tais aspectos demonstram uma forma-conteúdo de um modo de vida que compreende a presença da floresta e do rio, mas que, ainda assim, é urbano (Montoia; Costa, 2019).

Assim, “o ribeirurbano é o lugar e também o habitante, que anima as formas, com seu modo de vida” (Montoia; Costa, 2019, p. 197). Portanto, o conceito de ribeirurbano se apresenta como uma forma de resistência às tendências de homogeneização e padronização, mostrando que a urbanização da Amazônia é um processo complexo e singular que merece ser considerado nas políticas públicas (Montoia; Costa, 2019).

No viés de Lima (2020), os povos ribeirinhos (juntamente com outros grupos sociais como indígenas, quilombolas, agricultores, barqueiros, oleiros etc.) estão incluídos em seu escopo de análise sobre a teoria e o princípio dos comuns na Amazônia. Para o autor, esses grupos detêm protagonismo socioespacial, uma vez que o modo de vida e a apropriação coletiva dos recursos comuns (no rio, na margem, na orla etc.) configuram resistências e defesas de seus territórios de uso comum, contrapondo-se à lógica capitalista.

Historicamente, o ribeirinho é um perfil sociocultural específico que se estabeleceu às margens dos rios (Rente Neto; Furtado, 2015). Embora autores como

Wagley (1988) os relacionem ao caboclo amazônico, o conceito de ribeirinho se diferencia ao destacar a relação com o rio como principal definidor cultural (Rente Neto; Furtado, 2015). Essa população é vista como descendente de indígenas que, apesar da colonização, preservaram técnicas e conhecimentos ancestrais, como a produção agrícola, o extrativismo e a pajelança, evidenciando uma herança indígena na cultura ribeirinha (Rente Neto; Furtado, 2015).

Logo, a população ribeirinha se insere na categoria mais ampla de comunidades tradicionais (Rente Neto; Furtado, 2015). Segundo Castro (1988), a designação de povos ou comunidades tradicionais apresenta também elementos de autoidentificação e de reafirmação de direitos de grupos que, através do uso de seus territórios e recursos naturais, garantem sua reprodução cultural, social e econômica.

Essa visão, que reconhece a diversidade empírica das sociedades, foi institucionalizada pelo Decreto Federal nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007 (Brasil, 2007), como Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT), que definiu essas comunidades como “[...] grupos culturalmente diferenciados, e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social e que utilizam “conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (Brasil, 2007, art. 3º, I).

Do mesmo modo, definiu o território tradicional como “os espaços necessários a reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária” (Brasil, 2007, art. 3º, II). Contudo, embora os ribeirinhos estejam entre os 28 segmentos que constituem os povos tradicionais, eles ainda lutam por instrumentos legais que assegurem o seu reconhecimento e territórios, o que inclui o direito do construir e morar ribeirinho.

Não obstante, todo o aporte cultural e técnico das *expertises* tradicionais dos ribeirinhos, eles são privados de participar do Programa Minha casa Minha Vida do (PFMCMV) Governo Federal, um dos principais programas de inclusão social do país, com a intenção de reduzir o déficit habitacional da população brasileira.

A principal justificativa era que as palafitas, expressão socioespacial de sua engenhosidade técnica para lidar com as cheias do rio e conforto térmico, não se enquadravam nos padrões técnicos e de regularização fundiária exigidas pelo programa. Essa visão abstrata e excludente decorre da priorização dos modelos urbanos únicos de moradias, ignorando outras soluções culturalmente construtivas. A

adaptação desses grupos ao ambiente se dá por meio dos saberes acumulados sobre o território, herdados da ancestralidade indígena (Rente Neto; Furtado, 2015).

Em contrapartida, há um movimento recente para corrigir essa exclusão histórica. O Projeto de Lei nº 3.481, de 2019 (Brasil, 2019), do Senador Jader Barbalho, visa alterar a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009 (Brasil, 2009), que dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida, entre outros assuntos, para incluir a construção de palafitas em áreas alagadiças no respectivo programa, a fim de atender às comunidades ribeirinhas (Brasil, 2019). Esse projeto de lei reconhece oficialmente os ribeirinhos como agentes políticos e sociais. Portanto, um sujeito histórico que luta pelo direito de existir em consonância com o seu modo de vida com dignidade.

3.2 Belém: fragmentos da cidade tradicional ribeirinha na metrópole paraense

Belém está localizada no delta do Rio Amazonas, na confluência dos rios Pará, ou Baía de Guajará e Guamá. O desenho urbano da cidade, assentada em terras baixas e atravessada por pequenos rios ou igarapés, conforma ainda hoje as divisões internas de bairros – de um lado, terrenos mais altos ou aterrados; de outro, áreas alagadas ou sujeitas a alagamentos, de baixadas –, retrato e afirmação de hierarquias e de processos de segregação social (Castro; Santos, 2006).

Cidade amazônica de origem ribeirinha (Trindade Júnior, 2005), Belém é, na atualidade, uma grande cidade que vive um processo de transformação urbana, impulsionado pelo discurso do planejamento estratégico e da modernização camuflados por estratégias mercadológicas, isto é, concebidas para competir a partir de um modelo padronizado e standardizado (Castro; Santos, 2006; Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008), que se desdobra em grandes diferenciações de usos dos espaços da cidade e que se estendem em áreas da sua orla fluvial.

A orla fluvial de Belém, conforme explicam Trindade Júnior, Amaral e Malheiro (2014), condensa relações e objetos socioespaciais/geográficos que, considerados em conjunto, traduzem uma síntese dos tempos que presidiram a produção do espaço amazônico e belenense.

Dessa forma, a materialização presente nessa porção territorial da capital paraense perpassa as primeiras relações baseadas no comércio das “drogas do sertão”, as quais definiram as primeiras funcionalidades da orla como expressão intraurbana da rede de cidades que se formava na Amazônia, destacando o papel de

Belém como cidade primaz. Tal situação se repete durante a influência da economia da borracha, seja no seu apogeu, seja no seu declínio, por meio de tentativas de revitalização, dada a importância do produto resultante da estreita relação entre formas-conteúdo diversos (Trindade Júnior; Amaral; Malheiro, 2014).

Nesse processo, cabe destacar que as políticas territoriais, iniciadas a partir da década de 1960 para a região, expressam, no movimento de caracterização da orla, a importância dos incentivos fiscais do Governo Federal e do processo de integração para a dinâmica regional e local. Tais políticas apresentam-se na paisagem da orla por meio de empreendimentos privados, de portos e demais atividades econômicas (Trindade Júnior; Amaral; Malheiro, 2014), cuja consolidação deu-se, em sua maioria, em um processo de privatização e limitação do acesso ao rio e ao uso democrático desses espaços públicos, como bem esclarecem Castro e Santos (2006).

Com a introdução de novas tendências de desenvolvimento regional e local, observa-se um paradoxo: de um lado, a adesão a uma tecnosfera contemporânea (Santos, 2013), marcada pela técnica, ciência e informação, transmutadas em grandes projetos fragmentados de reestruturação paisagística da orla fluvial⁴⁶ e de sistema portuário, sob a lógica discursiva de resgate às origens ribeirinhas, mas estranho às vivências locais, que forma uma nova relação entre a cidade-rio (Trindade Júnior, 2008; Ximenes, 2011). De outro, como destacam Castro e Santos (2006, p. 26), persiste a “reafirmção de padrões tradicionais de produção de bens e serviços, de informalidade acompanhada da precarização da vida urbana”, uma forma de permanência que evoca as rugosidades socioespaciais de Santos (2004, 2012b).

Malheiro, Ribeiro, Veloso e Vilar (2008, p. 158) enfatizam que “a orla fluvial de Belém sintetiza muito bem o encontro da metrópole e as águas, entre padrões gerais de produção e consumo, e expressões sociais com fortes apelos culturais e simbólicos”. Assim, em virtude das especificidades de usos e de dinâmicas diferenciadas estabelecidas ao longo de sua grande extensão física, Trindade Júnior (2003) reconhece e classifica quatro unidades que ajudam a clarificar análises nesses espaços urbanos, a saber:

⁴⁶ A orla fluvial de Belém apresenta-se como porções do espaço urbano com maior contato com os rios que banham a cidade, configurando-se uma expressão socioespacial de interação entre a cidade-rio por meio de usos que estabelecem conexão e dependência, tanto material quanto simbólica, mais intensa com as águas (Trindade Júnior, 2003).

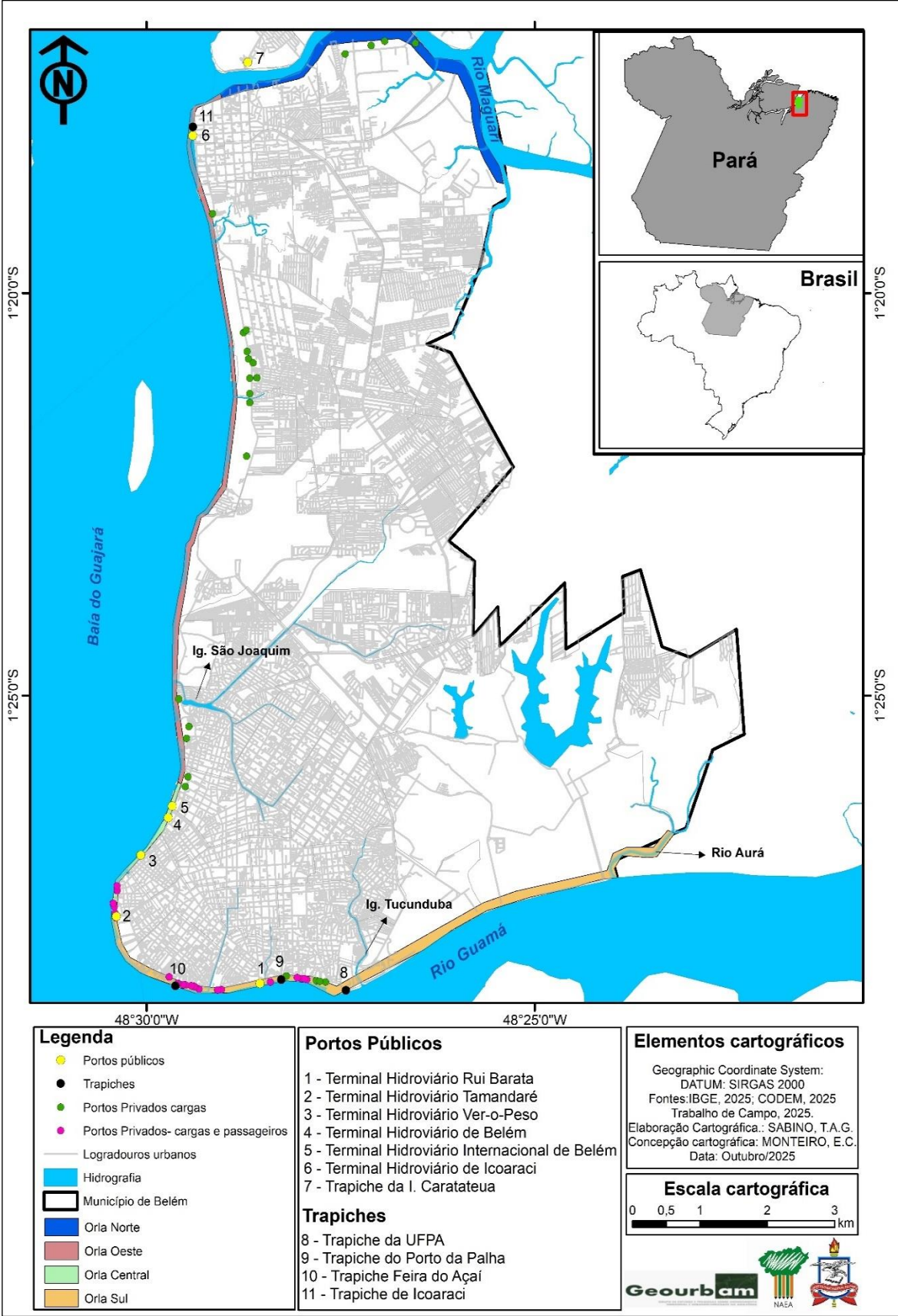
1. a orla sul, onde ainda permanece alguns traços de atividades e agentes mais ligados à vida ribeirinha da cidade;
2. a orla central, que abriga o centro histórico e a principal área comercial e portuária da cidade;
3. a orla oeste, marcada pelo intenso uso capitalista de larga escala; e
4. a orla norte, de ocupação diversa e mais recente no contexto municipal (Trindade Júnior, 2003) (Mapa 2).

Dessa classificação, a primeira, a porção sul da orla fluvial da capital⁴⁷ (Mapa 3), é de interesse desta pesquisa por apresentar lugares em que é possível identificar, mesmo de forma fragmentada ou residual, a permanência da cidade ribeirinha como uma resistência, uma vez que resguardam dinâmicas, relações e usos que mais se aproximam da vida urbana ribeirinha, mesmo coexistindo com o modo de vida eminentemente metropolitano (Trindade Júnior, 2003, 2005; Malheiro, 2009; Trindade Júnior; Amaral; Malheiro, 2014).

A ocupação dessa porção urbana remonta ao primeiro momento do *boom* econômico da borracha na Amazônia. Naquela época, a construção do Porto de Belém descentralizou usos e atividades da orla, resultando em um novo ordenamento espacial. Esse processo envolveu a demolição de diversos trapiches existentes no local do novo porto e o aterramento da nova faixa do cais, levando ao deslocamento desses objetos para outros setores da cidade, como a orla sul (Trindade Júnior, 2000; Malheiro, 2009).

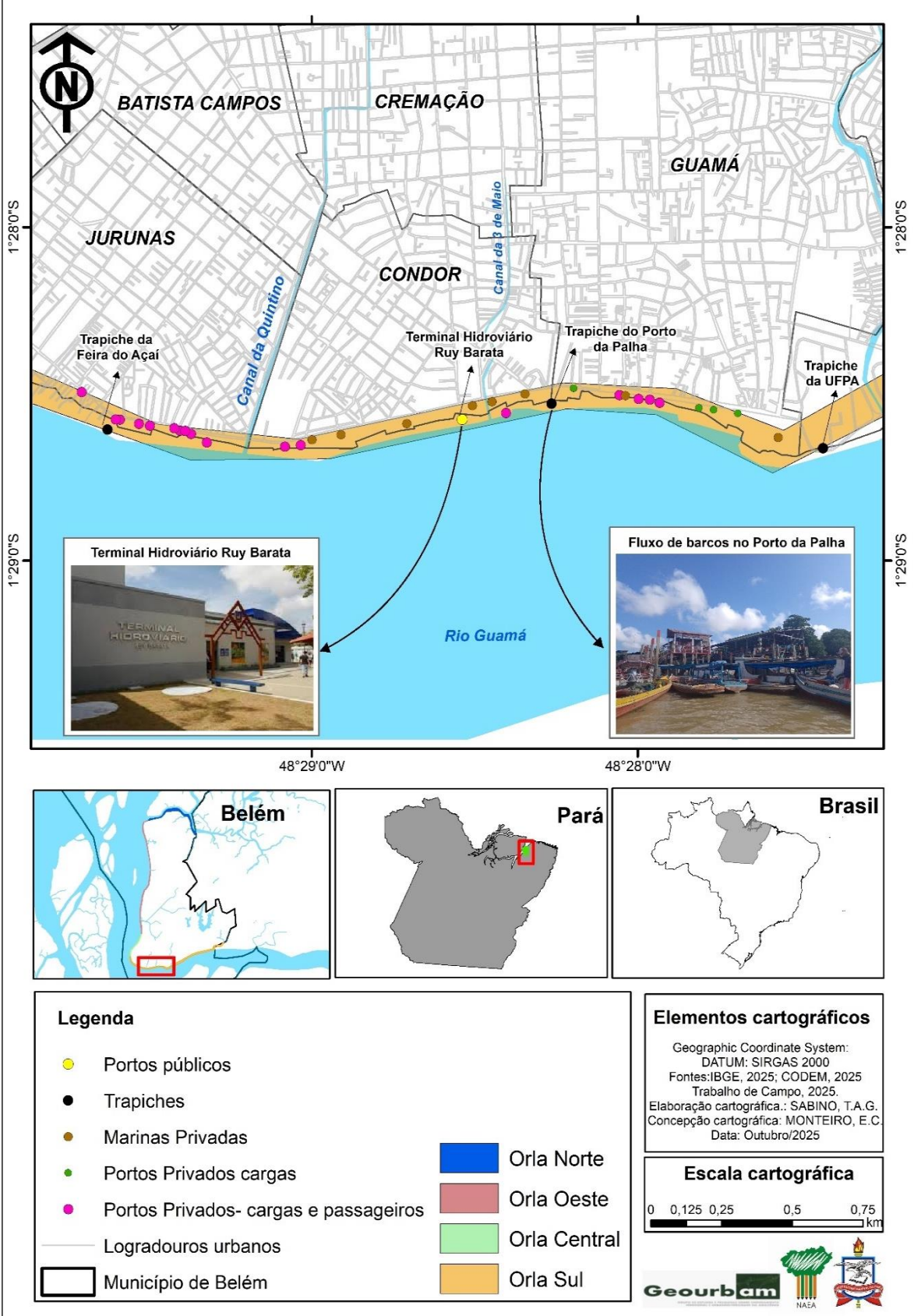
⁴⁷ No viés de Silva, Malheiro e Ribeiro (2005, p. 5), trata-se de lugares que se erguem como um outro mundo, integrante da porção sul da orla fluvial de Belém, banhado ao mesmo tempo pelas águas do rio Guamá (importante corpo hídrico que margeia a cidade de Belém em sua porção sul) e delimitada internamente em relação ao restante da cidade por uma extensa avenida, chamada oficialmente de Bernardo Sayão e cotidianamente reconhecida como “Estrada Nova”.

Mapa 2 – Belém, Pará: subdivisão da orla fluvial



Fonte: CODEM (2025) e IBGE (2025).

Mapa 3 – Belém, Pará: localização dos portos da orla sul da cidade



Fonte: CODEM (2025) e IBGE (2025).

A ocupação dessa orla sul se consolidou, na década de 1940, após a construção do dique da Estrada Nova, quando a área passou a ser mais habitável. A apropriação da orla ocorreu por parte da população, que sofreu com a segregação socioespacial, resultado da urbanização desigual da cidade, e por empresas privadas. Essas, aproveitando-se da passividade dos órgãos fiscalizadores, transformaram o rio em paisagem de seus quintais (Trindade Júnior, 2000; Malheiro, 2009).

A orla central de Belém concentrava diversas especificidades de portuário a outras atividades econômicas, como de comércio e de serviços, servindo de ponto de conexão com os municípios ribeirinhos do próprio Estado do Pará e de outros estados da região amazônica. A descentralização de atividades dessa porção da orla gerou impactos significativos na configuração urbana da cidade, sobretudo, nas orlas oeste/norte e sul (Trindade Júnior, 2005).

A nova dimensão urbana, combinada com a escassez de terrenos na região central, resultou na perda gradual das antigas funções de seu setor industrial. Assim, as indústrias novas se instalaram em outros setores fora da área central. Na orla sul, por exemplo, as empresas madeireiras tinham a vantagem de acesso e escoamento pelo rio Guamá e pela Avenida Bernardo Sayão, além da praticidade de possuírem trapiches e portos particulares (Trindade Júnior, 2005).

Para além dessa apropriação privada, Malheiro (2009) afirma que essa fração da cidade caracteriza-se por uma forma de apropriação do espaço dinamizada por sociabilidades urbanas produzidas a partir de uma forte ligação material e simbólica com o rio. Essa apropriação se expressa em ambientes construídos de feiras, portos e trapiches considerados espaços de uso público.

Ao olhar as resistências presentes na orla sul da cidade a partir de seus sistemas de objetos (paisagem) e de seus sistemas de ações (relações) (Santos, 2013), adentra-se a dimensão do cotidiano que revela as práticas socioespaciais particulares desenvolvidas nesses lugares.

Nesse ponto, o cotidiano sobre os trapiches (objetos) não se limita apenas às funções de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, ou de atracagem de barco, mas se expressa como um elo entre vida urbana moderna e a vida ribeirinha, impulsionado por um entorno com comércios e feiras que fazem desses objetos verdadeiros entrepostos comerciais e pequenos centros de abastecimento dos bairros

onde se localizam (Jurunas, Condor e Guamá), da cidade e da Região Metropolitana de Belém (RMB) (Trindade Júnior; Amaral; Malheiro, 2014).

Nesse movimento, os sujeitos que transitam por esses espaços urbanos, chegados das ilhas ou de lugares entre rios e furos, em suas proximidades, possuem também um papel relevante na construção da história da cidade. A interação dos ribeirinhos com os portos da metrópole atrela-se à busca por uma economia de subsistência e de obtenção de renda mais ligada ao conceito de circuito inferior da economia urbana⁴⁸ de Santos (2014d).

Outras interações advêm da necessidade também de acesso aos fixos⁴⁹ (Santos, 2013) [Unidade Básica de Saúde (UBS), hospitais, escolas, universidades etc.] e de outros benefícios que a cidade oferece, dada a ausência desses equipamentos e serviços em muitas das vilas, comunidades e cidades próximas.

Assim, pode-se dizer que existem inúmeros sujeitos (trabalhadores, pescadores, comerciantes, estudantes, feirantes, vendedores, atravessadores, viajantes etc.) de gêneros distintos, faixa etária diversa, com e sem deficiência, que circulam, usam, (re)apropriam-se e fazem a dinâmica desses espaços. Castro e Santos (2006, p. 32) pontuam que esses sujeitos “religam o mundo paradoxalmente de fora e de dentro, das áreas rurais e da cidade, confundindo-os na diversidade desses espaços”.

Embora esses portos, trapiches e feiras tenham um grande valor material e simbólico, visto que se apresentam como lugares de trabalho, passagem, encontros, contemplação, moradia, festa e luta, são também espaços físicos precarizados, de infraestrutura precárias, em que o improvisado funciona como uma forma de driblar as dificuldades para atender às necessidades e às demandas daqueles que os vivenciam. À vista disso, esse território de uso (Santos, 2005) torna-se mais um lugar cujos direitos são negados, negligenciados.

Assim, é preciso reconhecer que a orla sul de Belém é marcada pela forte relação entre a cidade e o rio, tal como abriga portos públicos de grande relevância histórica, econômica e cultural para a metrópole. Entre eles, destacam-se o Porto da

⁴⁸ O circuito inferior é formado pelas atividades de pequena escala, como as dos pequenos comerciantes e vendedores ambulantes, voltados para o mercado de consumo local e para a população com menor mobilidade e acessibilidade. Nele, a tarefa primordial é a de sobreviver e assegurar a vida familiar diária, bem como participar, o quanto possível, de certas formas de consumos peculiares ao modo de vida contemporâneo (Santos, 2014d, p. 102).

⁴⁹ Uma forma e uma função resultam em um fixo; objetos; pontos de apoio nos quais acontece a vida de uma sociedade – moradia, trabalho, lazer, o seu cotidiano.

Palha e o Terminal Hidroviário Ruy Barata, cada um com sua singularidade e papel de grande relevância na dinâmica local, os quais serão nosso recorte empírico para tratar acerca da acessibilidade espacial ribeirinha em Belém.

3.2.1 O Terminal Hidroviário Ruy Barata

A história da ocupação do bairro do Condor possibilita assimilar a importância desse espaço urbano e dos modos de apropriação pela comunidade local. Para Rodrigues (2011), o bairro do Condor já foi considerado um local de convivência e solidariedade, caracterizado pela paisagem idílica dos açazeiros às margens do rio Guamá. Antes da apropriação da orla e privatização do acesso ao rio pelas madeiras, indústrias da castanha, hotel etc., o local era uma porção de terra às margens do rio que permitia, entre outras coisas, a pesca e a comercialização dos peixes e camarões, além de banhos no rio Guamá por seus moradores (Fontes, 1993; Rodrigues, 2011).

A origem do nome “Condor” representa um momento histórico importante para o bairro, sendo uma homenagem à empresa alemã instalada em Belém na década de 1940 e responsável pela implantação da Companhia de Aviação do Condor. Em decorrência das demandas da companhia, as significativas mudanças realizadas no desenho urbano do bairro, sob o discurso de progresso, ainda repercutem na vida da comunidade atualmente (Fontes, 1993).

Fontes (1993) esmiuça o início da reordenação do bairro com a chegada da companhia de aviação a partir de relatos de um de seus antigos moradores:

[...] quando “o negócio do avião trouxe o asfalto e a luz e a prefeitura abriu as ruas e disciplinou a construção das casas”. Seu Siriaco⁵⁰ lembra que a Av. Padre Eutíquio “pra lá” e mandou “distribuir os terrenos” [...] é que a Av. Alcindo Cacela foi pavimentada e construída a Praça Princesa Isabel. A prefeitura precisou “abrir caminho para passar a Estrada Nova” e vários moradores tiveram que “arredar as suas casas”, ou seja, desmancharam as casas para construírem em outro local, definidos pela prefeitura [...] “nós carregamos na cabeça as madeiras e construímos as casas do lado de cá do igarapé” [...] as casas não podiam “atrapalhar” a passagem do progresso (Fontes, 1993, p. 202).

⁵⁰ Seu Siriaco, antigo morador do bairro da Condor, padeiro e entregador de pão, 74 anos, foi entrevistado em dezembro de 1990 (Fontes, 1993, p. 201).

Conforme o relato, foi nesse processo de urbanização da Estrada Nova, primeiro nome dado à Avenida Bernardo Sayão, que a Praça Princesa Isabel foi construída. A Praça Princesa Isabel localiza-se no final da Avenida Alcindo Cacela, no cruzamento com a Avenida Bernardo Sayão. A praça foi concebida para dar suporte ao campo de pouso para os hidroaviões Catalina (Fontes, 2003; Rodrigues, 2011).

Nesse panorama de mudanças, a Segunda Guerra Mundial reverberou na cidade de Belém, que serviu como local de suporte para a produção do látex, necessário para suprir as demandas da guerra. Segundo Rodrigues (2007), a mercantilização dessa matéria-prima na região atraiu milhares de pessoas, considerados como soldados da borracha. Além deles, a cidade acolheu soldados americanos que vieram para a região, fazendo com que a cidade experimentasse o inchaço populacional, mesmo sem participar diretamente do combate.

De acordo com Rodrigues (2007), por esse motivo, Belém – cuja localização privilegiada favoreceu o entrelaçamento da rede de comunicações para a guerra – recebia os aviões que faziam a rota entre Antilhas, Brasil e Europa. Dessa forma, a empresa Pan American World Airways (Pan Am) optou por Val-de-Cães – atual aeroporto de Belém – para firmar sua base de manutenção. Esse aeroporto serviu como base de operações para a guerra e como rota entre a Amazônia e o dito “mundo civilizado” (Chaves, 2016).

Nessa senda, era necessária, também, a criação de campos de pouso adequados para os hidroaviões Catalina, os bimotores de uso militar responsáveis pela patrulha durante a Segunda Guerra Mundial. Dessa maneira, além do campo localizado na Praça Princesa Isabel para receber a Condor Syndicat (Chaves, 2016), construiu-se outro campo na Avenida Marechal Hermes (Rodrigues, 2007).

Rodrigues (2007) explica que a ocupação militar da Praça representou um período difícil para os moradores da cidade. Isso ocorreu devido ao prejuízo no transporte de entrada e saída da capital, incluindo o hidroviário, que apresentava trajetórias perigosas durante a Guerra. Além do problema de segurança, houve um desabastecimento, pois o maior poder aquisitivo dos soldados americanos elevou os preços dos produtos, restringindo a compra a uma pequena parcela da população.

Nesse momento de carência durante a Guerra, a importância do rio para muitos belenenses se sobressaiu, porquanto foi dele que se obteve o sustento para a sobrevivência da população durante o período de crise (Rodrigues, 2011).

A atividade da empresa Condor Syndicat encerrou no Brasil em 1942 e deixou um lastro de progresso e modernidade na cidade, que soou à época como um futuro promissor (Chaves, 2016). A Praça permaneceu no local, mas, nesse momento de transição entre Guerra e pós-Guerra, em meados da década de 1940, o bairro da Condor abandonou seu aspecto militar. O universo das festas em meio às estivas e à prostituição fez com que a praça Princesa Isabel se tornasse referência da vida boêmia de Belém (Lima, 2015).

Segundo Lima (2015), além dos portos, empresas e obras nas redondezas da Praça Princesa Isabel, surgiram bares, gafieiras, casas de shows e cabarés, casas de pensão e baiucas⁵¹. Diante disso, a Praça, que antes era frequentada pela classe média belenense, de políticos a intelectuais, passou a ser ocupada pelas camadas populares e artistas.

Lima (2015) apresenta uma reflexão bastante pertinente sobre o uso da Praça nos anos de 1950 e 1960. Segundo o autor, apesar da diversidade social dos que frequentavam aquele espaço, inclusive as personalidades de destaque da sociedade belenense, a Praça não era um ambiente conveniente para ser apresentado às famílias, visto que, em Belém, existiam ambientes conservadores e da dita alta sociedade, como o late Clube (ficava na orla e na porção pobre do Jurunas, hoje Condor) e a Assembleia Paraense. Dessa forma, o bairro da Condor e, conseqüentemente, a Praça representavam a clandestinidade da vida social das camadas populares urbanas (Lima, 2015), o que remete à ideia de liberdade, lascívia e subversão, se recorrermos à interpretação de Lefebvre (2016).

A Praça ficou muito conhecida pelas festas, em particular, pelo Bar da Condor, posteriormente batizado Palácio dos Bares, onde se apresentaram diversos artistas nacionais como Jamelão, Roberto Carlos, Cauby Peixoto e Waldick Soriano; além de o ambiente se tornar uma “vitrine” para os músicos regionais que interpretavam as músicas populares nos ritmos caribenhos, sendo o mais comum o *merengue*, que vibravam a vida na capital (Lima, 2015).

⁵¹ Pequenos estabelecimentos de madeira destinados ao comércio de bebidas e comidas.

Em 1998, foi construído um porto na Praça Princesa Isabel, sob gerenciamento da gestão municipal de Belém, para reestabelecer a conexão entre a cidade e o rio (Fotografia 12). Até meados de 2018, esse foi o principal porto utilizado pelas embarcações de moradores e comerciantes que vinham das ilhas localizadas ao sul de Belém e do município do Acará, onde era comum se observar a circulação de barcos, lanchas, canoas ou rabetas (Rodrigues, 2019).

Para Rodrigues (2024), a morfologia social do espaço, nesse período, era rica em usos por pescadores, moradores e comerciantes das ilhas próximas da capital. No cotidiano, o movimento no rio era intenso para diversas atividades: visitas a parentes e amigos, consultas médicas, atividades comerciais, como a venda de produtos nas feiras, mobilidade de estudantes de outras localidades que estudavam em Belém e, até mesmo, para o lazer, como os banhos e as festas em bares e restaurantes.

Em 2020, o Porto Princesa Isabel, com o perfil mais voltado para o transporte fluvial informal, de pequenas cargas e de forte sociabilidades, deu lugar a uma estrutura com uma nova forma espacial de conteúdo moderno: o Terminal Hidroviário Ruy Barata. Diferente do antigo porto, o novo Terminal foi concebido para atender às demandas do mercado de turismo de massa a partir da prestação de serviços de transporte fluvial que levam os visitantes até restaurantes, bares e hotéis nas ilhas mais próximas (Fotografia 13).

A edificação, com cerca de 300 m², possui uma disposição interna bem definida. Próximo da entrada, à direita, encontra-se um conjunto de guichês para venda de passagens, uma sala da administração e um salão de espera equipado com cadeiras. À esquerda da entrada, localizam-se os banheiros masculino e feminino, uma pequena lanchonete e uma sala reservada aos funcionários. O acesso à área de embarque é realizado por um corredor largo e comprido, coberto por estrutura metálica, que leva à rampa metálica e ao píer flutuante que dá acesso às embarcações.

Fotografia 12 – Belém, Pará: Porto da Praça Princesa Isabel



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, nov. 2019.

Nota: Em 2018, o porto, erguido sobre uma estrutura de concreto armado em forma de “T” sobre o rio e desprovido de cobertura ou qualquer outro elemento de segurança, possuía apenas uma escada de concreto para facilitar o acesso às embarcações, especialmente durante as oscilações da maré. Apesar da falta de maior conforto, seu uso era intenso devido à sua localização estratégica, além de ser um espaço físico aberto para encontros e apreciação da paisagem.

Fotografia 13 – Belém, Pará: terminal hidroviário Ruy Barata



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2024.

Nota: Em 2020, no lugar do porto, foi construída uma edificação com uma fachada fechada que bloqueou a permeabilidade visual da paisagem e segregou o espaço físico.

O novo Terminal Hidroviário tem gestão compartilhada entre a Prefeitura Municipal de Belém e duas cooperativas de embarcações: a Cooperativas de Transportes Escolar e Alternativo da Ilha do Combu e Adjacentes (Coopertrans) e a Cooperativa Mista da Ilha do Combu (Coopmic) (Garcia Junior, 2023). Essas cooperativas revezam na venda de bilhetes e são responsáveis pelas travessias da Ilha do Combu. Além disso, exercem a fiscalização do porto, cujos membros, em parceria com a Capitania dos Portos, orientam o embarque e desembarque de passageiros e monitoram as atividades portuárias a fim de coibir práticas ilegais.

A grande frequência do terminal hidroviário deve-se, principalmente, à sua localização estratégica, que facilita o acesso dentro da região urbana. A proximidade da Praça com a área central e o encontro de importantes avenidas de fluxo contínuo são fatores relevantes. Além disso, sua posição na orla garante proximidade com a Ilha do Combu (Rodrigues, 2019). Para quem se desloca de ônibus, diversas linhas circulam a poucos metros da Praça. Além disso, a disponibilidade de serviços de transporte por aplicativo e a oferta de estacionamentos, inclusive particulares, atendem às necessidades daqueles que se deslocam com veículo próprio.

Apesar da intensificação do uso do espaço da Praça Princesa Isabel, seja por barcos ou para a acomodação dos veículos de visitantes, que utilizam o porto apenas como ponto de embarque e desembarque rápido para o turismo nas ilhas, o espaço construído se tornou pouco utilizado para a socialização (Rodrigues, 2024). (Fotografia 14).

Atualmente, o fluxo de usuários na Praça Princesa Isabel depende do horário de funcionamento do Terminal, sobrepondo-se aos usos que o espaço público deveria permitir. O funcionamento do porto tem início às 7h, com o embarque de funcionários que trabalham nas ilhas, cuja travessia é feita por barcos das próprias empresas. A partir desse horário, diversos barcos escolares começam a chegar com os alunos de comunidades ribeirinhas próximas que estudam em Belém.

O funcionamento do Terminal, segundo Meguis (2023), ocorre das 7h às 18h, com travessias a cada 30 minutos ou conforme a demanda, sendo o pico de fluxo por volta das 8h30m. A movimentação é maior nos finais de semana, feriados e meses de férias escolares. Os embarques para os visitantes iniciam às 9h e terminam às 16h, enquanto o desembarque segue até as 19h, a depender da demanda.

Fotografia 14 – Belém, Pará: Praça Princesa Isabel



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, abr. 2024.

Nota: A praça apresenta pouca socialização, mesmo em um sábado. A maioria dos carros estacionados é de visitantes que atravessaram para as ilhas.

Nessa dinâmica, o valor da passagem também altera, aumentado de R\$ 5 para R\$12 por trajeto, sendo R\$ 24 ida e volta. Para turistas que usufruem desse serviço ocasional em momentos de lazer, esse preço pode ser considerado acessível. No entanto, para os moradores das ilhas, cujo transporte fluvial é essencial no seu dia a dia, o aumento da tarifa torna a mobilidade difícil, portanto, cidadãos menos acessíveis e menos móveis, conforme termos de Santos (2014c).

Cada embarcação reserva um assento gratuito para os moradores locais. Essa medida visa resguardar o direito de mobilidade e acesso aos serviços urbanos básicos, como serviços bancários, serviços de saúde e educação, os quais, continuamente, são ofertados apenas em Belém. Para Meguis (2023), a informação não é de conhecimento público, resultando na cobrança de pagamento da tarifa dos moradores das ilhas por desconhecerem o seu direito à gratuidade.

Diante do exposto, evidencia-se a qualidade das condições de acessibilidade espacial nesses novos espaços construídos, tendo em vista que a acessibilidade constitui exigência legal desde 2006, devendo ser assegurada na construção, na reforma ou na ampliação de edificações e em projetos paisagísticos de uso público ou coletivo (Brasil, 2020).

No entanto, a realidade elucida a reprodução de um objeto padronizado com soluções incompletas ou falhas de acessibilidade espacial, sobretudo por desconsiderarem as demandas e necessidades dos indivíduos locais, incluindo aquelas específicas de pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida, aspectos que serão aprofundados no quinto capítulo.

A poucos metros desse Terminal Hidroviário, existe outro porto público de grande importância para a comunidade do bairro e, em particular, para a população ribeirinha que vem à metrópole: o Porto da Palha, apresentado no tópico a seguir.

3.2.2 O Porto da Palha

O Porto da Palha, localizado no bairro da Condor, em Belém, constitui um espaço de intensa circulação e elevada relevância para a população ribeirinha proveniente de ilhas e comunidades próximas, além de comunidades locais de bairros vizinhos. Sua localização estratégica favorece o acesso a serviços e a equipamentos

do centro da cidade, configurando-se como um elo inestimável na dinâmica socioespacial de Belém (Fotografia 15).

Ao longo dos anos, tornou-se um porto que transcendeu a função de um mero entreposto comercial para se consolidar como um espaço de profunda significância histórica e cultural. Sua existência está intrinsecamente ligada à dinâmica ribeirinha da Amazônia e à própria formação da cidade, atuando como um “lugar de vida”, e não apenas de passagem (Silva; Ribeiro, 2007).

Localizado na porção sul da orla fluvial, às margens do rio Guamá e delimitado pela Avenida Bernardo Sayão, o Porto da Palha, conhecido como Porto São Mateus, no século XIX, surgiu como espaço de circulação de indígenas e negros. Sua origem, no período pós-Cabanagem, está relacionada à faixa da orla da cidade que praticava atividades comerciais consideradas clandestinas⁵², por extravios de direitos às rendas provinciais (Lopes, 2002; Silva; Ribeiro, 2007; Silva, 2022).

O comércio fluvial, realizado nos quintais das habitações e por meio dos regatões, era essencial para atender a uma demanda significativa da população e conectar Belém a núcleos urbanos de difícil acesso aos barcos vapores da época (Silva; Ribeiro, 2007).

O comércio clandestino se apoiava basicamente em redes de relações sociais para a troca de mercadorias. Nesse contexto, o regatão, uma espécie de loja ambulante, navegava por diversos rios, furos e paranás, nos mais diferentes pontos e portos, para tecer com quilombolas, pequenos produtores e comerciantes locais uma relação comercial alternativa. Dessa forma, ele garantia o abastecimento da população e entrelaçava-se ao singular universo de trocas (Lopes, 2002).

Diferente dos grandes portos oficiais, o Porto da Palha representa a informalidade e a resistência popular. Conforme Sarges (2010), desde o século XIX, tal objeto era marcado por práticas comerciais consideradas informais e clandestinas, ligadas à sobrevivência dos moradores locais e de comunidades do interior.

⁵² Havia uma política de controle rígida sobre as atividades portuárias, que concentravam o desembarque de produtos de gênero agrícola apenas no Porto do Sal, Ponte de Pedra e Santo Antônio, para garantir a arrecadação de impostos. Qualquer outro porto utilizado para esse fim era considerado espaço em que se praticava extravio de direitos às rendas provinciais. Inclusive, era de interesse das autoridades controlar os produtos que chegavam pelos rios Moju, Acará, Guamá e, principalmente, pelo rio Pará, que fazia ligação com as vilas do interior da província (Lopes, 2002).

Fotografia 15 – Porto da Palha, Belém, Pará: o Porto visto a partir do rio Guamá



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, abr. 2024.

Nota: 01) Trapiche Bela Vista; 02) Porto da Palha.

Em vista disso, o Porto é um espaço no qual as práticas de sociabilidade e as identidades urbanas foram e ainda são construídas de maneira contínua e complexa, baseadas na lógica da sobrevivência e do convívio, em vez de conflitos (Silva; Ribeiro, 2007). O lugar mantém seu caráter popular, ocupado por populações negras e ribeirinhas, urbanas e rurais, que afirmaram ali uma tradição de comércio popular e um cotidiano de grande fluxo de mercadorias (Silva, 2022).

Esse porto movimentava ao seu redor uma grande feira ao ar livre, conhecida como Feira do Porto da Palha, onde os ribeirinhos compram, vendem, negociam e encomendam produtos que variam desde alimentos, como camarão, peixes, farinha de mandioca, açaí e cupuaçu, a materiais de construção, como madeiras, telhas e tijolos. Para além dessas dinâmicas de troca de mercadorias, desenvolvem-se, nesse objeto, a construção de elos por meio das práticas espaciais e sociais, conforme Silva, Malheiro e Ribeiro (2005) explicam:

[...] nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica desse movimento inclui trocas de narrativas, informações, experiências, vivências, isto é, de práticas sociais que atuam fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades responsáveis pelo reconhecimento mútuo entre esses agentes a partir e por meio da organização espacial desses lugares. Não sem razão, é possível observar o desenvolvimento dessas sociabilidades e desse reconhecimento por entre os vários paneiros enfileirados que, nesta disposição, indicam o início do intervalo entre os períodos de vendas e passam a ser utilizados como assento aos mais cansados trabalhadores e aos que ansiosamente esperam o momento de partida para seu lugar de origem (Silva; Malheiro; Ribeiro, 2005, p. 7).

A importância dessas práticas socioespaciais ao longo dos anos elevou esse objeto improvisado ao *status* de espaço público de forte identidade territorial ribeirinha e quilombola. Silva (2022) afirma que, na parte sul da orla fluvial de Belém, há uma presença significativa das culturas quilombolas de Santa Maria de Itacoã-Miri, Guajará-Mirim e Espírito Santo, do município de Boa Vista do Acará, distante 13 quilômetros por navegação fluvial. Além deles, desembarcam no Porto, com suas produções (farinha, açaí, carvão, cacau, outras frutas e produtos orgânicos), quilombolas e ribeirinhos das Ilhas Cacaú, Combu, Ilha Grande e Papagaio. Toda essa produção é amplamente comercializada no trapiche e na feira (Silva, 2022).

Apesar de sua importância cultural e econômica local, as práticas socioespaciais do lugar são afetadas de forma material e simbólica em virtude do mal

coletivo que atinge todos que o vivenciam: a precarização histórica desse objeto negligenciado pelo poder público.

A arquitetura ribeirinha não é valorizada; ao contrário, ela é precarizada por meio de baixos investimentos em intervenções pontuais na estrutura física e acontece de forma esporádica. Sem recursos diretos para a manutenção, com a alta demanda e circulação de pessoas e mercadorias, a estrutura física deteriora, oferecendo a feirantes, passageiros, ambulantes, estudantes e comerciantes, muitos com deficiência ou com mobilidade reduzida, condições físicas precárias para suas atividades diárias. Isso, por sua vez, afeta a perda de identidade e a dignidade do local aos sujeitos que o vivenciam.

Ao longo dos anos, a comunidade local arcou com intervenções mínimas para atender às demandas mais urgentes daqueles que precisam desembarcar e embarcar, circular e ali trabalhar (Fotografia 16). Em 2011, a Prefeitura de Belém interveio depois de muitas reivindicações da comunidade, com uma reforma do trapiche.

A reforma do trapiche consistiu nas trocas do madeiramento e das tábuas apodrecidas, além da expansão de uma área de dez metros sobre o rio. A necessidade de melhorar o acesso aos barcos era urgente, visto que, com o processo de assoreamento do rio, os barcos não conseguiam se aproximar do trapiche. Isso obrigava as pessoas a entrarem em contato direto com a água, a lama e o lixo acumulado nas margens para embarcar ou desembarcar dos barcos ancorados.

Outro pedido da comunidade foi a inclusão de uma rampa lateral de madeira, que visava facilitar o acesso e transferência entre o barco e trapiche de pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida. A necessidade de um elemento de acessibilidade, como a rampa, surgiu devido à cobrança de R\$ 30 que pessoas com dificuldades de locomoção tinham de pagar a terceiros para serem ajudadas no embarque e desembarque (Monteiro, 2015).

A falta de acessibilidade espacial em espaços ribeirinhos é consequência direta da precarização deliberada. Essa desvalorização, que atinge um local de grande valor histórico e cultural da população pobre, serve a um projeto de remoção.

Fotografia 16 – Porto da Palha, Belém, Pará: condições precárias e insalubres de trabalho



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2022.

Nota: A área reservada para a atracagem de barcos se apresenta como um dos ambientes de trabalho precários e insalubres presentes nesse porto.

Conforme Silva (2022), o discurso oficial considera o lugar nobre para o incremento do turismo, porém tão somente se moradores e trabalhadores – os sujeitos que vivem, sobrevivem e resistem – sejam removidos. Essa ação, em conjunto com a precarização, faz parte de um plano maior de revitalização⁵³ da orla belenense voltada para o mercado turístico, um exemplo do que ocorreu com a Praça Princesa Isabel.

As obras de recuperação urbana e ambiental da Bacia da Estrada Nova pelo Programa de Saneamento da Bacia da Estrada Nova (Promaben) estão em execução desde 2009. Nesse programa, inclui-se o projeto Portal da Amazônia, cujo objetivo é a concepção de uma orla atrativa para o turista e o lazer. Diante disso, a insatisfação e a resistência popular surgiram porque a concepção inicial do projeto não incluía os portos públicos e os trapiches. A remoção era iminente, contudo a resistência conjunta da população local mostrou a vida popular vibrante que existe em vilas, feiras, portos e trapiches da Estrada Nova (Silva, 2022).

Para a esfera governamental, o rio se coloca como uma “moldura” para a cidade, enquanto, na perspectiva do cotidiano, isto é, do percebido e do vivido (Lefebvre, 2013), ele é integrante da vida e das relações sociais que, por sua vez, transforma-se em uma porta de libertação (Silva; Ribeiro, 2007; Silva, 2022).

O Porto da Palha, portanto, oferece outra imagem de cidade, mais “espontânea” e autêntica, que contrasta com a visão planejada e oficial da metrópole (Silva; Ribeiro, 2007). É a partir da dimensão territorial e cultural da cidade ribeirinha tão presente nesse Porto que esta pesquisa discutirá, no quinto capítulo, os desafios de planejamento urbano e a acessibilidade espacial para os diversos sujeitos que constroem a vida nesses espaços urbanos.

A partir da seção seguinte, a análise se deslocará de Belém, uma metrópole, para uma cidade de porte médio, Macapá, no Amapá, não metropolitana e com função

⁵³ Para Trindade Júnior (2021), a denominação dessas práticas contemporâneas de requalificação urbana, por sua essência, decorre da preocupação em conceber uma nova “qualidade” a esses espaços urbanos. Tais locais são comumente tidos como sem vida, com funções obsoletas e fisicamente degenerados e, muitas vezes, sem perspectivas de inovação. Isso, em consequência, torna-os deficientes para os novos papéis destinados às cidades competitivas. Disso surgem as adjetivações muito próprias, reafirmadoras de toda uma lógica discursiva que faz parte dos interesses subjacentes a essas intervenções, como a ideia de “revitalização” (dar vida ao que não tem vida), “reabilitação” (habilitar um espaço que não está habilitado), “regeneração” (reconstituir as propriedades que foram perdidas), “recuperação” (reaver, restabelecer algo que deixou de existir). Todas essas adjetivações já definem, desde o início, o sentido dos propósitos assumidos pelas próprias intervenções (Trindade Júnior, 2021, p. 198-199). Diante disso, a palavra “revitalização” é, portanto, incluída de ideologia, pois desconsidera a vida e o dinamismo preexistente no Porto.

de intermediação da rede urbana regional e que será a próxima referência empírica de análise desta pesquisa.

3.3 Macapá: cidade ribeirinha na faixa equatorial amazônica

A cidade de Macapá, capital do estado do Amapá, situa-se na Linha do Equador, na região Norte do Brasil, mantendo fronteiras com o estado do Pará, com os países Suriname e Guiana Francesa e com o Oceano Atlântico. Com a sua localização geográfica à margem direita do rio Amazonas, o acesso ao município é realizado por transporte aéreo e fluvial, dado que não há acesso entre capitais por via terrestre.

A fundação do Amapá está relacionada a três importantes períodos do Brasil. Tem sua formação socioespacial ligada às estratégias geopolíticas de colonização portuguesa enquanto fortificado militar para proteger uma porção da região na entrada da colônia via rio Amazonas no século XVIII.

Posteriormente, no século XX, passou a deter uma importância regional mais significativa com a descoberta de grandes depósitos de manganês. Com o Decreto-Lei nº 5812, de 13 de setembro de 1943 (Macapá, 1943), no governo do presidente Getúlio Vargas, nasce a fundação do Território Federal do Amapá, com Macapá sendo a capital desse território. Essa condição contribuiu para a transformação em um centro urbano intermediário e de relevância regional. Entretanto, foi somente com a promulgação da nova Constituição Federal em 1988 (Brasil, 1988) que se constituiu o estado do Amapá (Portilho, 2006; Porto, 2014; Lomba; Nobre-Júnior, 2019; Carvalho, 2020).

Com a descoberta de manganês na região e o apoio do Governo Federal de Vargas, houve muitas transformações nas formas-conteúdo da cidade de Macapá por meio da implantação do primeiro grande projeto de exploração mineral e industrial da Amazônia junto à criação de duas *company towns*⁵⁴, cidades locais estratégicas: a

⁵⁴ De acordo com Corrêa (1987), a criação de atividades modernas na Amazônia, e em larga escala como a mineração, realizadas por grandes empresas multinacionais e nacionais, resultou também na criação de um novo tipo de cidade, que introduziu, no espaço amazônico, um novo padrão de paisagens e relações distantes e alheias à região, denominada de *company town*. A *company town* implantada na Amazônia, como em outras regiões, é uma criação planejada, dotada de moderna infraestrutura e dos serviços essenciais, onde tudo está sob o controle, direto ou indireto, da empresa que a criou e a administra (Corrêa, 1987, p. 62).

Vila Serra do Navio, nas proximidades de onde estavam concentradas as minas de manganês, e a Vila Amazonas em Santana, onde se localizava o porto que permitia a ligação externa com o mundo via Atlântico (Carvalho, 2020).

Com a importância do manganês no cenário internacional, a empresa de exploração mineral denominada Indústria Comércio e Minerais S.A. (ICOMI) obteve autorização de operação por um período de 50 anos a partir de 1953. Sua instalação na região permeava a ideia de possibilidades de novos empregos formais e melhores condições de vida, atraindo grandes volumes de migrantes do Norte e Nordeste para uma cidade que ainda não tinha infraestrutura urbana suficiente para atender a essa demanda.

É importante relatar que Serra do Navio é uma cidade construída em 1950 para ser o local de residência dos funcionários da ICOMI (Matsunaga, 2021). De acordo com a Matsunaga (2021), a implantação dessa cidade é um marco na história do urbanismo modernista brasileiro, tornando-se uma referência no tocante à adaptação dos preceitos modernistas no trópico úmido. Matsunaga (2021) explica que outros arquitetos citam esse projeto, em livros da área, como uma obra-prima, sendo concebido pelo arquiteto responsável com muito cuidado para traduzir em linhas modernas a essência do modo de vida e construtivo local.

No entanto, a vida imaginada pelo arquiteto, a partir da forma-conteúdo urbano moderno e controlada pela empresa, logo ruiu com fortes resistências, mediante o intenso controle social e cultural tão distantes do contexto da região. Matsunaga (2021) relata que:

[...] posteriormente descobri trabalhos que abordam o controle dos horários e espaços em Serra do Navio na época da ICOMI, sobre a segregação planejada sobre o setor de residências que separava o “staff” dos demais trabalhadores, o staff corresponde ao grupo de funcionários com formação superior em relação aos funcionários com nível de instrução básico, além do toque de recolher nos períodos noturnos, proibindo os funcionários de circular sob pena de serem multados (Matsunaga, 2021, p. 105).

Diante disso, Carvalho (2020, p. 95) pondera que “a instalação da ICOMI e a criação de Território Federal do Amapá provocaram um grande processo migratório com impactos que modificaram a dinâmica dessa região”. Para a autora, ao lado das promessas de progresso, vieram consequências negativas tanto do ponto de vista socioeconômico quanto da paisagem urbana das cidades e relembra que “em 1997,

a ICOMI encerra suas atividades, deixando uma triste herança de problemas ambientais e urbanos” (Carvalho, 2020, p. 95).

O estado do Amapá, com uma população aproximada de 806.517 habitantes (IBGE, 2025), possui cerca de 142.470,762 km² e abriga em seu território 16 municípios. A capital Macapá, por seu turno, mantém em sua área territorial cerca de 6.563,849km² e uma população estimada em 489.676 habitantes (IBGE, 2025). Destaca-se por preservar uma relação muito próxima com as águas e suas áreas úmidas⁵⁵, uma vez que grande parte da população tem origem ribeirinha. Até a criação do extinto Território Federal do Amapá, em 1943, toda a porção oriental da Amazônia (formada por uma gigantesca rede hidroviária) pertencia ao Estado do Pará, incluindo toda a extensão territorial amapaense atual.

Após mais de seis décadas da separação territorial, ainda hoje, a base cultural do Amapá (música, dança, culinária etc.), em sua maioria, além das relações econômicas, estão vinculadas ao estado que lhe deu origem (Amorim, 2019). Amorim (2019) destaca que aproximadamente 75% dos imigrantes que se dirigem ao Amapá provêm da Região Metropolitana de Belém e das ilhas do arquipélago do Marajó, tais como: dos municípios de Afuá, Breves e Gurupá.

Para compreender as políticas de desenvolvimento no Amapá, em especial de urbanização, é essencial considerar a forte relação entre Macapá e Santana, enquanto um conjunto espacial, isto é, um aglomerado urbano⁵⁶ Macapá-Santana, conforme defendem Santos e Santos (2016) e Santos e Amaral (2023). Essas duas cidades têm relações historicamente construídas e, durante muito tempo, as relações entre elas deram-se por via fluvial (Santos, 2016).

A formação desse aglomerado urbano foi influenciada por eventos⁵⁷ importantes, como os elevados índices de migração desde a década de 1980 e o

⁵⁵ O Estado do Amapá possui particularidades ambientais em função principalmente de sua localização, na foz do rio Amazonas. A zona costeira do estado está dividida em dois setores – o setor costeiro estuarino ou amazônico e o setor atlântico ou oceânico. É no setor costeiro, banhado pelas águas do rio Amazonas, que se encontram extensas áreas úmidas chamadas localmente de “ressacas”, que constituem sistemas físicos fluviais colmatados, drenados por água doce e ligadas a um curso principal d'água, influenciados fortemente pela pluviosidade e possuindo vegetação herbácea. No entanto, a falta de conhecimento sobre a estrutura e funcionamento deste frágil e complexo ecossistema tem levado à falta do reconhecimento de sua importância local, principalmente nas cidades de Macapá (capital do Amapá) e de Santana, a segunda mais populosa do Estado (Takiyama *et al.*, 2012).

⁵⁶ De acordo com o Estatuto da Metrópole, Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Brasil, 2015a), a aglomeração urbana configura-se como uma unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de dois ou mais municípios limítrofes, caracterizada por sua complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas.

⁵⁷ Para Santos (1999), evento se apresenta segundo a síntese entre espaço e tempo.

crescimento econômico no decorrer da primeira década do século XXI, a criação do estado do Amapá em 1988 e a constituição da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana em 1992. Esses fatores contribuíram consideravelmente com a transformação do ritmo de urbanização de Macapá e Santana. Foi a partir desse contexto político e socioeconômico que essas cidades se configuraram como os principais centros urbanos da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) (Santos, 2016; Santos; Santos, 2016; Santos; Amaral, 2023).

Nesse contexto político e socioeconômico, é importante destacar que a economia amapaense está assentada em um modelo de desenvolvimento que busca o crescimento econômico por meio da expansão das forças produtivas capitalistas, na medida em que:

[...] sua economia está assentada, essencialmente, no extrativismo mineral e nos serviços, e seu desenvolvimento está intimamente ligado às estratégias de desenvolvimento regional para a Amazônia, incidindo em grandes projetos nas áreas de infraestrutura, transporte e comunicação, com um modelo de desenvolvimento que é pensado a partir da expansão das forças produtivas capitalistas e que tem imprimido uma dinâmica populacional das mais intensas do país (Santos; Amaral, 2023, p. 254).

Em razão disso é que Macapá e Santana se destacam como as duas mais importantes e maiores cidades do estado do Amapá em termos de dinâmica populacional e econômica, da oferta de serviços e na geração de emprego e renda, tal como exercem um poder de atrativo sobre populações de regiões próximas. É a partir dessa compressão que elas se tornam “áreas de influência para as restantes cidades do Amapá, para as Ilhas do Golfão Marajoara e, inclusive, para a Guiana Francesa, região francesa na América do Sul, apresentando intensas relações com Belém” (Santos; Amaral, 2023, p. 254).

Em 2003, articulações relacionadas a uma cooperação institucional em nível intermunicipal potencializaram a instituição da Região Metropolitana⁵⁸ de Macapá (RMM), composta inicialmente por Macapá e Santana, com a inclusão de Mazagão em 2016. Entretanto, a RMM só foi oficializada em 2018 pelo governo do Amapá,

⁵⁸ Para Santos, Lima e Lima (2023), a região metropolitana é um termo diferente de aglomerado urbano. A partir da Lei Federal nº 13.089/2015 (Brasil, 2015a), eles compreendem que região metropolitana (RM) demarca uma unidade regional que agrupa municípios limítrofes com o objetivo de integrar políticas públicas de interesse comum, pressupondo uma ação coordenada na esfera político-administrativa.

conforme a Lei Complementar Estadual nº 112 (Amapá, 2018) (Santos; Lima; Lima, 2023).

Paradoxalmente, essa elevação ilustra com precisão, de acordo com Santos, Lima e Lima (2023), o conceito de “metrópole de papel” que descreve centros urbanos que, a despeito de formalmente designados como metrópoles, carecem das funcionalidades metropolitanas essenciais, a exemplo de influência política, econômica e social, além de fluxos de informação, capital e pessoas (Santos; Lima; Lima, 2023).

Na ótica de Santos, Lima e Lima (2023), a cidade de Macapá é uma capital regional C⁵⁹. Eles sustentaram essa afirmação com o argumento de que tais cidades ainda não se qualificam como metrópole, isto é:

[...] o arranjo Populacional de Macapá – composto de Macapá, Santana e Mazagão – é considerado Capital Regional C, ou seja, um centro urbano com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com o das Metrópoles. Isso é plausível quando se identifica que Macapá concentra todas as atividades jurídico-administrativas do estado do Amapá, mas ainda é dependente da influência socioeconômica e sociocultural de metrópoles como Belém e Manaus (Santos; Lima; Lima, 2023, p. 12).

Para os autores, a intenção da RMM é bem mais político-econômica do que orientada ao desenvolvimento socioespacial. Isso se explica pelo fato de que, apesar de Macapá e Santana apresentarem articulações socioeconômicas evidentes e interdependentes, a integração institucional ainda é incipiente no que concerne ao desenvolvimento urbano e territorial. Como resultado, a constituição metropolitana permanece restrita a interesses econômicos e políticos, deslocados, de forma velada, das demandas sociais. As desarticulações no planejamento de redes técnicas de transporte público e saneamento e a ausência de políticas assistenciais transversais confirmam essa perspectiva (Santos; Lima; Lima, 2023).

Nesse processo, se, por um lado, os agentes políticos concebem e fomentam a percepção de uma abstração metropolitana, por outro, os agentes sociais são

⁵⁹ Capitais regionais são os centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as metrópoles. Ao todo, 97 cidades foram classificadas como capitais regionais em todo o país, com três subdivisões: capital regional A, capital regional B e capital regional C. Nesse caso, a capital regional C possui 64 cidades, dentre elas, três capitais estaduais: os municípios de Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e o Arranjo Populacional de Macapá (AP), todas pertencentes à região Norte. As demais cidades localizam-se, principalmente, na região Sudeste, onde 30 das 64 capitais regionais C se encontram (IBGE, 2020).

excluídos de sua concepção (Santos; Lima; Lima, 2023). Tal abstração, de racionalidade dominante, tem implicações significativas na maneira como a cidade de Macapá é pensada e produzida.

Como resultado dessa dinâmica econômica e política, a cidade atravessou grandes transformações socioespaciais, a exemplo da conversão de áreas naturais (floresta, rio, ressaca etc.) em áreas de exploração ou em assentamentos irregulares, além da concentração de riquezas e poder e, conseqüentemente, o aumento das desigualdades sociais.

Diante disso, importa ressaltar que, com a intensificação dos fluxos migratórios para Macapá a partir da década de 1950, observou-se um processo de supervalorização das terras nos centros urbanos. Essa supervalorização favoreceu terras mais urbanizadas e em melhores localizações para uma elite econômica atuante no espaço, enquanto a população de baixa e média baixa renda foram empurradas para lugares mais afastados do setor de serviços públicos e em áreas precárias (Rodrigues; Madeira Filho, 2019; Corrêa; Moraes, 2020).

Atraídos pelo discurso de emprego e melhor qualidade de vida, esses migrantes advindos de outros estados, como Maranhão, Ceará e Piauí, depararam-se com desemprego, desamparo e falta de recursos financeiros. Ante essa realidade, a ocupação das áreas úmidas, popularmente nomeadas de ressacas, tornou-se uma opção de moradia. As ressacas, por serem áreas alagadas com um ecossistema diverso e frágil, são consideradas áreas ambientais protegidas e tombadas⁶⁰ (Brasil, 1998; Macapá, 1999; Macapá, 2004a), caracterizando-se como de uso restrito para ocupação humana, sobretudo, de alto impacto ambiental.

Em razão disso, essas áreas eram desprovidas de qualquer infraestrutura básica para receber a população que ali se instalava. Mesmo diante da precariedade de habitabilidade, as ressacas foram ocupadas gradualmente ao longo dos anos sob a disfarçada benevolência do Estado. Em consonância com Chagas (2020), o termo ressaca trata-se de:

⁶⁰ Lei Federal nº 9.605/1998 (Brasil, 1998), que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, Lei Estadual nº 0455/1999 (Macapá, 1999), que dispõe sobre a delimitação e tombamento de áreas de ressaca no Estado do Amapá; e Lei Estadual nº 0835/2004 (Macapá, 2004a), que dispõe sobre a ocupação urbana e periurbana, reordenamento territorial, uso econômico e gestão ambiental das áreas de ressaca e várzea localizadas no Estado do Amapá.

[...] um conceito do Amapá e se refere às áreas úmidas que sofrem influência do Rio Amazonas e para onde são direcionados involuntariamente os fluxos migratórios desassistidos pelo poder público. O direito ambiental trata como “Área de Preservação Permanente” e o direito urbanístico como “Área de Risco” (Chagas, 2020, p. 14).

O processo de urbanização popular com habitações e pontes de madeira em estrutura de palafita era considerado vantajoso e acessível para aqueles que não possuíam recursos financeiros para adquirir um lote no mercado formal de terras. Essa acessibilidade se dava pela ausência de cobrança de impostos e venda de lotes, além da proximidade do centro da cidade, o que facilitava o acesso às atividades comerciais e aos serviços urbanos (Valle; Alves; Costa, 2016; Carvalho, 2020; Souza, 2020).

As ocupações irregulares das ressacas se intensificaram a partir da década de 1980 e 1990 com a criação do Estado do Amapá, e, posteriormente, com a Zona de Livre Comércio de Macapá e Santana, fazendo com que transformações na estrutura dessas áreas acontecessem em ritmo cada vez mais acelerado, sobretudo, pela ineficiência na aplicação de políticas públicas e planejamento habitacional (Valle; Alves; Costa, 2016; Carvalho, 2020; Souza, 2020). Inclusive, as próprias leis de proteção ambiental conflituam com a obrigação pública de zelar pela dignidade de vida dos moradores que vivem e sobrevivem nessas porções urbanas (Bastos *et al.*, 2019).

Enquanto essa ineficiência desampara os mais vulneráveis financeiramente, as populações mais abastadas enxergam uma oportunidade. A apropriação das áreas de ressacas não é realizada apenas pelas populações de baixa renda, mas também por pessoas de classe econômicas mais altas, influenciadas pela especulação imobiliária que ressalta o potencial desenvolvimento econômico e a beleza natural de certas áreas úmidas (Bastos *et al.*, 2019).

De acordo com Bastos *et al.* (2019), a partir da década de 1980, a ressaca da Lagoa dos Índios foi ocupada por novos agentes que enxergaram o potencial dessas áreas para a implantação de empreendimentos empresariais e de habitação de alto padrão, incentivados pela construção da rodovia Duca Serra. Essa ocupação se deu pela continuidade territorial entre Macapá e Santana, a qual, mediante urbanização periférica do espaço da cidade, concebe condomínios e loteamentos que representam uma nova forma espacial-conteúdo de ocupação urbana (Santos; Amaral, 2023).

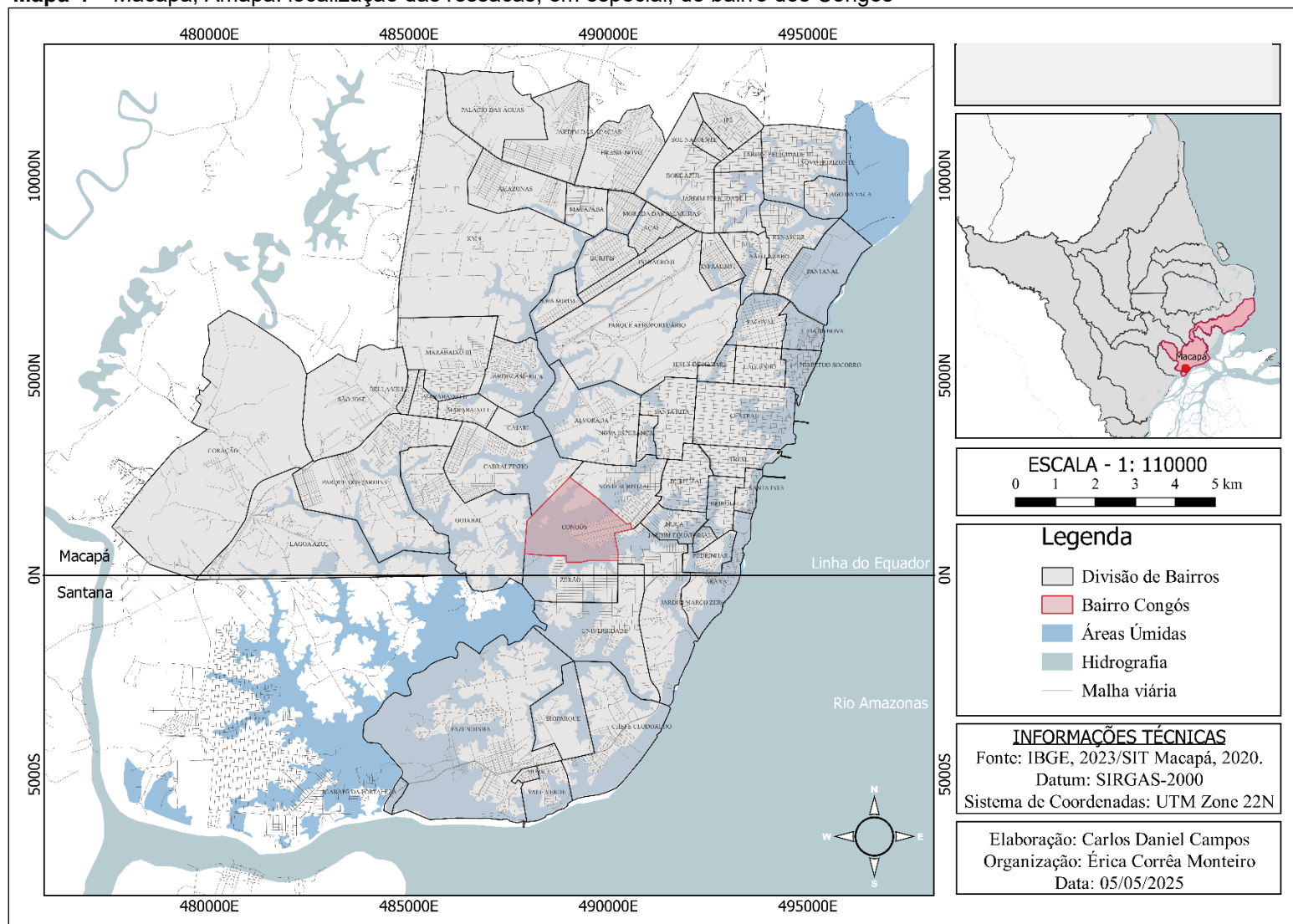
Entretanto, essa ocupação irregular e regular das ressacas afeta diretamente o ecossistema inestimável para o equilíbrio ambiental. Isso ocorre porque as ressacas trazem benefícios para a cidade, na medida em que, sendo zonas interligadas, servem como proteção contra enchentes, previnem a erosão e funcionam como depósito de sedimentos. Como sofrem inundações, contribuem para o equilíbrio térmico da cidade, auxiliando na regulação climática e controle da temperatura local (Rodrigues; Madeira Filho, 2019). Assim, os danos a esse equilíbrio ambiental prejudicam a natureza e a própria atividade humana (Corrêa; Moraes, 2020).

Rodrigues e Madeira Filho (2019) explicam que, a partir de 2000, intensificaram-se no município de Macapá estudos governamentais que visavam demonstrar a importância das áreas de ressacas enquanto áreas de proteção ambiental (APA)⁶¹. Tais estudos foram empreendidos por meio do Zoneamento Ecológico Econômico Urbano (ZEE Urbano), viabilizando análises ambientais e sociais, levantamentos de dados e zoneamento dessas áreas. No entanto, os autores declaram que, mesmo com os estudos realizados, os órgãos públicos ainda não souberam como operacionalizar os dados de maneira a revertê-los em ações (Rodrigues; Madeira Filho, 2019).

A presença de uma complexa teia de canais e lagos, existentes no perímetro urbano de Macapá, remete à ocorrência de 20 áreas de ressacas, as quais abrigam cerca de 30% da população de Macapá em condições de ocupação irregular. São elas: Chico Dias; Alvorada; Lagoa dos Índios; Açai; Beírol; Canal do Jandiá; Coração; Sá Comprido; Perpétuo Socorro; Congós; Lago da Vaca; Nova Esperança; Mucajá; Infraero II; Igarapé da Fortaleza; Pacoval; Ramal 9; Pedrinhas; Tacacá; e Marabaixo (Valle; Alves; Costa, 2016; Carvalho, 2020) (Mapa 4).

⁶¹ A Lei nº 9.985, de 2018 de julho de 2000 (Brasil, 2000), art. 15, considera Área de Proteção Ambiental uma área em geral extensa, com certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, tendo como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais (Rodrigues; Madeira Filho, 2019, p. 41).

Mapa 4 – Macapá, Amapá: localização das ressacas, em especial, do bairro dos Congós



Fonte: Carlos Daniel Campos (2025).

Essa categoria de ocupação urbana não é reconhecida pelos órgãos oficiais do Estado, mas é classificada como Área de Preservação Permanente (APP) ou Área de Risco. Essa classificação acarreta implicações legalistas que se mostram distantes da realidade vivenciada pela população, devido ao descaso público (Chagas, 2020).

As áreas de ressacas constituem-se formas de resistências como “espaços segregados que surgem dentro de uma dinâmica urbana consolidada, reproduzindo as desigualdades da sociedade capitalista” (Carvalho; 2020, p. 90). Assim sendo, evidenciam-se resistências na população, cuja maioria é interiorana advinda das ilhas do Pará e do interior do próprio estado do Amapá. Essa população ainda reproduz práticas socioespaciais típicas do seu modo de vida anterior, em que a relação direta com o rio e a prática rural estão muito presentes, coexistindo com as novas práticas urbanas da capital (Corrêa; Moraes, 2020).

As coexistências entre conteúdos tradicionais e conteúdos urbanos modernos reforçam um espaço em movimento com seus próprios valores culturais e laços de vizinhanças que resistem às invisibilidades e ao abandono do poder público nessas porções urbanas. Valle, Alves e Costa (2016) ressaltam que:

[...] os habitantes das áreas úmidas estabelecem vínculos com o local de moradia, com a vizinhança, com o cenário, com os equipamentos existentes no bairro e até mesmo com as habitações, que podem ser concebidas de acordo com sua necessidade e condição econômica, e pelo valor simbólico que possuem, pois o morador se apropria do espaço da moradia (Valle; Alves; Costa, 2016, p. 145).

Esses fortes vínculos resistem até mesmo às soluções impostas de reassentamento dessas populações para áreas de terra firme e regularizadas. Essas propostas, com o objetivo de proteger e preservar as ressacas conforme o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), Lei Complementar nº 026, de 20 de janeiro de 2004 (Macapá, 2004b), geram conflitos e grandes resistências entre os moradores que desejam sair e aqueles que querem permanecer (Valle; Alves; Costa, 2016).

Ao considerar o histórico de tentativas anteriores de resoluções para as moradias irregulares realizadas pelos órgãos responsáveis, compreendem-se os fatores que alimentam a desconfiança dos moradores e levam-nos a desejar permanecer ou retornar às áreas de ressacas (Corrêa; Moraes, 2020). Dentre esses fatores, destaca-se que, na década de 1990, os sete loteamentos populares

disponíveis para as famílias realocadas foram implantados em zonas periféricas, afastados do centro e da maior mobilidade urbana.

Além disso, foi disponibilizado apenas o lote, sem a casa, entregue sem infraestrutura de água, esgoto, energia e pavimentação, somados, ainda, à ausência de sistema de transporte público para a manutenção da relação com os centros urbanos (Corrêa; Moraes, 2020).

Nesse caso, o discurso antigo de melhores condições de vida recai em uma imposição, na qual o acesso à moradia, à escola, ao trabalho e ao lazer ficam ainda mais distantes de se tornarem aqueles bens, serviços e valores pactuados como essenciais e inadiáveis, independentemente do lugar onde se encontrem os indivíduos, conforme defende Santos (2014c).

Para Corrêa e Moraes (2020), dadas as grandes resistências, as remoções, na atualidade, são realizadas apenas em áreas de estado grave de alto risco. Em outras palavras, a situação ambiental e humana atingiu um nível extremo de perigo de vida. Diante dessa situação, os habitantes são realocados para conjuntos habitacionais, apartamentos alugados ou casas de parentes. Contudo, muitos moradores relatam que o valor pago pela prefeitura para o aluguel dos apartamentos não corresponde aos valores reais de mercado.

Outra solução que o plano diretor (Macapá, 2004b) resguarda é a possibilidade de investimentos a fim de complementar a urbanização existente e adequar as condições de moradia dos residentes, mas se restringe às áreas de ressacas que já foram aterradas e estão próximas ao centro da cidade (Souza, 2020).

Essa opção abre um precedente conflituoso, pois as melhorias de urbanização só podem ser organizadas em áreas já aterradas. De acordo com Matsunaga (2021), o ato de aterrar é uma prática naturalizada na população macapaense:

[...] desde os anos 1940 até os anos 2020 e demonstrar como essa atitude de aterrar foi uma prática adotada inicialmente como um modo de estender a área a ser urbanizada, criando solo apto à urbanização a partir de preceitos tecnicistas em relação ao meio físico. E, posteriormente, como isso se configurou como um modo formal e informal de habitar a cidade de Macapá, sendo uma prática incorporada e naturalizada na população, no gestor e no legislado (Matsunaga, 2021, p. 120).

Essa solução obedece à lógica racionalista de modelo único para sanear a cidade, isso incentiva o aterramento precário e ilegal, entendido pela população como uma forma de obter esperança de melhorias pelo governo. Inclusive, essa lógica

aumenta as distorções de cidadania (Santos, 2014c) por meio da atuação de políticos corruptos e oportunistas que se utilizam dessa prática como uma forma de favor, em troca de voto. Diante disso, por que não prever, para as áreas de urbanização consolidada, uma ocupação sustentável com melhorias urbanísticas e de saneamento em sistema construtivo de palafita que já existe?

Sobre isso, Tostes (2020) declara que o problema não está na forma de urbanização “*hidro urbis*” (estruturas de palafita), mas na falta de políticas públicas e de investimentos direcionados às melhorias urbanísticas e de serviços que são negados às populações dessas áreas.

Há como inimigo invisível dessas “*hidro urbis*” uma gestão urbana que trabalha de costas para essas realidades, quase sempre lhes reservando a simples condição de cidade criminalizada, e, quase sempre, não alcançada pela gestão pública e ao legítimo direito à moradia e bem-estar social que permeia a cidadania (Tostes, 2020, p. 42).

Em 2013, o programa “Morar Melhor” foi implementado em algumas zonas da cidade por iniciativa do poder público, com o objetivo de revitalizar as pontes de acesso às residências em áreas de ressaca, conforme ressaltam Corrêa e Moraes (2020). Embora essas revitalizações melhorem a circulação local e fortaleça a permanência dos moradores no local onde vivem, a falta de instrução e fiscalização tem levado muitos a aterrar os alagados, agravando ainda mais a situação ambiental (Corrêa; Moraes, 2020).

Nessa perspectiva, é urgente pensar em intervenções urbanísticas acessíveis, uma vez que a acessibilidade espacial está atrelada a essa construção de cidadania e ao direito à cidade amazônica. De acordo com o IBGE (2010), a cidade de Macapá possui um total de 11.578 moradias em áreas alagadas, sendo as pontes de madeira as principais vias de circulação de acesso a pé ou de bicicleta, porém se mostram, em sua maioria, “instáveis, estreitas e deterioradas em vários trechos” (Carvalho, 2020, p. 123).

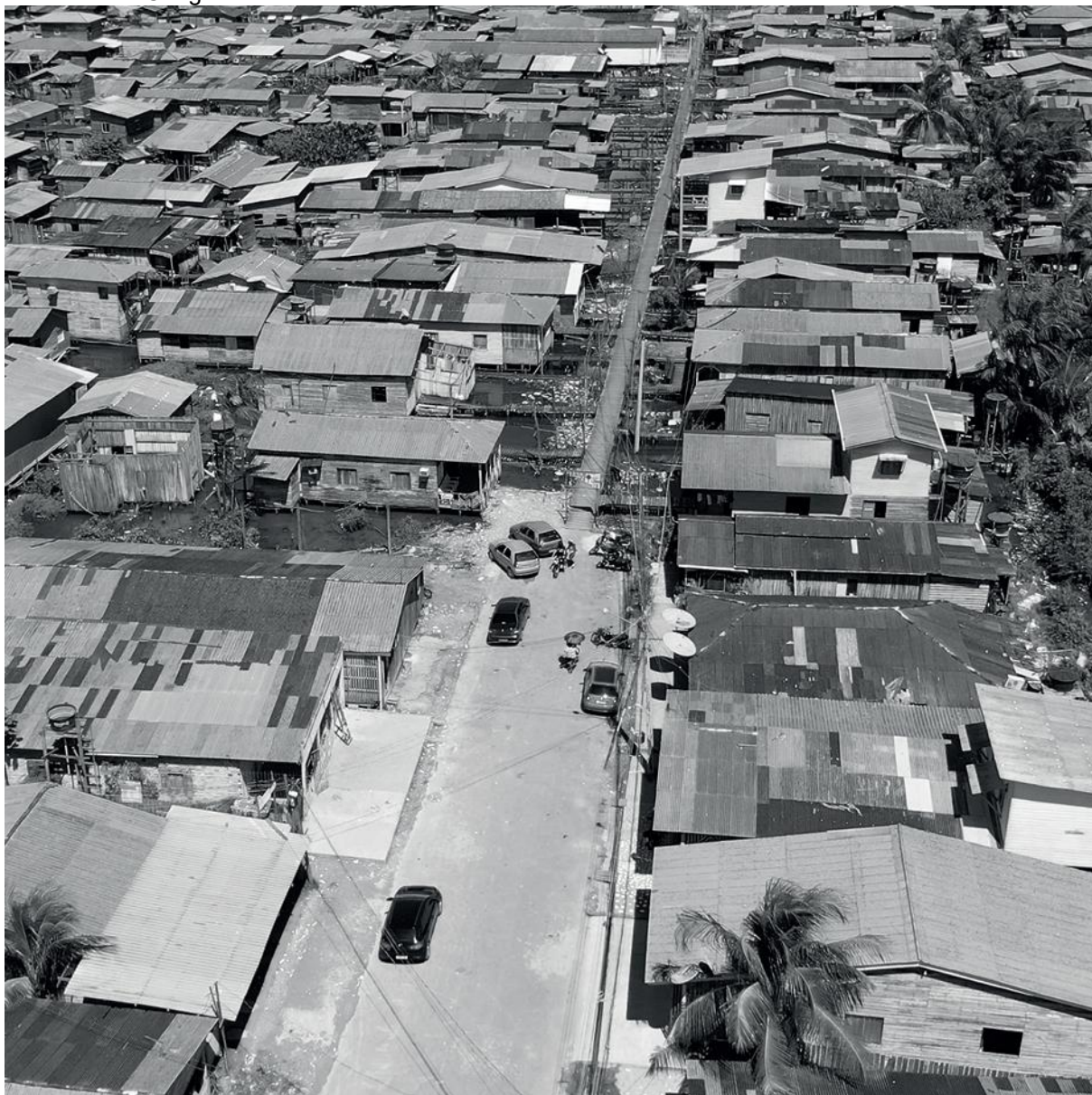
Em Macapá, os desafios de acessibilidade espacial se apresentam de modo complexo e desigual. Enquanto áreas privilegiadas recebem grandes investimentos de intervenções urbanas, os bairros periféricos são negligenciados com intervenções escassas e incompletas.

Ao considerar que cerca de 31.005 habitantes de Macapá⁶², declararam possuir algum tipo de deficiência ou dificuldade de locomoção (uma porcentagem de 7%) e aproximadamente 7.530 pessoas foram diagnosticadas com transtorno do espectro autista (1,7% da população local) (IBGE, 2025), pressupõe-se que muitos macapaenses devam enfrentar desafios de acessibilidade espacial no seu cotidiano. Isso se torna crítico em áreas de ressacas, em que seus objetos essenciais são historicamente precarizados e prevalecem estruturas de palafitas com infraestrutura limitada.

Diante do exposto, o bairro do Congós foi escolhido como recorte empírico para esta pesquisa com especial atenção à Avenida Décima do Congós. Essa rua apresenta particularidades relevantes de análises: apesar de sua pequena extensão, ela se conecta a porções de terra firme, áreas de palafita com intervenção em estrutura de concreto sobre o lago e um pequeno fragmento com sinais de aterramento realizado pelos moradores (Fotografia 17). A pesquisa buscou compreender, com base nessas particularidades, de que forma as vivências, a cultura local e o uso de recursos comunitários auxiliam ou não as pessoas, com ou sem deficiência, a exercer seu direito de ir e vir.

⁶² Os dados apresentados são do Questionário da Amostra do Censo Demográfico 2022, que investigou os perfis sociodemográfico e educacional das pessoas com deficiência e daquelas diagnosticadas com transtorno do espectro autista (TEA), cujos resultados foram divulgados em 2025 (IBGE, 2025). Dados mais recentes e específicos do IBGE sobre a distribuição de pessoas com deficiência por bairros em Macapá ainda não estão disponíveis.

Fotografia 17 – Macapá, Amapá: vista aérea da Avenida Francisco Torquato de Araújo, a Décima Avenida dos Congós



Autoria: Matsunaga, 2024.

Nota: no registro fotográfico aéreo, retirado do capítulo de livro de Matsunaga (2024), pode-se observar o trecho em terra firme na parte inferior da imagem e a extensão da ponte, ainda construída de madeira, sobre o lago.

3.3.1 Bairro do Congós: a Décima Avenida do Congós

O bairro do Congós surgiu no final da década de 1980, a partir de uma extensão do bairro Buritizal, e é contornado pela ressaca Chico Dias e as ruas Claudomiro de Moraes e Benedito Lino do Carmo, a sudoeste da cidade de Macapá. A ressaca do Congós incorpora-se à Bacia do Igarapé da Fortaleza e abrange uma área de

aproximadamente 1.854.750m². Esse bairro possui cerca de 1.700 famílias vivendo em área de ressaca (Portilho, 2006; Silva; Lima, 2019; Souza, 2019).

O bairro do Congós foi criado no final de 1980 posterior à ocupação irregular de terras pertencentes ao Sr. Benedito Lino do Carmo, popularmente conhecido como “Seu Congó”. Descendente de escravos, Seu Congó morou por muito tempo no bairro, onde vivia da agricultura e criação de gado. Assim, o nome do bairro é uma homenagem, oficializada pelo Decreto Municipal nº 312, de 6 de janeiro de 1988 (Macapá, 1988), assinado pelo prefeito Azevedo Costa.

Para tentar conter a ocupação informal, o poder público reassentou as famílias para uma parte da gleba desmembrada. Essa área foi prevista em estudos desde 1970 para futuros loteamentos com o objetivo de suprir a crescente demanda habitacional, onde teve seus lotes distribuídos. Contudo, essa distribuição ocorreu mesmo sem a infraestrutura adequada para recebê-los. Com a continuidade da forte ocupação e com os lotes de terra firme já ocupados, outras famílias seguiram para as bordas das ressacas.

A Décima ponte⁶³ começou a ser ocupada a partir do início da década de 1990, com a delimitação de terrenos e a autoconstrução de palafitas e pontes. À medida que a ocupação do lago avançava, pontes de madeira eram construídas para a circulação dos moradores, sendo parte relevante da comunidade, e não como espaço residual das construções.

No início era tudo lago, serradal⁶⁴ e mato verde, cujos primeiros moradores tocavam fogo para abrir espaço para ocupar. Os terrenos tinham as dimensões entre 12 e 15m de frente e 25m ou mais de comprimento, demarcados comumente por madeira. Souza (2019) explica que, com o passar dos anos, os moradores expandiram suas casas, confeccionaram melhorias construtivas, aterraram, construíram novas moradias, ergueram quitinetes ou quartos para aluguel, o que envolveu tanto a venda de todo ou parte do lote, quanto pessoas cedendo espaço para parentes construírem.

Para a autora (2019), essa dinâmica comprova um processo de especulação imobiliária no contexto da autoconstrução. Ainda conforme Souza (2019), os moradores mais antigos, ao narrarem suas primeiras habitações, referiram-se a elas

⁶³ Moradores antigos narraram a história da ocupação da Décima ponte, no Congós, em entrevistas a Souza (2019) em 2018.

⁶⁴ É uma vegetação que havia na ressaca (Souza, 2019).

como “bandola”, “barraquinha” ou “casinha”, reservando o termo “casa” somente após melhorias e ampliações.

Inicialmente, as pontes eram estreitas, geralmente com duas tábuas lado a lado ou dispostas de comprido e, conseqüentemente, de difícil acesso, onde as pessoas davam um jeito para circular. Cada morador construía individualmente a ponte principal em direção à sua palafita e, perpendicularmente a ela, outra ponte, de acesso privado, era erguida até a sua casa. Quando um novo morador chegava, estendia a ponte, ampliando-a nessa mesma lógica. E isso foi ocorrendo gradualmente até se unirem como uma única estrutura que atravessa o bairro (Souza, 2019).

A importância dessa ponte, enquanto estrutura principal de circulação sobre a água, criou um modo particular de denominá-las no bairro. Comumente, os moradores não costumam se localizar pelos nomes oficiais das avenidas, mas, sim, pela sua numeração sequencial, isto é, da primeira a vigésima quarta avenida. Esse costume surgiu devido à demora do governo municipal em nomear as vias após o loteamento da área. Assim, os próprios moradores estabeleceram essa nomenclatura que se consolidou no uso cotidiano.

Dessa forma, o caminho de passarela elevou seu *status* à avenida, sendo parte da continuidade da Avenida Francisco Torquato de Araújo, mais conhecida como Décima Avenida do Congós (Mapa 5 e Fotografia 18).

A Décima Avenida, referência empírica de estudo nesta análise, estende-se entre a Avenida Netuno e a Rua Dr. Alberto Lima. O trecho que se inicia na Rua Dr. Alberto Lima (asfaltada) configura-se como uma área de terra firme, com aterramento consolidado, mas pavimentada com borra de asfalto⁶⁵ até a borda do lago. Após aproximadamente uns 240 metros, inicia-se uma ponte⁶⁶ de concreto armado sobre área alagadiça, com cerca de 267 metros de extensão. A ponte de concreto termina antes de chegar na Avenida Netuno (asfaltada), onde o acesso é realizado por um beco estreito, também já aterrado (Fotografia 18).

⁶⁵ A borra de asfalto refere-se à utilização de um material reciclado ou da sobra de processos de pavimentação asfáltica. Geralmente é uma pavimentação com camada mais fina e inferior e de alta manutenção.

⁶⁶ A ponte, por sua vez, é sinônimo de passarela. É o nome mais utilizado pelos moradores em suas falas. Porém, dependendo da entonação e frase, pode conotar negatividade (como área de ponte) (Souza, 2019).

Fotografia 18 – Macapá, Amapá: Avenida Francisco Torquato de Araújo, a Décima Avenida dos Congós



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: no pequeno trecho de terra firme visível na imagem, observa-se uma antiga área de ressaca que foi aterrada e pavimentada ao longo dos anos. O ponto em que essa área termina forma a atua borda do lago, local onde se inicia a nova passarela de concreto, chamada de cabeça da ponte pelos moradores. Nessa borda, nota-se a presença de indícios de novo aterro, composto por terra, serragem e caroço de açaí. Além disso, apesar da modernização dos materiais, a forma como o ambiente foi construído ainda não favorece a acessibilidade espacial plenamente.

Ao longo dos anos, de acordo com os moradores⁶⁷, a ponte de madeira passou por três intervenções realizadas pelo poder público, sobretudo, em épocas de eleições. Souza (2019) corrobora essas informações, especificando que tais intervenções ocorreram nos anos de 2002, 2006 e 2010. No entanto, com a ausência de manutenção, a madeira deteriorou-se e tornou-se perigosa, o que levou a própria comunidade a realizar as trocas das tábuas e outras reformas com recursos próprios.

No final de 2022, a ponte existente foi substituída por uma passarela de concreto armado. Essa mudança de material, vista como símbolo da modernização que chega às áreas informais, tornou-se a principal alternativa para melhorar o acesso da população nessa área.

Segundo Nascimento (2024), para o poder público, essa substituição representa uma opção viável de melhorias na infraestrutura por oferecer maior durabilidade e segurança. A construção dessa obra apresenta grandes desafios, pois está intrinsicamente ligada à dinâmica da maré. O cronograma de execução precisa ser adaptado para garantir a qualidade e o avanço dos serviços, respeitando as particularidades regionais. Assim, durante a maré baixa, foca-se na fundação e na concretagem dos pilares, enquanto na maré alta, a base superior é preparada para finalização do piso (Nascimento, 2024).

Importa ressaltar que qualquer tipo de construção, intervenção ou reforma nas áreas de ressacas, por serem áreas ambientais protegidas, precisam de autorização prévia dos órgãos competentes para a obtenção da licença, com o objetivo de evitar os impactos ambientais. Isso se torna conflitante, dado que, por anos, o poder público foi conivente com a autoconstrução, que representava uma resposta à ausência de direitos mínimos de acessibilidade espacial para a população. As precariedades físicas das construções informais levaram à precarização desses objetos e o esvaziamento de sua importância cultural, que, por sua vez, contribuiu para a estigmatização das áreas de pontes.

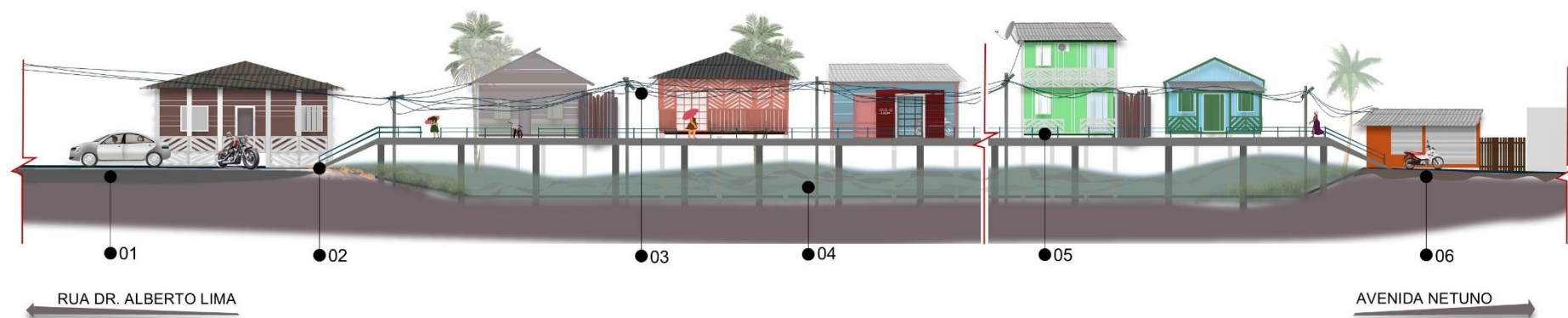
A situação é tão marcante que, mesmo que a nova passarela ofereça solução alternativa aparente, a paisagem revela todos os direitos incompletos (Figura 3). As falhas em não resolver problemas visíveis e graves comprometem a dignidade dos moradores, emergindo conflito e tensão, uma dialética dessa nova síntese.

⁶⁷ Informação concebida em entrevista de pesquisa com moradores da Avenida Décima do Congós, em reunião presencial de grupo, realizada em Macapá (AP), no dia 7 de junho de 2024.

A nova passarela de concreto busca seguir algumas recomendações de racionalidade técnica determinadas pela Norma nº 9050/2020 (Brasil, 2020), mas falha em não considerar vivências e normas locais. Nesse sentido, foram instalados pisos táteis de alerta e direcional, além de guarda-corpo em toda extensão da passarela, com recortes em frente a cada acesso às habitações. Embora a permanência da largura de 1,5 metro seja recomendada pela norma, deveriam considerar os usos frequentes de pedestres e ciclistas que circulam livremente e a permissão de motociclistas, desde que desmontados.

Além disso, a execução da nova passarela se restringiu ao caminho principal, não abrangendo as pontes de madeira de acesso privativo às palafitas. Uma exceção notável foi o acesso a três residências de pessoas com deficiência, incluindo um morador com deficiência visual, em que o piso tátil foi instalado até a porta da sua casa. Isso reforça a ideia de que cada morador é responsável por seu acesso.

Figura 3 – Décima Avenida do Congós, Macapá: perfil esquemático da paisagem



PERFIL ESPACIAL ESQUEMÁTICO 01 – DÉCIMA AVENIDA DO CONGÓS
BAIRRO DO CONGÓS, MACAPÁ

Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: a ilustração apresenta diversos aspectos ao longo de um trecho da avenida, embora a disposição apresentada não corresponda à organização espacial real e o desenho não esteja em escala. As habitações ilustradas representam a diversidade do *design* e da arquitetura tradicional presentes na área de ressaca. Além disso, a ilustração destaca:

- 01) A área de terra firme aterrada que se estende até a borda da ressaca, local em que motos e carros estacionam ou aguardam os moradores.
- 02) A cabeça da ponte que possui uma rampa de acesso acentuada e desemboca diretamente na rua, sem oferecer uma rota de segura para os pedestres, sobretudo, para pessoas com deficiências.
- 03) A precariedade da fiação elétrica e iluminação pública, expondo moradores e passantes a riscos. Isso revela uma falta de diálogos entre as concessionárias de serviço público e projetos paisagísticos.
- 04) O lago contaminado com o descarte inadequado de resíduos.
- 05) A instalação de corrimão de ferro com interrupções em direção das pontes de acesso privado.
- 06) O beco de acesso à Avenida Netuno, situado em área aterrada.

Na parte de terra firme, a avenida apresenta uma largura generosa, mas pavimentada de forma precária, com borra de asfalto, e sem um sistema de drenagem pluvial adequada. A maioria das casas é de construções de alvenaria e com grandes muros nas fachadas. O Centro de Atividades Sociais da Periferia (CASP) situa-se nesse trecho. É um lugar de grande importância para a comunidade, em que há debates e iniciativas de moradores e lideranças em prol das famílias que vivem e sobrevivem no Congós.

O centro comunitário funciona na residência de Dona Carmem, uma moradora de 60 anos que vive com sua família. De acordo com Matsunaga (2024), na época em que Dona Carmem adquiriu o terreno, a área era alagadiça e a ressaca alcançava a sua residência. Por essa razão, a construção foi feita em madeira sobre estrutura de palafita. Ao longo dos anos, com seus próprios recursos, Dona Carmem fez o aterramento do seu terreno, assim como outros moradores, onde atualmente a área é considerada de terra firme.

Sua casa, parte de madeira e outra de alvenaria, transcende uma moradia convencional, configurando-se como um equipamento de grandeza cidadã, isto é, um espaço de “laços” e horizontalidades (Trindade Júnior, 2011) e de potencialização de lutas e movimentos políticos de grupos sociais locais (Oliveira, 2025). Nela, enquanto centro comunitário, organizam-se ações para além de suas paredes, a exemplo de atividades educativas, oficinas, festas, práticas esportivas, reuniões etc. (Matsunaga, 2024). Essas iniciativas se expandem pelas avenidas e pelas passarelas em favor do bem-estar e da geração de renda para a comunidade

Já no trecho da passarela de concreto, com aproximadamente 83 habitações, a maioria é de palafitas de madeira, ainda que também se encontrem algumas construções de alvenaria ou da combinação de materiais. Grande parte dessas casas ainda exibe uma forte linguagem arquitetônica particular, com referências ribeirinhas, evidentes em *designs* e em técnicas construtivas. Destaca-se uma preocupação estética por parte dos moradores, muitas vezes, expressas em detalhes e cuidados nas fachadas, que, geralmente, apresentam um grande afastamento frontal.

Fotografia 19 – Macapá, Amapá: as palafitas coloridas da Décima Avenida dos Congós



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: as palafitas resguardam os *designs* ribeirinhos em detalhes ornamentais em portões, portas, bancos e guarda-corpo, além das combinações de cores vibrantes das fachadas, muito comum na arquitetura ribeirinha.

Nas pontes de acesso às casas, nota-se a presença de portões que delimitam claramente a área pública e a de privacidade, evidenciando uma restrição à intimidade dos moradores, na medida em que é acompanhada por grades. Além disso, é comum encontrar casas avarandadas, com ornamentações, guarda-corpo em desenhos simétricos e o uso de cores vibrantes nas fachadas das palafitas (Fotografia 19).

As negligências do poder público em relação a essas áreas desde a sua ocupação resultaram em consequências críticas ao meio ambiente e aos seus moradores. A ausência de saneamento básico e coleta de lixo levava os moradores a buscarem soluções alternativas, como aterros precários do solo com todo tipo de lixo doméstico e outros resíduos jogados no lago (Carvalho, 2020), que se tornaram problemáticas à sua própria saúde e bem-estar. Atualmente, os moradores relatam uma melhora na coleta de lixo após a construção da nova ponte, mas os problemas de saneamento básico e abastecimento de água persistem como uma questão histórica nessas áreas.

O abastecimento de água das casas da Décima Avenida no trecho da área da passarela de concreto ocorre de duas maneiras: via ligação clandestina da Companhia de Água e Esgoto do Amapá (CAESA) ou/e via poço. Um dos moradores era proprietário de um poço que distribuía água para os moradores, mas com taxa de R\$ 40 por mês (Matsunaga, 2024). De acordo com Matsunaga (2024), a água da CAESA era amarelada devido às conexões clandestinas que ocasionavam sua contaminação pela existência de fissuras na tubulação. Além disso, nem todos os moradores recebiam essa ligação de água.

Diante da irregularidade no abastecimento de água, os moradores relatam que, na ausência de água na torneira, recorrem ao uso de bombas d'águas, o que, consequentemente, elevou os seus gastos com energia elétrica. A energia elétrica também representa um desafio para a comunidade.

No passado, a energia elétrica, existente nas áreas de terra firme, eram estendidas às palafitas do lago de maneira clandestina. Enquanto novos moradores não tinham condições de fazer as suas próprias instalações, eles dependiam de lamparinas e velas, dada a inexistência de iluminação pública. Os vizinhos contavam com a solidariedade um dos outros para guardar mantimentos daqueles que não possuíam eletrodomésticos (Souza, 2019).

Em 2024, embora a Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) tenha implementado a instalação de energia elétrica para todos os moradores da avenida, o sistema físico é realizado de modo precário, em um emaranhado de riscos aos moradores. Além disso, muitos desconhecem que estão enquadrados em uma tarifa social, que lhes permitem o direito a uma média de 150 kWh de consumo sem cobranças. Ocorre que, com a utilização de bombas d'água, aparelho de ar-condicionado e outros eletrodomésticos, essa cota é ultrapassada, o qual resulta na cobrança de um valor muito alto referente ao excedente do morador.

Diante do exposto, a Avenida se revela um objeto representativo da presença das cidades ribeirinhas em áreas urbanas de ressacas, consolidadas há mais de 36 anos, e guarda ricas histórias de vida, costumes, hábitos, saberes, práticas sociais e uma notável criatividade e lutas que precisam ter seus potenciais (re)conhecidos e valorizados, antes que sejam aterrados ou completamente substituídos por ideias desenvolvimentista de melhorias urbanísticas, que inclui a acessibilidade espacial, distantes das vivências e culturas locais e serão discutidas no capítulo 5.

Por fim, para completar o quadro de referências empíricas de estudo, parte-se de Macapá, cidade de porte médio e em situação de centro urbano de intermediação na rede urbana amazônica, em direção à pequena cidade marajoara de Afuá, no Pará.

3.4 Afuá: pequena cidade ribeirinha marajoara

3.4.1 Dos aspectos históricos à contemporaneidade

A pequena cidade de Afuá, fundada sobre a várzea do rio Afuá, Cajuuna e Majozinho, destaca-se por ser uma cidade palafítica (Andrade, 2016), isto é, uma cidade concebida sobre estrutura de palafita, em que o espaço urbano se desenvolve por meio de uma intrincada rede de trapiches à beira dos rios que se interligam às ruas de madeira e de concreto que conectam os diversos setores da cidade (Dias; Silva, 2011). Afuá é sede do município de mesmo nome localizado na mesorregião do Marajó, pertencente ao estado do Pará, situado na foz do rio Amazonas (Afuá, 2006).

A origem de Afuá remonta às políticas de colonização da Amazônia traçada no período Imperial, cujo objetivo era o domínio territorial assegurando a posse de uma área estratégica (o estuário do rio Amazonas), permitindo o fortalecimento de

atividades econômicas importantes, como a exploração das drogas do sertão e da extração da borracha (Afuá, 2006; Dias; Silva, 2011; Lomba; Nobre-Júnior, 2013).

Dentre suas singularidades, Afuá nasce da devoção de uma mulher com uma santa, Nossa Senhora da Conceição. Com a área ocupada em 1845 por colonizadores, Dona Micaela Arcanja Ferreira, uma visionária maranhense, tomou posse de uma grande porção de terra na Amazônia brasileira, criando, assim, um sítio, batizado de Santo Antônio, formalizado sob a Lei nº 601, de 13 de setembro de 1850 (Brasil, 1850) e em cumprimento ao Decreto nº 1.318, de 30 de janeiro de 1854 (Brasil, 1854), marcando um capítulo importante de Afuá. Em 1870, com a doação de terras por Dona Micaela para a formação da capela, Mariano Cândido de Almeida juntou-se com outros devotos para iniciar a construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição de Afuá, concluindo-a em 1971 (Nino *et al.*, 2016).

Em 1890, o jornal, intitulado “A Voz do Caixeiro” (1890, p. 4), publicava um breve relato sobre a fundação dessa freguesia com a ajuda de Mariano Cândido de Almeida por se tratar de “uma notícia digna de ser conhecida do público e dos poderes públicos”:

[...] Em 1869 aportaram á margem direita do rio Affuá (hoje freguezia) Marianno Cândido de Almeida com alguns companheiros, em viagem á ilha de Junipary, onde então residiam. Era ao cahir da tarde; sombrias se mostravam aquellas regiões deshabitadas augmentando a lugubre mudez da natureza o tetrico canto que as aves noturnas começavam a soltar. Resolvidos a deixar o triste abrigo que haviam escolhido, não o fizeram comtudo, sem notar a magnífica e espaçosa bahia, que em frente da ilha se desenrolava, tirando a conclusão de que uma povoação alli estabelecida gosaria de uma vista aprazível, e seria de grande importância no futuro pela segurança de seu porto. Tomados da vontade mais decidida, e desejosos de realizar seu pensamento, Marianno Cândido de Almeida e seus companheiros, de volta a ilha, trataram de derrubar aquellas mattas virgens, estabelecendo-se alli; no que foram acompanhados por grande número de cidadãos que quizeram ajudal-os em tão alto empreendimento. Tal éra a força de vontade que os dominava, que em 1871, já fundada a povoação, benzeu-se a capella que haviam edificado, celebrando a primeira missa o revd.º padre Bernardo Ivo de Nazareth, hoje falecido (A voz do Caixeiro, 1890, p. 4)⁶⁸.

Esse momento histórico dessa freguesia coincide com o período da economia da borracha, caracterizado por intensas transformações sociais, econômicas e políticas na Amazônia, que impulsionou a região do estuário do rio Amazonas a ser um grande polo produtor de látex no final do século XIX (Costa, 2020). Em virtude do

⁶⁸ Citação mantida com a grafia da época.

exposto, a criação de unidades administrativas, a exemplo da freguesia de Afuá, poderia estar relacionada à necessidade de organizar e controlar a produção e o comércio da borracha *in natura* (Costa, 2020).

Registros datados de 1869 indicam que a localização geográfica de Afuá, considerada estratégica para um porto e ponto de paragem de trânsito do estuário amazônico, fomentou a formação de um núcleo populacional significativo em seu entorno (Afuá, 2006; Nino *et al.*, 2016), devido ao fluxo migratório para a região. Machado (1999, p. 111) explica que:

[...] para explorar o “ouro branco”, epíteto popular com que se designava o lucrativo leite extraído da árvore da borracha (*hevea brasiliensis*), fluxos migratórios procedentes do Nordeste e Sudeste do país e mesmo do exterior dirigiram-se para a Amazônia, dispersando-se em meio à floresta equatorial e criando uma rede de povoados, vilas e pequenas cidades conectadas pelas vias fluviais (Machado, 1999, p. 111).

Nesse contexto, o crescimento populacional de Afuá evidencia a relevância da localidade como um centro produtor de borracha, o que, de acordo com Costa (2020), teve uma colaboração significativa na economia do Estado do Pará, posto que:

[...] no ano de 1900, os dez primeiros municípios produtores de borracha eram responsáveis por, aproximadamente, 70% da produção do Estado do Pará, que era o maior produtor. Entre esses municípios, oito produziam 60% do total do estado, sendo que esses se localizam na região do estuário do Rio Amazonas (Gurupá, Breves, Afuá, Mazagão, Macapá, Melgaço, Anajás e Curralinho) (Costa, 2020, p. 11).

Ao considerar que a produção de borracha assumia importância nacional e regional, Afuá desempenhou um papel significativo, sendo um dos municípios que mais exportava borracha (Pará, 1908), respondendo por 5% da produção no Estado, que atingia 30% da produção brasileira em 1905 (Costa, 2020). Esse percentual, de valor considerável, contribuiu para o desenvolvimento da economia local e para o fortalecimento dos notáveis⁶⁹ (Santos, 1993), isto é, dando aos produtores locais de goma, o *status* de elite (Costa, 2020).

Tal poder, manifesto no processo de formação socioespacial de Afuá, induziu a elevação da freguesia à vila em 1890, concomitante à Proclamação da República, e

⁶⁹ Para Santos (1993), as cidades dos notáveis eram aquelas cidades locais, em que as personalidades como o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor etc. assumiam papéis de grande influência sobre a cidade e as pessoas, todavia, com advento do desenvolvimento capitalista, essas cidades transformaram-se em cidades econômicas, com outras dinâmicas de poder.

posteriormente a município. Da mesma maneira, em 1896, seis anos mais tarde, da elevação da vila à condição de cidade, sob a Lei nº 403, de 2 de maio de 1896 (Pará, 1896) (Afuá, 2006; Dias; Silva, 2011; Lomba; Nobre-Júnior, 2013).

A condição de cidade, por sua vez, é questionada por Costa (2020) quando confronta os dados oficiais (população, habitação, infraestrutura etc.) da época sobre Afuá, com os critérios estabelecidos pelo Estado, sob a Lei estadual nº 324⁷⁰, de 6 de julho de 1895 (Pará, 1985), para criar qualquer uma das categorias urbanas (povoações, vila ou cidade) na Amazônia, uma vez que o Estado tinha autonomia para essa decisão.

Para a autora, a elevação de Afuá à categoria de cidade era de interesse da elite local em decorrência dos benefícios fiscais e do fortalecimento da economia extrativista da borracha, que exigiu uma divulgação manipulada sobre a imagem de Afuá nos meios de comunicação da época, com o objetivo de convencer a política estadual, que Afuá atendia aos critérios previstos pela legislação para a sua elevação. A autora ressalta que a inobservância do requisito populacional mínimo de dois mil habitantes na sede municipal, confrontado com dados de até 800 habitantes entre 1940 e 1970, segundo o IBGE (2017), revela uma falha à legislação no tocante ao seu *status*. Complementa, ainda, que a conivência do Estado com a elite local, ao não fiscalizar o cumprimento da lei, reforçava a ideia de que a legislação fora burlada em favor de interesses econômicos e políticos (Costa, 2020).

No final do século XIX, a paisagem de Afuá era descrita como uma localidade tranquila, simples, muito pequena, com equipamentos urbanos e portuários precários, divergindo da imagem de cidade divulgada em jornais e anuários, antes de sua elevação (Costa, 2020).

As Figura 4 e Figura 5, fotografias da época (Pará, 1908), corroboram com essa percepção, em consonância com a simplicidade da sede municipal, em contraste com a sua relevância na economia extrativista da borracha. A ocupação urbana concentrava-se ao longo da Avenida Beira Rio, estendendo-se, apenas uma quadra para o interior da margem do rio, pelas ruas de madeira palafitadas paralelas e travessas perpendiculares (Costa, 2020).

⁷⁰ Essa lei dividia, civilmente, o Estado em “cidades, villas, povoações” e declarava “a maneira de ser elevado qualquer lugar à categoria de povoação, villa e cidade”, por meio da proposição de critérios para incluir uma localidade em uma dessas categorias (Costa, 2020, p. 3).

A geografia particular de Afuá – refletida na engenhosa adaptação da ocupação urbana, com arranjos e construções sobre palafitas que se protegem das águas e alinham-se aos rios – evidencia uma rica história de confluência cultural (Nino *et al.*, 2016), em que se entrelaçam influências indígenas, africanas e europeias. Em conformidade com os autores, pesquisas sobre áreas de engenho e feitorias do Pará revelaram a presença marcante de povos africanos durante o Período Imperial nessa localidade.

Tratava-se de trabalhadores escravizados de engenho das antigas capitanias que, após vários conflitos com os herdeiros dos colonizadores portugueses, obtiveram a posse da área prometida aos quilombolas pelo Conselho Imperial em reconhecimento de seu histórico como um antigo reduto de africanos fugidos da escravidão (Nino *et al.*, 2016).

Em razão dessa influência, Nino *et al.* (2016) presumem que o próprio nome Afuá, que não é indígena nem português (Costa, 2020 *apud* Penna, 1900), deriva de um termo africano, tendo como significados “aglomerado”, “abrigo” ou “ajuntamento”. No século XIX, a área passou a ser considerada uma Terra Santa pelos indígenas, onde eram efetuados seus rituais sagrados até que, por volta de 1883, a localidade atravessou um intenso período de exploração, potencializado pela abundância de riquezas naturais (Nino *et al.*, 2016).

Figura 4 – Afuá, Pará: fotografia da paisagem da cidade, vista do rio, no final do século XIX



Fonte: Álbum do Estado do Pará (Pará, 1908, p. 102).

Figura 5 – Afuá, Pará: Fotografias da ocupação urbana da cidade de Afuá, no final do século XIX



AFUÁ. — 1. INTENDENCIA MUNICIPAL. — 2. CADEIA. — 3. UMA TRAVESSA. — 4. CURRO MUNICIPAL

Fonte: Álbum do Estado do Pará (Pará, 1908, p. 103).

Nota: nas fotografias 1 e 2, destacam-se, respectivamente, o Palácio da Intendência e a cadeia de Afuá, construídas suspensas do solo alagadiço sobre estrutura de palafita, mas concebida de alvenaria, ao estilo da arquitetura europeia, destoando-se das edificações de madeira ao seu redor. Na Fotografia 3, observa-se uma travessa à beira-rio, com predominância de casas de madeira e a baixa ocupação no interior da quadra.

A compreensão histórica da origem de Afuá e de sua natureza insular, que moldou a ocupação urbana, evidencia desafios contemporâneos interligados, como mobilidade, transporte, infraestrutura e acessibilidade, todos intrinsecamente conectados à rica herança cultural local. O acesso à cidade apresenta algumas particularidades em virtude de sua localização geográfica e da influência do gigante rio Amazonas, que a delimita e conecta-a a outras localidades:

[...] o Canal do Norte, separa o município de Afuá do Estado do Amapá; a nordeste, o canal do Juruparí serve de limite parcial entre Afuá e Chaves; o Rio Anajás e o furo Acará Pereira fazem limites com o município de Breves no extremo sudeste de seu território, outro rio ou furo importante é o de Charapucu, que circunda praticamente toda a Ilha homônima, partindo da Baía de Vieira Grande interligando-se com os rios Cajarí e Afuá que banha a sede do município (Afuá, 2025).

Em razão disso, o transporte fluvial é imprescindível para a vida em Afuá, sendo o mais utilizado pela população, uma vez que aeronaves particulares fretadas são alternativas mais rápidas para aqueles que podem arcar com o alto custo.

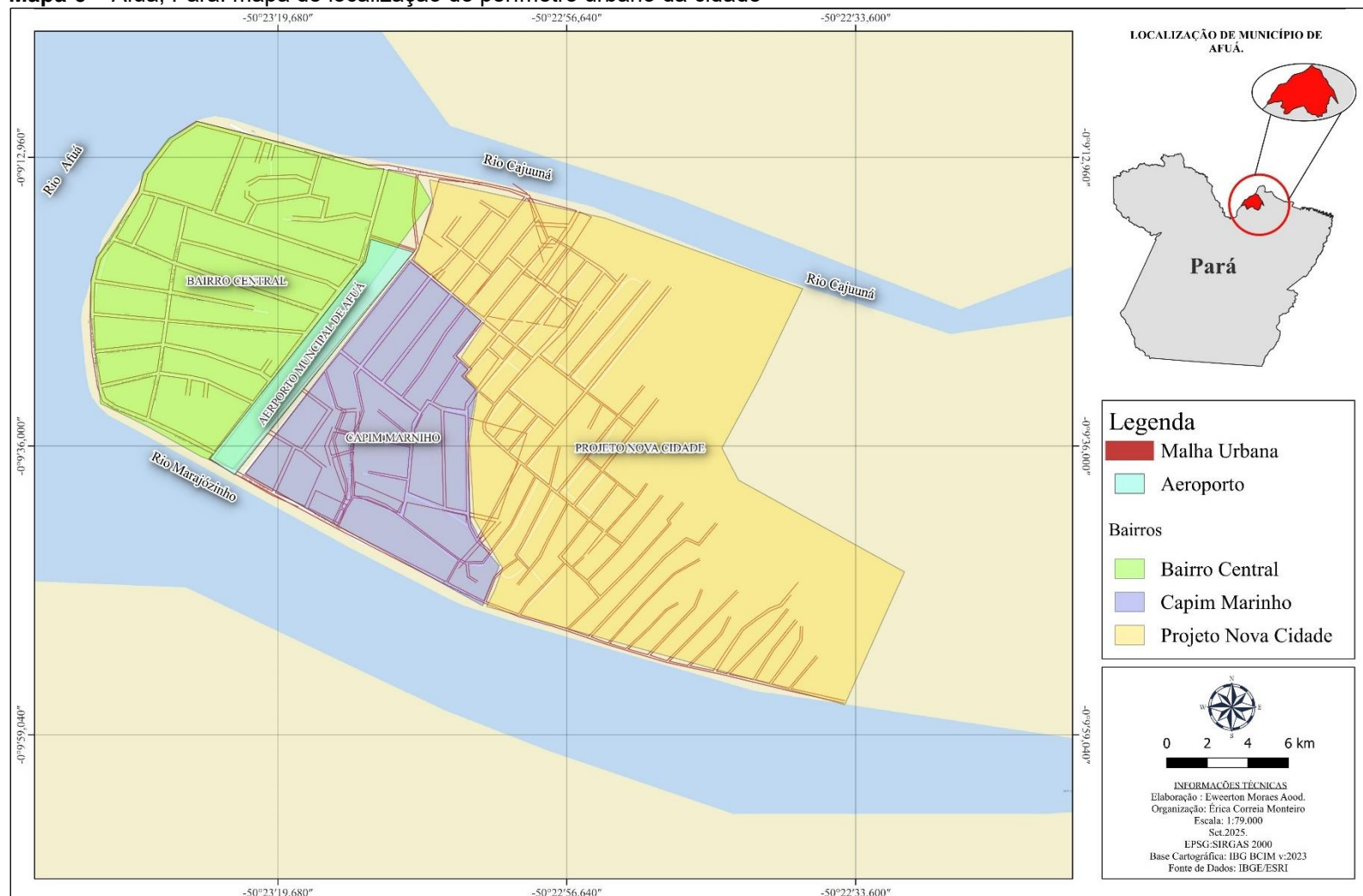
Navios tradicionais de linha e lanchas expressas, das duas empresas de navegação – a Virgem da Conceição e a A.M. Santos, fazem a rota de Afuá para Macapá, no Amapá, a capital mais próxima. As saídas e chegadas de barcos dependem do ritmo da maré, que influencia o tempo da viagem. A travessia de 100 km por navio dura cerca de quatro a cinco horas, enquanto nas lanchas expressas o tempo é mais rápido, de aproximadamente duas horas e meia, a depender das condições de navegação. Por via aérea, a viagem dura cerca de 15 minutos (Mapa 6).

A jornada até Afuá, partindo de Belém, com rota direta de barco, seria em torno de 36 horas de viagem (254 km), ao passo que uma hora por via aérea (Afuá, 2018). A viagem interestadual segue disponível para a rota Belém-Macapá, com desembarque em Santana, no Amapá, com duração de 26 horas. Ao chegar a Santana, é preciso se deslocar até a Rampa do Santa Inês, localizada na orla fluvial de Macapá, onde é realizado o embarque com destino a Afuá.

A paisagem da cidade vista do rio convida à reflexão, conforme Trindade Júnior (2010), de que a compreensão das cidades amazônicas, em sua totalidade, reside no reconhecimento da profunda e indissociável relação que elas mantêm com a floresta e o rio. Essa relação se manifesta na paisagem de Afuá, de modo a se pensar em sua aproximação enquanto cidade *da* ou *na* floresta⁷¹ (Trindade Júnior, 2010).

⁷¹ As cidades na floresta tendem a se articular, principalmente, às demandas externas da região, tornando a floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana. Já as cidades da floresta possuem forte conexão com a natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta (Trindade Júnior, 2010).

Mapa 6 – Afuá, Pará: mapa de localização do perímetro urbano da cidade



Fonte: Elaborado por Ewerton Moraes Aood (2025).

Ao longe, a vista revela uma área industrial distinta e separada pelo rio Marajozinho, localizada à sua esquerda. A imponência dos galpões cinzas da empresa de Exportação, Materiais e Alimentos do Pará Ltda (EMAPA), instalados às margens dos rios em meio à densa floresta, destoa da morfologia material que se destaca na margem oposta, à direita (Fotografia 20).

Nessa margem, a pequena cidade chama atenção por parecer flutuar sobre um labirinto de pilotis que aparecem ligeiramente entre as águas barrentas do rio Afuá e as diversas embarcações ancoradas nos trapiches que rodeiam a cidade. À medida que o barco se aproxima, a frente da cidade (Pereira, 2008; Trindade Júnior; Silva; Amaral, 2008) desvela percepções visuais e auditivas muito comuns a seus habitantes.

Dentre as percepções imediatas, identifica-se uma forte presença de objetos tradicionais na frente da cidade: nos trapiches de madeira, na Igreja de Nossa Senhora de Afuá junto à imponente imagem da santa à beira do rio, além de áreas de descansos, dispostas debaixo das árvores e da praça, com uma grande rampa para banhos.

Em adição a esses objetos tradicionais, a paisagem urbana incorpora marcadores da modernização [incompleta] na Amazônia, que, no entender de Lomba e Nobre-Júnior (2013), faz-se a partir do desenvolvimento das forças produtivas com novas técnicas, nas quais ocorrem a interiorização da indústria e a modernização da sociedade rural. Sendo essas visivelmente manifestadas nas grandes torres de comunicação e na adaptação de edificações com *design* e tecnologias outras, como o novo Terminal Hidroviário. Esse último, um grande galpão amarelo de *design* contemporâneo, sobressai-se como um ponto de referência visual (Fotografia 20).

As cores oficiais da bandeira afuaense (amarelo, vermelho e verde), presentes nos guarda-corpos, nos bancos, nas fachadas das edificações e em embarcações, não são apenas um detalhe estético, mas uma identidade visual e cultural da cidade que salta aos olhos, mesmo à distância e com a iluminação artificial noturna, o qual nos lembra características do ribeirurbano de Montoia e Costa (2019) (Fotografia 21).

Fotografia 20 – Afuá, Pará: a cidade vista do rio de dia



Autoria: Éder Furtado, dez. 2024.

Nota: o novo Terminal Hidroviário do Pará destaca-se visualmente na frente da cidade.

Fotografia 21 – Afuá, Pará: a cidade vista do rio à noite



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: com a iluminação artificial noturna, o colorido da arquitetura palafítica projeta-se sobre as águas do Rio Afuá, estabelecendo-se como mais um elemento identitário da paisagem afuaense.

Na paisagem sonora dessa cidade, destaca-se o barulho do motor do navio que diminui gradualmente à medida que se aproxima do porto da empresa. Esse som se mistura a outros ruídos, como os das rabetas e popopôs⁷² que chegam, partem ou circulam intensamente pelo rio, somados ao fluxo intenso de pessoas, bicicletas e bicitáxis que aguardam seus parentes ou mercadorias. Logo, outros estímulos sonoros se sobressaem na paisagem, como a Rádio Afuá, que desperta, informa e embala o amanhecer afuaense.

O município de Afuá abriga 40.473 habitantes (IBGE, 2025), desses, cerca de 12.600 habitantes residem na área urbana, a sede do município, enquanto a maioria vive nas áreas rurais (Afuá, 2018). Afuá, como sede municipal, exerce a função de cidade local (Santos, 1982) para as localidades menores e vilarejos ribeirinhos vizinhos, oferecendo serviços básicos e promovendo dinâmicas e relações internas favoráveis entre o local e seu entorno. Essa interação é relevante por fortalecer os laços entre cidade e entorno (Lomba; Nobre-Júnior, 2013).

A economia urbana é sustentada por uma combinação do setor de comércio e serviço, do setor público, de empresas privadas, a exemplo da EMAPA e do mercado informal. No entanto, a instabilidade no mercado de trabalho afuaense é notável em todos os setores, situação muito citada nas entrevistas com os moradores da cidade.

No setor público, a oferta de vagas se concentra em concursos públicos permanentes e/ou em contratações de servidores temporários, com frequência, vulneráveis a mudanças políticas e de gestão. No setor privado, a oferta de empregos temporários agrava a insegurança no mercado de trabalho local (Bibas, 2018). Por sua vez, a economia urbana, que se expressa pelo sistema do circuito inferior (Santos, 2014d), é a que resguarda diversas particularidades das dinâmicas da cidade.

As feiras do açaí e do camarão/pescado, o Mercado Municipal, os trapiches e as rampas de atracação de barcos são expressões socioespaciais em que a cultura ribeirinha afuaense se reproduz e reinventa-se. Esses espaços urbanos movimentam o abastecimento da cidade por meio de vendas, compras e trocas de produtos oriundos da região (pescado, caças, hortaliças, frutas, suíno, aves e artigos diversos, como roupas e utensílios domésticos). Essas dinâmicas favorecem e fortalecem as relações construídas entre os locais com outras cidades, vilas e comunidades

⁷² É um tipo de embarcação típica da Amazônia, mais lenta e maior que lanchas e rabetas, construído em madeira e cuja pintura colorida e as letras têm como marca principal expressões da cultura popular regional (Rodrigues, 2024, grifo nosso).

ribeirinhas que dependem desse comércio para vender seus produtos e excedentes e para obter aquilo que não podem produzir (Lomba; Nobre-Júnior, 2013).

A cidade se estrutura em dois bairros consolidados, além de um terceiro, em fase de formação, fruto de um loteamento planejado: o Central, o Capim Marinho e o Cidade Nova (Fotografia 22). O limite entre os dois bairros mais antigos é definido pela pista de pouso e decolagem do Aeroporto Municipal de Afuá, um marco visual de concreto, construído sob um terreno sujeito às inundações diárias da maré, que, quando seco e sem movimentação de voos, transforma-se em área de lazer e de práticas esportivas (Monteiro, 2015).

O bairro Central, composto pelo centro histórico, compreende o território em que se originou a cidade e, posteriormente, sua expansão. Nele, está concentrada uma diversidade de serviços, comércios e equipamentos urbanos, com vários fixos públicos importantes (praças, escolas, UBS, trapiches etc.). É nesse bairro que fica mais evidente o modo de vida ribeirinho entrelaçando-se com o modo de vida urbano moderno.

Sua paisagem urbana abriga coloridas palafitas, herança da arquitetura vernacular, e novas formas espaciais de influência contemporânea, tanto públicas quanto privadas. Essa modernização se reflete nas substituições de ruas de madeira por estruturas de concreto armado. Desde 2022, o bairro tem passado por uma transformação gradual, com intervenções de melhoria paisagística nas vias públicas, com a implementação de sinalização visual urbana (Lima *et al.*, 2023), antes inexistente, e a substituição completa das ruas por concreto, concluída em 2024.

O bairro do Capim Marinho, por sua vez, surgiu da expansão espontânea e do crescimento populacional da cidade, produto da migração floresta-cidade que se intensificou em meados dos anos 2000. Esse crescimento se deu sem um controle do poder municipal, quando as pessoas foram atraídas pelos empreendimentos industriais de madeiras e palmitais que se estabeleciam na região, formando, assim, novos núcleos de ocupação em áreas consideradas periferias (Dias *et al.*, 2012; Lima *et al.*, 2023).

Fotografia 22 – Afuá, Pará: vista aérea dos bairros da cidade: Centro, Capim Marinho e Cidade Nova



Autoria: Éder Furtado, fev. 2025. Adaptada pela autora.

Nota: a delimitação entre os bairros do Centro e do Capim Marinho é visível na imagem aérea, o que não ocorre entre o Capim Marinho e o Bairro Cidade Nova, onde as fronteiras se confundem.

A paisagem desse bairro é caracterizada pela predominância de casas e ruas de madeira, com uma diversidade de *designs* criativos da arquitetura tradicional, identificadas desde as casas mais sofisticadas até as mais modestas. Esses elementos definem a identidade do bairro e configuram-no como um espaço de resistência dentro da própria cidade, que se apresenta, a partir da inspiração miltoniana, cheio de contrarrazionalidades (Santos, 2013).

Esse bairro enfrenta a carência de serviços e de fixos públicos, especialmente de áreas adequadas de lazer, o que leva os moradores a se deslocarem para o centro, “lá pra frente”, como relata um morador. A comunidade, no entanto, encontra alternativas para o seu lazer, utilizando-se de criatividade que se manifesta nos banhos de rio, nos encontros nos trapiches e na apropriação das ruas de madeira e de áreas improvisadas, em solo seco, para atividades lúdicas. Essas práticas espaciais, contudo, são ameaçadas pelos problemas decorrentes da falta de saneamento básico, que compromete a saúde pública, os recursos hídricos e a dignidade humana desses residentes.

A criação de um novo bairro, chamado de Cidade Nova⁷³, está intrinsecamente ligada à evolução urbana da cidade, à complexa questão da posse de terras na região e aos problemas urbanos do bairro Capim Marinho (Fotografia 22).

As terras nas quais a sede municipal se localiza têm as suas raízes, como já mencionado, em uma doação feita por Micaela Ferreira à Igreja, que abrange o bairro central e uma porção do Capim Marinho. Esse último, por sua vez, expandiu-se sobre outra porção de terras privadas pertencentes a Domingos Dias Cardoso, legítimo afuaense, filho de português, conhecido na cidade como seu Nezinho. Sua trajetória como agricultor e seringueiro, em plena época do auge da borracha, permitiu-lhe adquirir as terras.

A propriedade da família Cardoso, de 102 hectares, inicia-se onde as terras de Dona Micaela terminam, delimitada por dois igarapés que cruzam a cidade e que funcionam como marcos divisórios naturais das propriedades: o igarapé Amoreira pelo lado do rio Cajuúna e o igarapé Santana pelo rio Marajózinho, respectivamente.

Com o crescimento urbano desordenado, houve uma intensa ocupação irregular dessas terras. Ao mapear o crescimento urbano de Afuá entre os anos de

⁷³ Informação concebida em entrevista de pesquisa com Rubivam Cardoso, morador de Afuá, um dos onze filhos da família proprietária das terras, que é herdeiro e principal idealizador do projeto Cidade Nova. A entrevista foi realizada em Afuá (PA) no dia 14 de setembro de 2023.

1986 e 2016, Lima *et al.* (2023) fornecem uma dimensão quantitativa considerável da evolução da área urbana em diferentes períodos acompanhados do crescimento populacional:

[...] a área urbana, em 1986, possuía 0,22 km², passando para 0,50 km², em 1999. Nesses treze anos, Afuá cresceu, aproximadamente, 127%. Após os anos 2000, a cidade ganhou uma dinâmica espacial mais significativa, sendo que no ano de 2005, passou a ter uma área de 0,78km² (56% de aumento, a partir de 1999); passada uma década, o crescimento se intensificou, registrando, em 2016, uma área de 1,18 km², um aumento de 50% (0,40 km²) em 10 anos. Entre 1986 e 2016, ou seja, em 30 anos, a área urbana cresceu mais de 436%, a uma taxa de 14,5% ao ano. Este crescimento é o reflexo do crescimento populacional. Segundo o IBGE (2010), em 1980, a cidade possuía 2.209 habitantes; em 1991, a população urbana aumentou mais de 85%, passando para 4.093; em 2000, a população urbana passou a representar 23% da população total, possuindo 6.782 moradores. No Censo de 2010 (IBGE, 2010), a população da cidade representava 27% do total de moradores do município, somando 9.478 habitantes, tendo crescido 40% entre 2000 e 2010 (Lima *et al.*, 2023, p. 15).

Esses dados reforçam a crescente demanda por moradias, infraestrutura e serviços públicos que o bairro central não poderia suprir. Essa situação intensificou a expansão urbana por intermédio da ocupação irregular das terras da família Cardoso, formando o bairro do Capim Marinho. Com os problemas decorrentes de infraestrutura urbana precária, do saneamento básico e abastecimento de água deficientes, da carência de serviços públicos, da degradação ambiental e da marginalização local, a intervenção do poder público tornou-se necessária. Ao buscar regularizar a situação, a prefeitura negociou 51 hectares das terras ocupadas com a família proprietária. Apesar do acordo, a ocupação irregular ultrapassou os limites da área acordada.

Diante dessa situação, a família proprietária, em uma visão de futuro, liderada por Rubivam Cardoso, projetou o loteamento das terras para a criação de um novo bairro. Assim, o Cidade Nova, em parceria com a Prefeitura, surge como uma medida para regularizar a ocupação das terras e planejar o crescimento urbano de forma organizada, usufruindo de alternativas que respeitem a ecologia humana local. Esse tipo de intenção revela um potencial de se pensar, conforme sugere Santos (2008, 2014), em futuros com soluções mais cidadãs, a partir da ideia de menor impacto nas áreas verdes preservadas, na atenção aos limites dos recursos hídricos e na infraestrutura planejada para o bem-estar da comunidade.

Dessa forma, o projeto urbanístico, em execução, prevê a criação de cerca de 1.500 lotes padronizados de 10x20 metros, com condições de vendas facilitadas e

com custos acessíveis à população, além de lotes maiores em áreas estratégicas, a exemplo das localizadas à beira dos rios.

O projeto contempla, ainda, a concepção de quatorze ruas e nove avenidas, previstas em concreto. Embora as ruas do Cidade Nova tenham atualmente largura de três metros, semelhante a do bairro Central e do Capim Marinho, o planejamento futuro prevê 11 metros de largura total. Dessa metragem, cerca de quatro metros de cada lado serão destinados à arborização, à iluminação pública e à instalação de lixeiras urbanas, conforme as diretrizes da engenharia e da Prefeitura.

É importante refletir que a criação de um bairro novo, por si só, não é suficiente para resolver os problemas sociais da cidade. É necessário que o poder público adote medidas complementares de sérios investimentos em política pública sanitária por ser um dos maiores desafios de Afuá. Os moradores do Bairro Capim Marinho são os que mais padecem com a ausência de saneamento básico (Lima *et al.* 2023). Portanto, não superar esse problema nesse bairro com soluções adequadas pressupõe expandi-lo ao novo bairro e, conseqüentemente, afetar a cidade inteira.

Lima *et al.* (2023) explicam que há uma ausência total de sistemas de tratamento de esgoto nas residências, seja fossa seca, negras ou séptica. A situação é agravada pela presença de um lençol freático bastante superficial que torna toda a cidade vulnerável, independentemente da localização das residências. Isso ocorre porque o solo não tem capacidade de filtrar os poluentes lançados nas fossas antes de atingir o lençol freático, resultando em sua contaminação, que, por sua vez, leva à contaminação da água superficial, amplamente utilizada pelos moradores para diversas atividades domésticas, expondo-os, assim, a sérios riscos de doenças, como verminose, hepatite, diarreias etc. (Lima *et al.* 2023).

A grave crise de saneamento afeta a distribuição deficiente e desigual de água tratada na cidade, onde apenas 16,51% da população recebe água por meio da rede geral da Companhia de Saneamento do Pará (COSAMPA) (IBGE, 2022), com constantes interrupções que afetam o cotidiano das pessoas. Diante desse déficit, muitos moradores improvisam, captando água do rio com bombas para o seu consumo, expondo-os aos riscos de contaminação mencionados anteriormente (Lima *et al.*, 2023).

Apesar de muitos fazerem o tratamento da água natural por decantação com sulfatado de alumínio para consumo e, inclusive, para venda em galões, o processo

não garante a potabilidade da água, o que aumenta a incidência de doenças hídricas. De acordo com o IBGE (2024), a taxa de 141,6 internações por diarreia para cada 100 mil habitantes/por ano é extremamente alta, o que evidencia sua gravidade e a urgência de soluções viáveis.

Assim, a ausência de sistemas de tratamento de esgoto, aliada à distribuição deficiente de água tratada, configura um círculo vicioso⁷⁴ de precarização urbana. Nele, os problemas se retroalimentam e desdobram-se, a exemplo da sobrecarga das UBS presentes no bairro Central e no Capim Marinho. Essas UBS atendem à população da área urbana e às áreas rurais que buscam atendimento na cidade (Lima *et al.*, 2023). Essa situação impacta melhorias na saúde da população e o direito a uma qualidade de vida coerente com seu modo de vida em uma cidade pequena amazônica.

Dentre suas particularidades, tem-se a fonte de energia de Afuá, gerada em termelétricas a diesel, que são operadas pela Guascor, uma empresa multinacional espanhola terceirizada pela concessionária estatal Rede CELPA que funciona 24h, embora seja comum picos de energia durante o dia. Afuá possui um grande potencial para a geração de energia solar, sendo utilizados em prédios públicos (Afuá, 2018).

Diante desse contexto, sob um olhar para além de infraestrutura técnica, é importante considerar a ecologia humana, espacial e cultural dos afuaenses, isto é, a relação inseparável entre os moradores, o rio e a floresta, que se manifesta nas práticas espaciais e sociais do cotidiano da cidade, a sua sacionatureza, nos termos de Swyngedouw (2009). Ainda que as desigualdades sociais e mudanças ambientais ameacem essas relações, Afuá se mantém resistente com suas diversas manifestações culturais presentes em suas moradias coloridas, nas ruas, nos trapiches, nas festividades religiosas, nos festivais de música e nos costumes, que celebram a identidade local.

3.4.2 Expressões socioespaciais da cultura afuaense

⁷⁴ Para Santos (2014c, p. 144), em um “território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumentem”. Para o autor, o círculo vicioso descreve essa lógica perversa e desigual. Nele, a deficiência inicial de bens e serviços para as necessidades inadiáveis de uma enorme parcela da população encontra barreiras que impedem a implantação de soluções, mantendo a permanência da precariedade.

Afuá é uma das cidades amazônicas que possui uma relação intrínseca e particular com o seu ambiente natural. Situada sobre uma área de várzea, a cidade tem sua organização territorial e cultura profundamente influenciada pelos rios e pela floresta que a rodeia. A dependência do regime das marés, com suas inundações periódicas, molda e transforma as vivências cotidianas e a paisagem urbana local.

Para adaptar-se às condições naturais de um ambiente alagável, a cidade foi elevada a um metro do solo para proteger as construções das cheias. No entanto, essa altura nem sempre é suficiente para conter as águas de ultrapassarem o nível de muitos espaços urbanos, como o que acontece no período de maré lançante⁷⁵ que, a cada três anos, deixa grande parte da cidade imersa nas águas. Com as mudanças climáticas e o aumento do nível do mar, o fenômeno passou a ser mais frequente, o que representa um desafio adicional para se pensar na cidade.

Na maré lançante, que dura normalmente três dias, as águas sobem a ponto de cobrirem as ruas, as praças e o cemitério municipal. De tão acostumados com esse ciclo natural e com os caminhos da cidade, muitos afuaenses não se intimidam em andar e pedalar pelas principais ruas que conectam um bairro ao outro, mesmo submersas e sem visibilidade, para realizar as tarefas que precisam exercer diariamente.

As águas grandes promovem uma nova espacialidade, mesmo que temporária, de usos e significados diferentes daqueles que acontecem comumente nas ruas e nas praças da cidade. A força da natureza, nesse contexto, converte-se em criatividade adaptativas para reforçar sociabilidades, encontros e brincadeiras entre os seus, e, por isso, considerado por muitos moradores um momento de celebração e festa.

Essa festa, enquanto experiência social e culturalmente significativa, por sua vez, manifesta-se como um dos elementos articuladores do direito àquilo que se poderia chamar, com base nos ensinamentos de Lefebvre (2016) de vivência da cidade. Apesar do aspecto lúdico e festivo, cabe lembrar que nem todos os moradores

⁷⁵ “As marés afetam o nível da água, as velocidades das correntes e a extensão das áreas alagadas no Estuário Amazônico” (Barthem; Goulding; Venticinque, 2024, p. 63). O Estuário Amazônico possui um sistema de marés semidiurnas, com duas marés altas e baixas diárias e relativamente uniformes, classificadas como macromarés por apresentar amplitudes de 4-6 metros. Perto do mar, a amplitude das marés de sizígia, que ocorrem durante as fases de lua cheia e nova, podem chegar a 10m ou mais quando associadas ao efeito do vento. As marés mais intensas ocorrem no decorrer do primeiro semestre do ano, quando os ventos alísios de sudeste são mais fortes e a vazão dos rios Amazonas, Xingu e Tapajós são maiores (Barthem; Goulding; Venticinque, 2024, p. 65). Esse fenômeno das marés de sizígia, conhecido popularmente em Afuá como maré lançante ou maré de águas grandes, ocorre nos meses de março a abril.

vivenciam as cheias da mesma forma, visto que elas podem acarretar desafios e dificuldades de acessibilidade, sobretudo, para as pessoas mais vulneráveis fisicamente, como idosos, crianças e pessoas com deficiência.

Em Afuá, a dinâmica urbana se desenvolve sobre um traçado ortogonal que se expandiu, desde a sua fundação, alinhados aos rios (Costa, 2020). Nele, o deslocamento se dá por passarelas elevadas, chamadas de ruas, construídas sobre palafitas. A denominação rua, e não estiva quando falamos sobre Afuá, é um termo predominante entre os afuaenses, que reflete o uso cotidiano e uma identidade territorial ribeirinha.

Da mesma forma, a distinção entre ruas e pontes torna-se importante estabelecer por se tratar de uma percepção dos moradores. Enquanto as ruas representam as vias principais, configurando-se como uma infraestrutura organizada por um padrão específico de conhecimento local, pensados para atender às necessidades dos diferentes modais da cidade; as pontes são consideradas soluções improvisadas, construídas em ocupações irregulares, cuja infraestrutura padrão de rua ainda não alcança.

As ruas apresentam-se em duas versões: as tradicionais palafitas de madeira; e as modernas estruturas de concreto. As ruas de madeira, predominantes desde a fundação da cidade, são símbolos materiais e imateriais da identidade territorial de Afuá, construídas com materiais locais e por carpinteiros criativos.

A partir da década de 1980, a cidade iniciou um processo de modernização da sua infraestrutura, com investimentos para a substituição de ruas de madeira por ruas e mobiliários urbanos (guarda-corpo, muro de arrimo etc.) de concreto para fins de mobilidade e estética da frente da cidade, além da construção de equipamentos urbanos, como escolas, sedes do município e UBS, no bairro Central (Afuá, 2006).

Ao longo dos anos, a substituição das ruas de madeira pelas de concreto, especialmente no Centro, ocorreu de forma gradual, motivada por fatores relacionados ao alto custo de manutenção das vias, com a troca de tábuas a cada três anos ou quando as peças estão danificadas; e à necessidade de proteger a floresta, diante do desmatamento ilegal e da insustentabilidade ambiental (Monteiro, 2015; Bibas, 2017).

Em junho de 2024, coincidentemente antes das eleições desse ano, a substituição foi concluída por completo. Concomitantemente, no bairro do Capim

Marinho, com ruas predominantes de madeira, realizaram-se a reforma das vias, com as trocas e as manutenção das tábuas por novas, e as construções de novas ruas.

A cidade apresenta um perfil de mobilidade urbana singular, caracterizado pela ausência de veículos motorizados, cuja circulação terrestre é proibida pela legislação municipal (Afuá, 2006). Essa restrição confere às vias um caráter predominantemente pedestre e cicloviário, em que o caminhar e o uso ativo de bicicleta – e suas variações – equiparam-se, em relevância, ao papel dos rios na dinâmica de mobilidade e de localização geográfica, uma vez que influencia também os fluxos das pessoas e a distribuição das atividades urbanas em relação aos pontos de interesses na cidade.

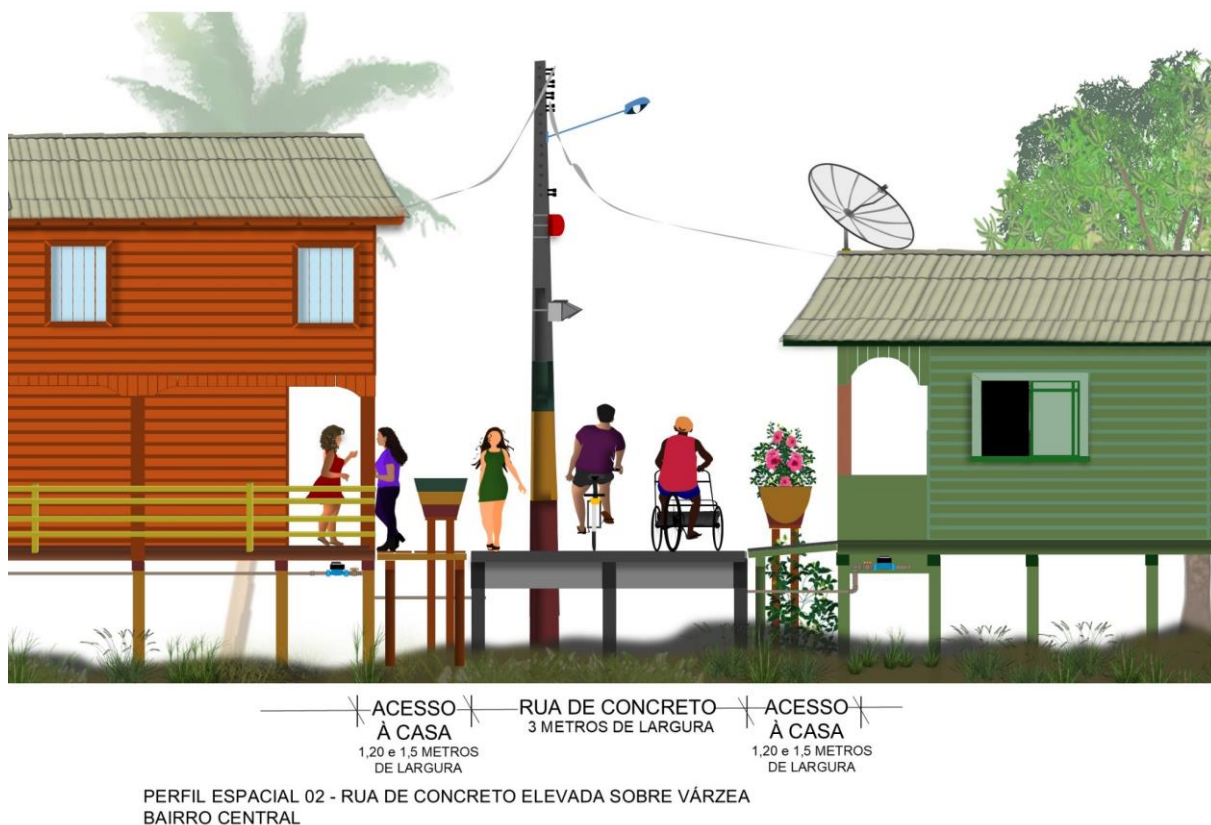
Embora as circulações em palafitas sejam objetos comuns em muitas comunidades e cidades ribeirinhas, as de Afuá possuem especificidades que as tornam interessantes para tratar de acessibilidade espacial nesse contexto urbano ribeirinho. O *design* dessas vias mantém perfis espaciais com medidas e padrões apreendidos das experiências e vivências dos regimes da maré, dos conhecimentos locais e de adaptações às variações de corpos e modais que circulam pela cidade.

As ruas, tanto de madeira quanto de concreto, são pensadas de forma niveladas, com uma altura aproximada de 1 metro em relação ao solo alagadiço. A largura das circulações varia entre 3 e 5 metros, conforme o perfil esquemático dos dois bairros, respectivamente, nas Figura 6 e Figura 7, com exceção do Centro, na Av. Barão do Rio Branco, com 8 metros de largura.

A integração do mobiliário urbano ao *design* das vias de concreto sobre várzea se manifesta por meio de uma distribuição estratégica fora da área de circulação livre, que inclui lixeiras, jardineiras e postes de iluminação dispostos paralelos à rua. Essas se aliam a áreas de descanso e de contemplação, como bancos e recantos com pergolados de madeira coloridos, instalados ao longo das vias e nos cruzamentos (Figura 6).

Entretanto, essas expressões socioespaciais não são distribuídas de forma equitativa em todas as áreas da cidade. Seabra (2004) afirma que a espacialidade específica do capitalismo torna-se mais clara se examinada a partir da vida cotidiana, porque o cotidiano não pode perpassar sem espaços e tempos apropriados (territórios de uso) e o grau de exclusão e desigualdades explicam essa espacialidade.

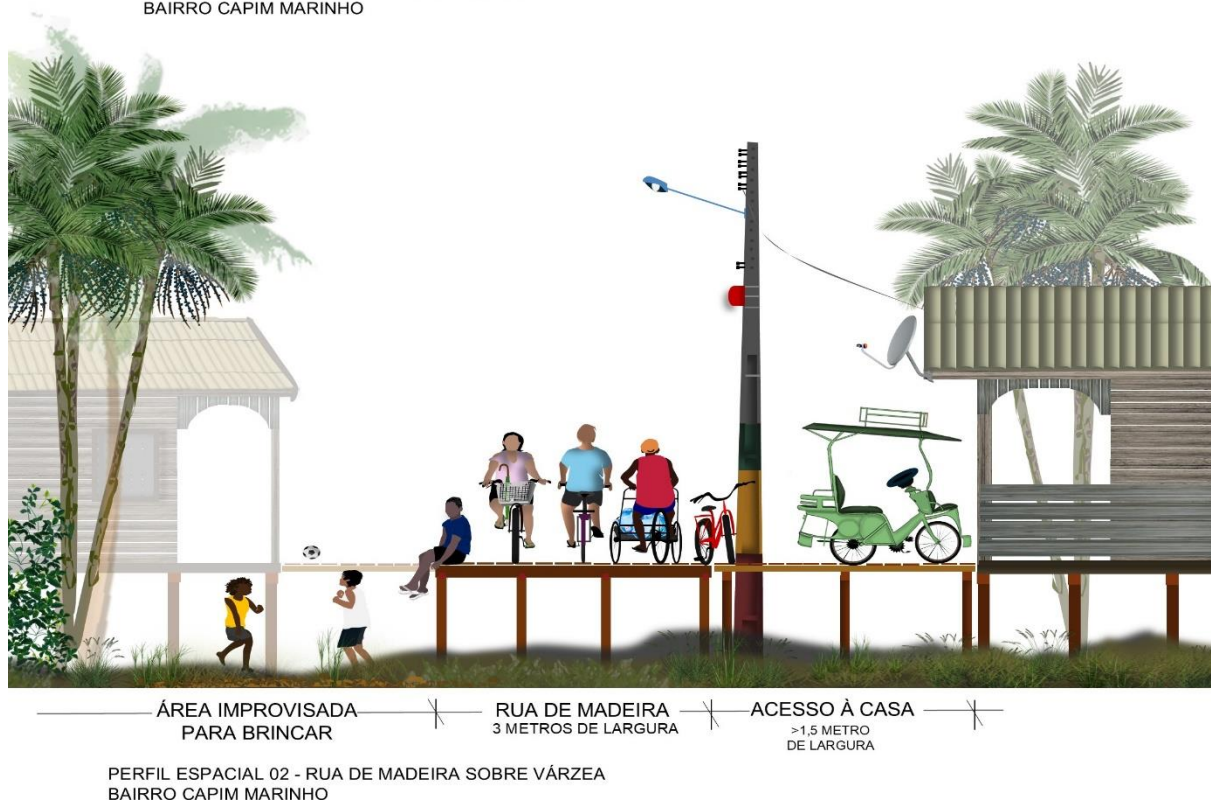
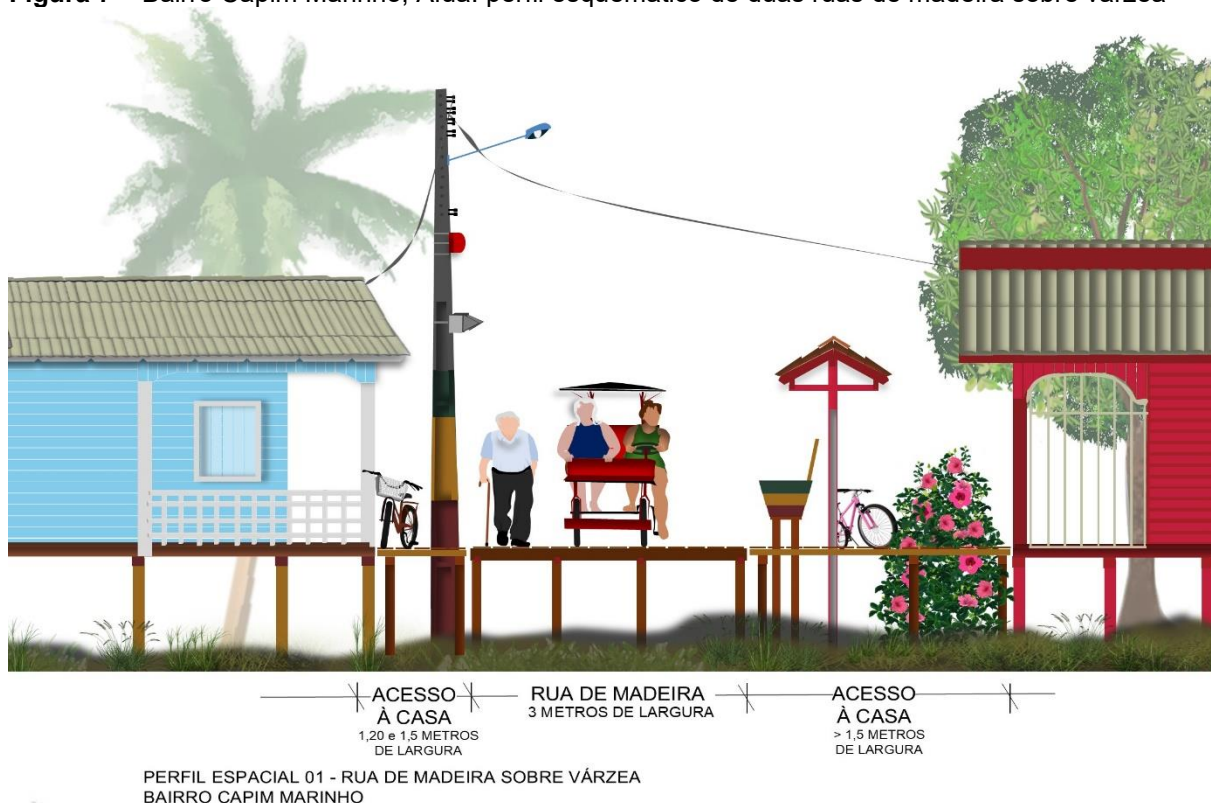
Figura 6 – Bairro Central, Afuá: perfil esquemático de duas ruas de concreto sobre várzea



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: nos perfis espaciais 01 e 02 do bairro Central, observa-se que os mobiliários urbanos estão instalados na faixa de serviço, área paralela à via. Essa disposição contribui para uma circulação livre de obstáculos na rua de concreto, beneficiando pedestres e ciclistas. Entre esses mobiliários, destacam-se lixeiras, postes de iluminação, recantos com áreas de descanso, bancos e floreiras. Além disso, nota-se maior distribuição de água nesse bairro.

Figura 7 – Bairro Capim Marinho, Afuá: perfil esquemático de duas ruas de madeira sobre várzea



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: nos perfis espaciais 01 e 02 do bairro Capim Marinho, notam-se poucos mobiliários urbanos ao longo das ruas de madeira. Diante dessa ausência de espaços de convívio adequados, muitas crianças utilizam áreas improvisadas para brincar, seja na várzea, sobre caroços de açaí ou na própria via. Além disso, observa-se também a forte presença de casas de madeira com um bom afastamento frontal em relação à rua.

A concentração do setor administrativo e comercial no bairro Central exerce uma influência direta na alocação de recursos urbanos, visíveis na maior densidade de serviços, equipamentos e de investimentos em mobiliário urbanos para o bairro.

Por outro lado, o bairro do Capim Marinho apresenta uma carência significativa desses objetos em seu território de uso (Santos, 2005, 2008). Essas disparidades, que envolvem as relações de poder, refletem sobre a desigual distribuição de recursos e os limites de oportunidades que contribuem para a precarização das condições de vida de uma população vulnerável e que só aumenta.

A vida urbana, que geralmente se intensifica por volta das 8h da manhã, assume um ritmo distinto nos trapiches, nas feiras e nas ruas ribeirinhas ao longo do dia. As ruas se destacam pelo intenso fluxo de pessoas, bicicletas e suas diversas adaptações, que transcendem a funcionalidade individual e atendem às necessidades coletivas do cotidiano afuaense.

Exemplos de inventividade local são os bicitáxis, uma engenhosa fusão de duas bicicletas, que sustentam uma estrutura adaptada para acomodar passageiros, e criados, em 1995, pelo Sr. Sarito Souza⁷⁶. O modelo se popularizou e ganhou outras versões de *designs*, entre elas, as de serviço público, como as bicilância, uma versão adaptada com macas para a prestação de socorro e resgate, e dos bombeiros (Fotografia 23 A, B e C).

De acordo com o Sr. Sarito (2023), o bicitáxi transcendeu a função de transporte, tornando-se um elemento cultural e de lazer na cidade. Essa transformação é evidenciada em eventos como a festividade de Nossa Senhora da Conceição⁷⁷ e o Festival do Camarão⁷⁸, nos quais ocorrem concursos de fantasia para bicitáxis e bicicletas, com prêmios para a maior criatividade.

⁷⁶ Informação concebida por Sarito Souza, morador de Afuá, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 13 de setembro de 2023.

⁷⁷ A festividade de Nossa Senhora da Conceição, patrona da cidade, é uma grande festa religiosa que acontece em Afuá tradicionalmente em novembro. O Círio é realizado de três formas: Círio terrestre (com caminhadas da imagem em várias ruas e passarelas nos bairros Central e Capim Marinho); Círio fluvial (com várias embarcações que homenageiam a santa); e o Círio aéreo (com um passeio que sobrevoa a cidade, realizado por um avião devoto).

⁷⁸ O festival do Camarão surge no município de Afuá na década de 1980, idealizado por professores locais. A primeira edição surgiu como uma feira escolar para a arrecadação de recursos. Com o sucesso, ao longo dos anos, o evento cresceu exponencialmente, tornando-se um grande festival com shows e atrações nacionais. O nome “Festival do Camarão” celebra a abundância do crustáceo no município. O Festival agrega outros elementos importantes que acontecem durante a festa, como a escolha da Rainha do Festival, a Biciata e a Batalha camaroeira. Realizado tradicionalmente no mês de julho, em 2025 marcou a 41ª edição, consolidando-se uma tradição cultural e de arte, que desempenha um papel importante no fomento à economia local. O Festival atrai um grande movimento turístico, com mais de 30 mil pessoas vindos festejar o evento (Monte, 2025).

Fotografia 23 – Afuá, Pará: a criatividade local transforma a bicicleta em diversos modais



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: o bicitáxi se tornou tão importante na cidade que os condutores são chamados de bicitáxis e possuem associação própria para a sua regularização entre esses trabalhadores.



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2012.

Nota: o bicilância é utilizado para transporte de pacientes e é representado pela cor branca.



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: o bicitáxi adaptado para os serviços do corpo de bombeiros é representado pela cor vermelha.

Esse modal criativo oferece múltiplos benefícios para a comunidade e para a cidade, incluindo a ausência de ruídos excessivos e poluentes, a geração de renda e o potencial para a construção de cidades mais saudáveis e acessíveis. Essa criatividade local reflete sua qualidade enquanto flexibilidade equatorial, defendida por Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b).

Outro meio de locomoção adaptado da bicicleta é uma versão de cadeira de rodas que facilita a acessibilidade para pessoas com deficiência física e/ou com mobilidade reduzida na cidade. Diferentemente dos *designs* convencionais brasileiros, essas cadeiras de rodas são personalizadas e construídas com dimensões maiores para atender às especificidades de seus usuários e das características do meio ambiente físico particular de Afuá.

Algumas dessas adaptações se assemelham a triciclos e utilizam um mecanismo manual de propulsão, acionado por uma manivela no nível das mãos que simula o movimento de pedalar (Fotografia 24). Em outras variações, essa cadeira de rodas adaptada possui uma cobertura e um sistema de pedal convencional, mas com os comandos modificados para serem acionados pelas mãos (Fotografia 25). Em razão de suas dimensões, esse modal requer um espaço físico maior para passagem e manobra nos ambientes construídos, o que dificilmente é atendido.

O intenso movimento nas ruas sobre várzea de Afuá, até 2022, não seguiam as normas de trânsito, as placas de alertas ou as faixas de usos discriminados. Em vez disso, a comunicação era realizada por meio de códigos de comportamentos culturais compartilhados entre os moradores, que estabelecia as áreas e o sentido de circulação para pedestres e ciclistas (Fotografia 26). Apesar desse sistema informal funcionar entre os moradores, não estava imune a acidentes entre ciclistas e entre ciclistas e pedestres, essencialmente de pessoas mais vulneráveis fisicamente.

Em virtude disso, em julho de 2022, o Departamento de Trânsito do Estado do Pará (DETRAN) em parceria com a prefeitura de Afuá, finalizaram a implantação de sinalização visual horizontal e vertical das principais vias públicas (ruas de concreto armado), do bairro Central. O objetivo dessa iniciativa, conforme informado pela Prefeitura de Afuá (2022), foi organizar o tráfego e promover mais segurança para pedestres e ciclistas.

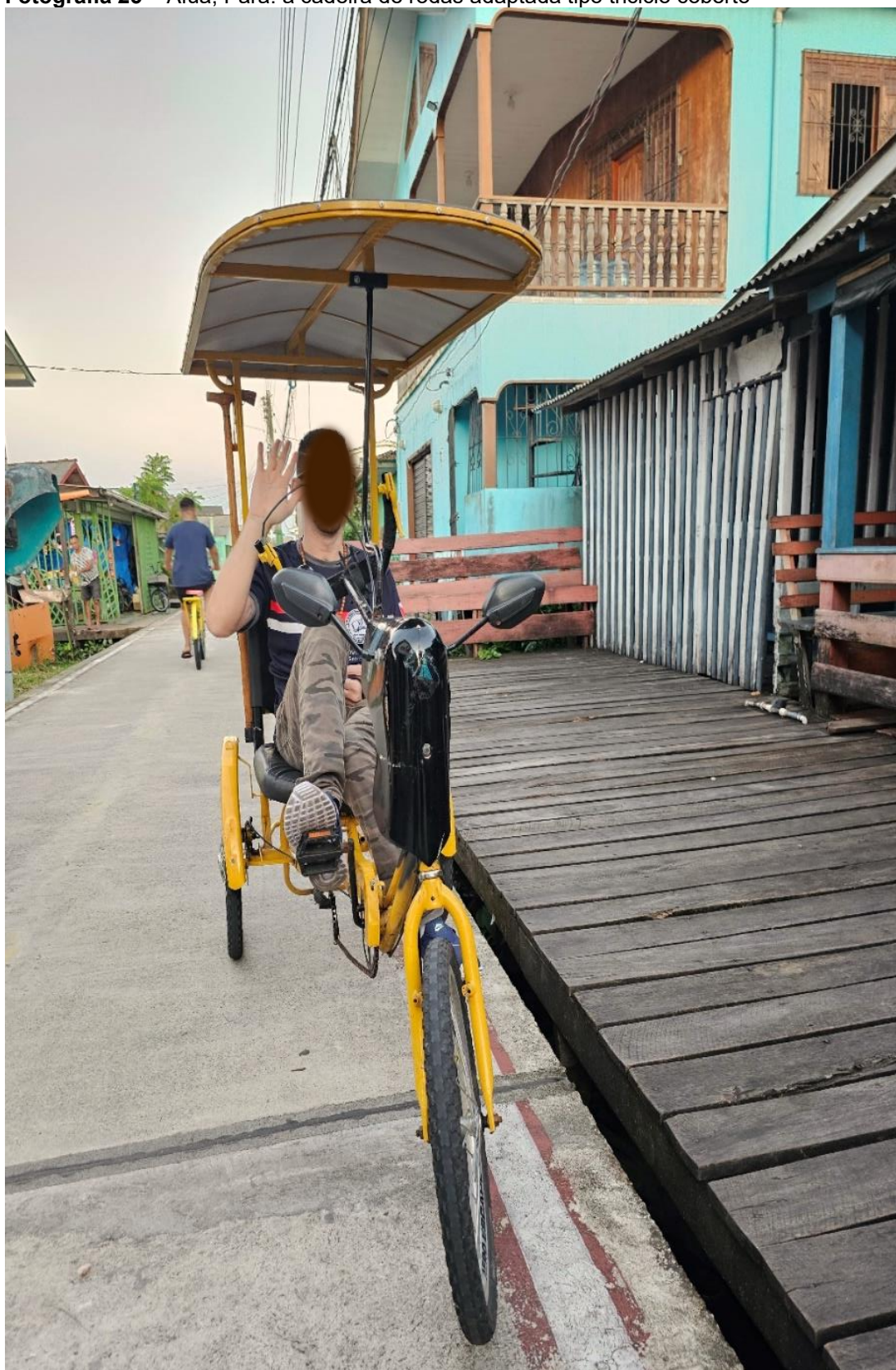
Fotografia 24 – Afuá, Pará: a cadeira de rodas afuaense



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2012.

Nota: a cadeira de rodas foi adaptada para atender à mobilidade do usuário na cidade, proporcionando um sentimento de pertencimento por ser um equipamento da criatividade afuaense. Embora a fotografia tenha sido tirada há 12 anos, esse morador ainda utiliza essa cadeira para se movimentar pela cidade.

Fotografia 25 – Afuá, Pará: a cadeira de rodas adaptada tipo triciclo coberto



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a cadeira de rodas afuaense é um equipamento importante que permite a mobilidade individual de pessoas com deficiência física. No entanto, suas características específicas ainda não são consideradas nos projetos urbanos da cidade.

Fotografia 26 – Afuá, Pará: Avenida Barão do Rio Branco antes da implantação de sinalização visual de trânsito de ciclistas e pedestres



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2012.

Nota: há 12 anos, uma imagem da Avenida Barão do Rio Branco revela a ausência de sinalização de trânsito horizontal e vertical. Apesar disso, observa-se que as pessoas respeitavam o fluxo de ida e vinda pela direita e pela esquerda, embora não houvesse uma definição clara de espaços físicos delimitados para pedestres e ciclistas.

Fotografia 27 – Afuá, Pará: Avenida Barão do Rio Branco, dois anos após a implantação de sinalização visual de trânsito de ciclistas e pedestres



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: após dois anos de implantação de sinalização visual horizontal e vertical na Avenida Barão do Rio Branco, observa-se que, embora as áreas para ciclistas e pedestres tenham sido delimitadas, as pessoas não conseguiram absorver completamente as novas regras de fluxos.

A implantação de sinalização visual representa um passo importante para melhorar a orientação e a segurança dos deslocamentos na cidade. No entanto, sua aplicação foi restrita às ruas de concreto no bairro Central, sem continuidade para o bairro do Capim Marinho. Além disso, a falta de envolvimento da comunidade nas decisões e a ausência de educação de trânsito prévia geraram um conflito com a cultural local. Por essa razão, nem todos conseguiram assimilar as novas regras impostas (Fotografia 27).

Nesse cenário, é relevante mencionar que Afuá é uma boa cidade para encontros. Para além dos trapiches e das ruas, a cidade conta com sete praças destinadas ao lazer dos afuaenses. No entanto, a distribuição desses espaços públicos não é igual: enquanto seis praças estão concentradas no bairro Central, apenas a Praça Nossa Senhora do Bom Remédio se localiza no Capim Marinho.

As praças do Centro são: Praça do Leão; Praça Albertino Baraúna; Praça Municipal Micaela Ferreira; Praça da Bíblia; Pracinha do Perpétuo Socorro; e a Praça do aeroporto. Para esta pesquisa, escolheu-se a Praça Albertino Baraúna como um recorte empírico, dada a sua importância histórica para a cidade.

A Praça Albertino Baraúna é um espaço de tradição e destaque na cidade, sendo um dos principais equipamentos públicos de lazer em Afuá, muito representativo para a comunidade local. Ao redor do logradouro da praça, estão localizados edifícios públicos de prestígio na cidade, como a Prefeitura, o Fórum, a Promotoria de Justiça e o Cartório, a Escola Estadual de Ensino Médio Leopoldina Guerreiro e a Casa do Artesanato. Além disso, na Praça existem quiosques de alimentação com sorveterias, lanchonetes e restaurantes, e a quadra “Dr. Nelson Salomão”, de concreto e coberta, destinada ao lazer e à prática desportiva (Fotografia 28).

Outro ponto importante é o fato de que dentro da praça existe um palco, denominado pela municipalidade como “camaródromo”, configurando-se como o espaço em que acontece a maior manifestação artística e cultural do município, o Festival do Camarão. Durante o evento, a praça sedia shows de bandas e apresentações diversas, a batalha camaroeira e atividades de lazer para crianças e adultos (Pará, 2019). Ademais, a praça também sedia outros eventos cívicos durante o ano.

Fotografia 28 – Afuá, Pará: Praça Albertino Baraúna



Autoria: Éder Furtado, out. 2023.

Nota: 01) Quadra Dr. Nelson Salomão; 02) Camaródromo; 03) Quiosque; 04) Rampa.

A Praça permanece em uso durante todo o dia, tendo em vista que há fluxo de pessoas ao longo do horário de funcionamento dos equipamentos públicos da municipalidade, de estudantes nos horários de entrada e saída das escolas, de crianças, adolescentes e adultos que utilizam a quadra em horários diversificados, dos banhistas, nos horários em que a maré está alta e permite o banho no local e à noite quando a praça recebe bancas e carrinhos de lanches, e, principalmente, o público adulto, que usufrui da praça para conversar, comemorar e entreter-se. Em determinados períodos do ano, os públicos aumentam durante as comemorações culturais e cívicas.

Em toda a sua extensão existem espaços acolhedores para pessoas descansarem no decorrer do percurso ou, simplesmente, para convívio social. Esses espaços se configuram como pequenos núcleos, dotados de infraestrutura básica para o conforto e a segurança.

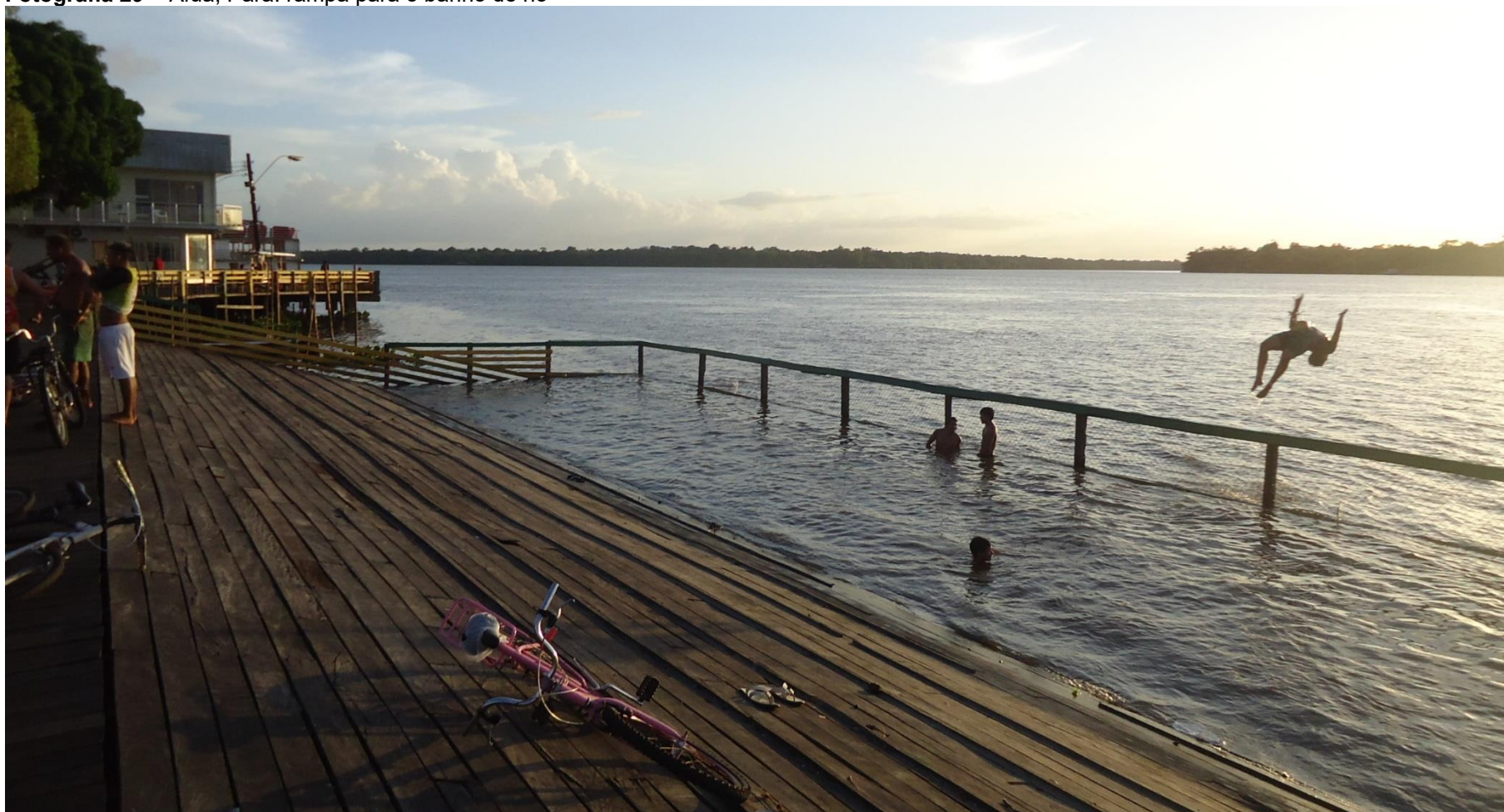
A Praça se destaca por ser uma das três em que a madeira ainda é o material predominante da sua forma espacial, um contraste com as ruas de concreto que a rodeiam. Assim, usou-se a madeira para a concepção dos tablados, dos guarda-corpos, bancos, lixeiras, floreiras e canteiros. Cada um desses elementos reflete a expressão socioespacial do saber dos artesãos e marceneiros da cidade. Além disso, as cores vibrantes desses mobiliários – vermelho, amarelo e verde – tornam-se uma identidade visual que representa a bandeira oficial da cidade.

A utilização da madeira remete a uma condição de aconchego, em que cada elemento concebido se torna um convite para ver, ouvir, falar e tocar, e isso promove uma interação profunda com a paisagem local.

A presença das árvores que sombreiam os bancos melhora o conforto térmico do ambiente construído. A espécie *ficus* (*Ficus benjamina*) é considerada inadequada para a arborização urbana nas cidades rígidas (Santos, 2013) por terem grandes raízes superficiais que danificam calçadas, fundações e tubulações. Em Afuá, sua utilização é valorizada por se adaptar bem ao ambiente de várzea.

Os banhos de rio são um costume que pode ser desfrutado em diversos cantos margeados pelos rios de Afuá, mas é na quadra da rampa que muitos afuaenses se reúnem para aproveitar essa tradição (Fotografia 29).

Fotografia 29 – Afuá, Pará: rampa para o banho de rio



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2012.

Nota: a rampa tornou-se um lugar de brincadeiras, festas e sociabilidades.

Essa rampa, que simula uma piscina natural, é uma estrutura de transição entre a praça e o rio que viabiliza lazer à comunidade com tablado inclinado que desce ao encontro da água. Com a maré baixa, o piso fica totalmente exposto, e com o aumento do nível d'água, as crianças aproveitam para se refrescar e brincar. Para evitar acidentes, que inclui a correnteza do rio, a piscina mantém uma delimitação com o guarda-corpo, que sinaliza até onde a área é segura para banho (Figura 8).

De acordo com um morador da cidade, o Entrevistado 5 de Afuá⁷⁹, o local em que a rampa está hoje abrigava, antigamente, duas estruturas de palafita para atracar as embarcações: uma rampa de um lado; e um trapiche do outro (Figura 9). Para ele, na lembrança de infância, essa disposição era mais divertida, porque as crianças pulavam de uma rampa e nadavam até a outra e brincavam de pira-pega (Figura 9).

Com o crescimento do Festival do Camarão, construiu-se o tablado suspenso, ocupando o espaço que antes era apenas chão coberto de mato, além de uma nova rampa de acesso para os banhos de rio. No entanto, o local registrou um aumento de afogamento, principalmente, por alcoolismo. Em razão disso, a rampa foi cercada com um guarda-corpo para prevenir novos acidentes. Em seu relato, ele expressa que:

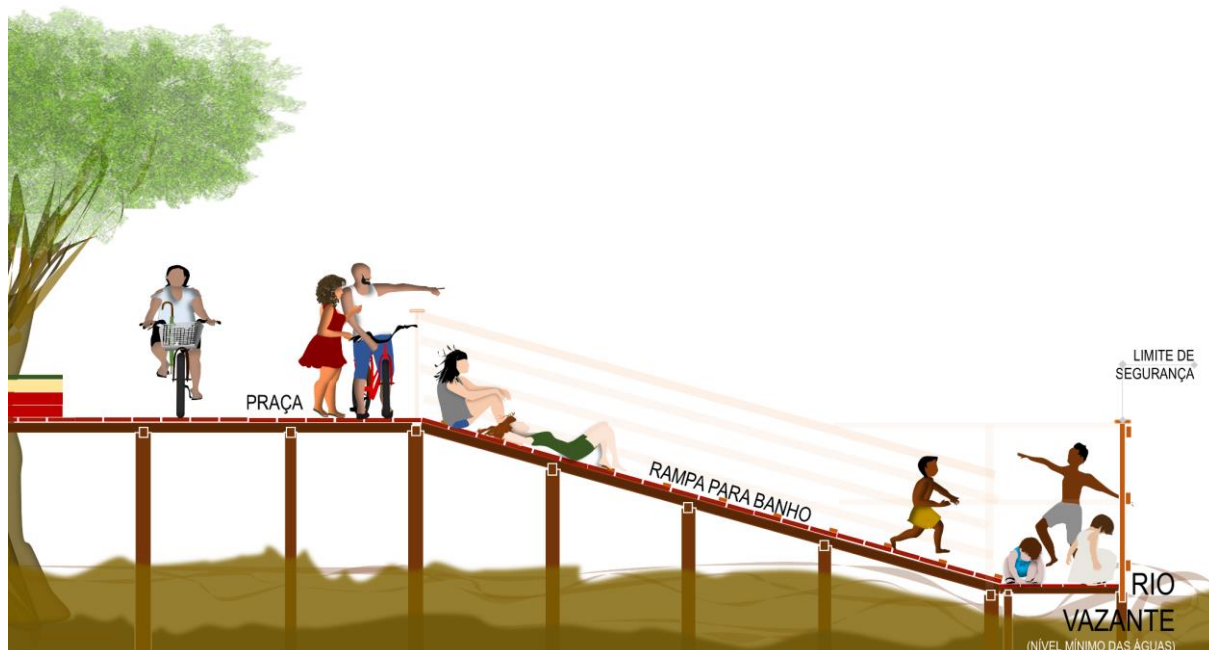
[...] hoje, tomar banho lá é como se fosse uma piscina. Mas, pelo menos pra mim, era mais divertido quando eu era criança, era aquela rampinha, porque a gente ficava pulando de um lado pro outro e agora não. Tem a cerca, tem que ficar subindo a cerca, e o pessoal fica mais lá de molho.⁸⁰

Em consonância com o exposto, a cidade de Afuá pode ser considerada um exemplo interessante do grande potencial de acessibilidade espacial que as pequenas cidades ribeirinhas podem oferecer. É uma das cidades que apresenta um *design* e uma arquitetura vernacular, ribeirinha, sintonizada com o que teoricamente tem-se chamado de socionatureza (Swyngedouw, 2009), muito presente na Amazônia. Nela, nota-se uma interação menos nociva do homem com os recursos naturais disponíveis em seu entorno, os quais serão discutidos com maior profundidade no capítulo 5.

⁷⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 7 de junho de 2024.

⁸⁰ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 7 de junho de 2024.

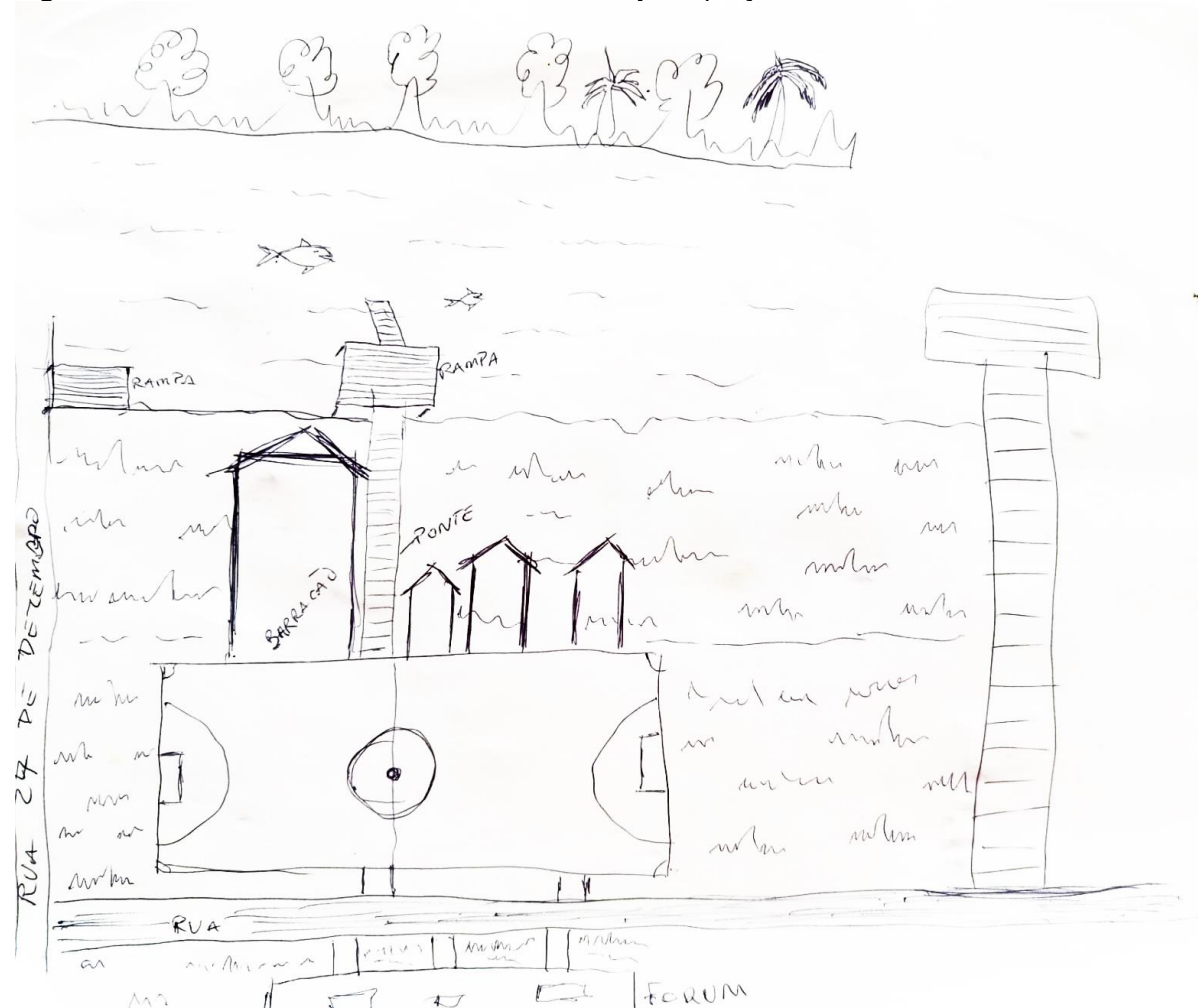
Figura 8 – Afuá, Pará: desenhos esquemáticos da rampa que forma uma piscina natural



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: os desenhos esquemáticos permitem visualizar o *design* proposto para o funcionamento dessa piscina natural, tanto na cheia quanto na vazante, e ilustram também de que forma as pessoas desfrutam desse espaço de sociabilidades.

Figura 9 – Afuá, Pará: desenho de como era o arranjo da praça antes do tablado de madeira e a rampa



Autoria: Entrevistado 5 de Afuá, 2025.

Nota: realizado pelo morador de Afuá, o desenho ilustra a disposição da praça principal antes da implantação do tablado de madeira e da rampa. Na imagem, mostra-se a quadra de esporte construída de concreto e suspensa. Ao redor, havia um barracão e três casas ao lado para vender comida e artesanato.

A partir da apresentação da presença da cidade ribeirinha na metrópole de Belém, na cidade média de Macapá e na pequena cidade de Afuá, com os seus respectivos recortes empíricos, torna-se relevante aprofundar a discussão no tocante à forma por meio das quais essas realidades urbanas se refletem nas Leis e Normas nacionais de acessibilidade. O próximo capítulo, portanto, dedicar-se-á a analisar se o *design* universal e a acessibilidade espacial difundida nessas regulamentações dialogam, de fato, com a urbanodiversidade da Amazônia ribeirinha.



CAPÍTULO 4 – O DIREITO À ACESSIBILIDADE NA AMAZÔNIA URBANA RIBEIRINHA

O presente capítulo objetiva analisar de que modo as políticas de acessibilidade, por meio das normas técnicas e do *design* universal, vêm sendo implementadas em contextos urbanos ribeirinhos. Busca-se, também, verificar se essa implementação contribui para o reconhecimento e o respeito ao modo de vida dos povos tradicionais, entendendo essas lutas como parte do direito à cidade amazônica.

Para tanto, pretende-se buscar elementos teórico-metodológicos que se aproximem das realidades cotidianas das populações ribeirinhas, a fim de alcançar medidas de acessibilidade mais coerentes com seu modo de vida e com os valores da floresta e do rio, enquanto direito à acessibilidade da Amazônia ribeirinha.

4.1 O direito à acessibilidade na Amazônia ribeirinha

O direito à acessibilidade resguarda o ir e o vir de todos os indivíduos, dotados de poderes que atravessam e permitem acessar os demais direitos fundamentais inerentes a todos os cidadãos, como a vida pública, o emprego, a saúde, a educação, o lazer e a moradia. No entanto, sua aplicabilidade esbarra nas diversas versões de cidades e contextos urbanos diferenciados que o território brasileiro abarca e, com isso, os desafios a serem vencidos para que elas sejam, de fato, mais democráticas e acessíveis.

Em se tratando da sociedade amazônica, em especial nos espaços urbanos ribeirinhos, a acessibilidade é mais um direito negligenciado à população por tantos vieses, a exemplo da valorização multicultural, comumente negada nos âmbitos públicos e privados na região.

Quanto às lutas por direitos, as quais não se esgotaram no texto da Constituição Federal (Brasil, 1988), destacam-se aquelas protagonizadas pelas pessoas com deficiência. Há um movimento de evolução social em compreender e reconhecer, mesmo que pela força de leis específicas, a relevância da efetiva inclusão e participação de todos (independentemente de classe, raça, poder aquisitivo, deficiência etc.) nas mais diversas esferas sociais.

Nesse processo, que se inicia em meados da década de 1980, foram criados conjuntos de leis, decretos e normas de acessibilidade que estabelecem

os direitos civis das pessoas com deficiência, a fim de possibilitar sua liberdade de participação plena no destino da sociedade.

Dentre os principais instrumentos legais, a Lei Brasileira de Inclusão, a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Brasil, 2015b), também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, constitui-se um grande avanço na construção de cidadania, baseada na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD) da Organização das Nações Unidas (ONU) de 2007. Seu texto é o principal defensor dos direitos desse grupo no Brasil, o qual reúne diretrizes de acessibilidade e conduta que dão protagonismo às pessoas com diversos tipos de deficiência.

Dentre as relevâncias desse documento, está a mudança na abordagem sobre o conceito de deficiência do modelo médico ao modelo biopsicossocial. No modelo médico, a deficiência é dada como objeto das Ciências da Saúde, ao passo que as características físico-cognitiva do indivíduo são deslocadas do contexto social, sendo interpretadas como um dado “natural” (Silva, 2022).

Em oposição, tem-se o modelo social da deficiência que defende a deficiência como uma forma valiosa de estar no mundo, por meio da qual as sociedades devem trabalhar para aceitar, acolher e preservar a diversidade, em vez de curar ou reabilitar (Hamraie, 2016). Assim, o modelo social denuncia as diferentes barreiras – que podem ser físicas (rampas, calçadas quebradas etc.), comunicacionais (falta de Libras ou Braille etc.), ou atitudinais (preconceito, exclusão etc.) – que impedem o usufruto dos direitos humanos e das liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência (ONU, 2006; Silva, 2022).

Em uma tentativa de conciliar essas duas perspectivas – a médica e a sociológica, a Lei de Inclusão (Brasil, 2015b) adota o modelo biopsicossocial em sua abordagem. Esse modelo (híbrido) reconhece os aspectos empíricos da vivência da deficiência, por levar em consideração as barreiras sociais e as dimensões pragmáticas e particulares da experiência da deficiência (Silva, 2022). Portanto, essa lei reconhece e reforça que a deficiência reside nos arranjos, nas formas espaciais, nos objetos, no ambiente construído e na estrutura social, manifestando-se na falta de oportunidades impostas pelo governo e pela sociedade, e não centrada nos indivíduos.

Essa mudança de perspectiva desafia as lógicas culturais do capacitismo⁸¹, que é uma forma de preconceito com as pessoas com deficiência, enquanto “ideologia da habilidade” (Hamraie, 2016). Dessa forma, abordar a acessibilidade espacial remete à materialidade que incorpora a diversidade humana e suas necessidades específicas como elementos sensíveis e relevantes a serem considerados em todas as camadas de um projeto de *design*, arquitetônico e urbanístico.

Enquanto instrumento legal para alcançar metas sociais e de direitos humanos, a acessibilidade se traduz em um conjunto de medidas técnicas para garantir o acesso, o uso, a informação e a participação do maior número possível de pessoas em espaços urbanos e em edificações públicas e coletivas; dotando-os de condições materiais que assegurem igualdade de oportunidades e sem discriminações (Brasil, 2015b, 2020). Portanto, acessibilidade espacial está intrinsecamente conectada às formas-funções⁸², sobretudo, quando relacionadas ao direito de ir e vir, à ampliação da participação e do convívio social e ao pleno exercício da cidadania.

No entanto, quando se fala em produção do espaço construído, cabe analisar para quem ele é produzido e quais são os valores dominantes nesse processo. Tal análise é relevante, visto que isso se desdobra em disparidades políticas, econômicas e sociais que podem interferir na mudança ou na permanência das carências dos ambientes construídos em muitas paisagens brasileiras, afetando a liberdade de ir e vir de uma parcela significativa da sociedade.

No que tange à aplicabilidade das Leis de Acessibilidade, apresenta-se a Norma Técnica Brasileira NBR nº 9050/2020 (Brasil, 2020), que estabelece as diretrizes técnicas de acessibilidade a serem aplicadas nas etapas de projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações.

⁸¹ Capacitismo é a atitude preconceituosa que hierarquiza as pessoas em função da adequação de seus corpos a um ideal de beleza e capacidade funcional. Com base no capacitismo, discriminam-se as pessoas com deficiência. O que se chama de concepção capacitista está intimamente ligada à corponormatividade, que considera determinados corpos como inferiores, incompletos ou passíveis de reparação/reabilitação quando situados em relação aos padrões hegemônicos funcionais/corporais. Atitudes capacitistas contra pessoas com deficiência refletem a falta de conscientização sobre a importância de sua inclusão e da acessibilidade (Melo; Fernandes, 2013).

⁸² Uma forma e uma função resultam em um fixo, objetos, pontos de apoio em que acontece a vida de uma sociedade (moradia, trabalho, lazer), o seu cotidiano (Santos, 2014a).

Trata-se de um documento que define os parâmetros e critérios técnicos para garantir a acessibilidade espacial nos ambientes construídos.

No entanto, grande parte desses parâmetros é pensado sob a lógica de cidades padronizadas, ideais e, utilizando os termos de Maricato (2000), formais e legais, das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul do Brasil, desconsiderando todas as outras diversidades territoriais e culturais do país.

Existe uma tensão na aplicação da legislação de acessibilidade no Brasil no tocante ao que ela admite na teoria e ao que exige legalmente na prática. Embora a Lei nº 13.146/2015 (Brasil, 2015b) mencione a aplicação da “lógica do razoável” – um conceito jurídico que admite certa flexibilidade na execução de normas, reconhecendo que, em alguns contextos (geográficos, históricos, culturais, econômicos etc.), a aplicabilidade integral pode ser inviável, excessivamente onerosa ou descaracterizante. Nesses casos, admite-se a adoção de soluções alternativas (fora do padrão) de acessibilidade normativa.

Em contrapartida, na prática, as normas de acessibilidade são de aplicação compulsória. Em outras palavras, as diretrizes técnicas não são sugestões para escolhas, mas, sim, requisitos legais obrigatórios que devem ser cumpridos em projetos, construções e adaptações.

Dessa forma, ao considerar que os espaços físicos ribeirinhos precisam contemplar a acessibilidade espacial e dadas as inflexibilidades normativas, corre-se o risco de falhas graves que ameaçam a descaracterização de seus patrimônios e, conseqüentemente, a plena participação social e a emancipação desses povos. Tal perspectiva nos faz refletir sobre essas limitações legais, sobretudo, a partir da compreensão da noção de urbanodiversidade amazônica proposta por Trindade Júnior (2015a), referente a:

[...] uma diversidade urbana que se revela empiricamente não apenas por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização, decorrentes normalmente de processos originados externamente à região, mas, também, por formas complexas de espaços que indicam a hibridização de relações, resultado de contatos e interações em face desses movimentos de diferentes naturezas que chegam de fora e que se mesclam aos que nela são originados, revelando espaços residuais e de resistências (Trindade Júnior, 2015a, p. 104).

Enquanto essa diversidade urbana, juntamente com a cultural e o corpo vivido dos amazônidas, não for conhecida em suas formas-conteúdo específicos

e não for reconhecida concretamente, políticas públicas, normas e ações/intervenções serão atravessadas, continuamente, por instrumentações de cima para baixo, de relações verticalizadas e de proximidades distantes, como diria Santos (2013) e Lefebvre (2016), que buscam se sobrepor àquelas consideradas marginalizadas.

É nesse ponto que as normas de acessibilidade são homogêneas, orientadas por um *design* dito universal que, dentro de um sistema de valores desigual, fundam-se conforme um particularismo que tende a (re)produzir a homogeneização e a padronização do espaço construído, negando, desse modo, outras possibilidades de vivência no urbano, a exemplo das cidades que ainda possuem forte vínculo com os modos de vida e os valores dos povos tradicionais ribeirinhos.

4.2 Desafios e perspectivas sobre a acessibilidade em documentos técnicos no Brasil

A primeira norma técnica brasileira de acessibilidade, intitulada de “NBR 9050/1985 – Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente” (Brasil, 1985), foi publicada em 1985, três anos antes da Constituição Federal (Brasil, 1988). Tratava-se de um documento técnico de acessibilidade de adaptação, e não de concepção, do ambiente físico com foco nas pessoas com deficiência ou, especificadamente, para algumas deficiências. No entanto, apesar de sua importância, o acesso ao documento era pago, limitando sua difusão à grande maioria dos profissionais que planejavam a cidade.

Desde a sua primeira publicação, essa norma de acessibilidade passou por quatro revisões em diferentes anos: 1994, 2004, 2015 e 2020. A primeira iniciou-se em 1991 com sua conclusão em 1994 sob o título “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço e equipamentos”. Foi nessa versão que o conceito de *design* universal ganhou notoriedade no Brasil.

Em um evento pioneiro sobre acessibilidade no Rio de Janeiro, em 1991, as ideias expostas por um de seus defensores mais notáveis, o arquiteto americano Edward Steinfeld, foram relevantes para que os integrantes do grupo de normatização técnica incorporassem esse conceito à redação do texto final da norma (Prado; Lopes; Ornstein, 2010; Filho, 2010).

Em 2000, a promulgação de duas leis federais de acessibilidade – a Lei nº 10.048/2000 (Brasil, 2000a), e a Lei nº 10.098/2000 (Brasil, 2000b) – marcou um avanço significativo na garantia da acessibilidade para pessoas com deficiência no Brasil. É importante destacar que o sucesso da normatização de acessibilidade se deu por sua inclusão em dispositivos legais das esferas legislativas estaduais e municipais, que logo passaram a citar a NBR 9050 em documentos oficiais, tornando o seu cumprimento obrigatório (Filho, 2010).

A Lei nº 10.048/2000 (Brasil, 2000a), com foco nas barreiras atitudinais⁸³, determinou a exigência de acesso e prioridade ao atendimento a pessoas com deficiência. A Lei nº 10.098/2000 (Brasil, 2000b), por sua vez, com foco nas barreiras arquitetônicas, estabeleceu as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade nas edificações públicas ou de uso coletivo, nas edificações de uso privado e nos sistemas de comunicação e sinalização.

A despeito do passo significativo de direitos, tais definições e objetivos só foram regulamentados pelo Poder Executivo quatro anos depois, por meio do Decreto nº 5.296/2004 (Brasil, 2004a). Esse Decreto determinou prazos para que edificações e espaços físicos de uso público e coletivo se adequassem às normas de acessibilidade até 2008 (Prado; Lopes; Ornstein, 2010). Foi nesse período que a UFPA e a Prefeitura de Belém começaram a instalar os pisos táteis em suas calçadas para cumprir parte dessas determinações.

Nesse caso, esses órgãos seguiram, ou, ao menos tentaram seguir, as orientações da norma revisada e atualizada em 2004, intitulada “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”. A mudança do título remete à atualização também de conceitos, de combate a preconceitos e discriminações, com a retirada do termo “portador de deficiência”.

Esse termo dissemina uma ideia equivocada de que a deficiência é uma doença que a pessoa porta ou transporta, podendo se desfazer a qualquer momento; o que representa uma forma velada de não aceitação dos corpos fora dos padrões. Essa modificação é social, na medida em que põe em evidência a relação entre a pessoa, o ambiente e a acessibilidade, e não mais na deficiência.

⁸³ Barreiras atitudinais são atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas. As barreiras atitudinais se dão por meio de preconceitos, estigmas e mitos sociais sobre as pessoas com deficiência, marcando-as de forma negativa (Brasil, 2015b; Mello; Fernandes, 2017).

Nesse mesmo ano, todas as normas de acessibilidade tiveram seu acesso liberado gratuitamente em resposta ao Termo de Ajustamento de Conduta do Ministério Público Federal com o Comitê Brasileiro de Acessibilidade (Prado; Lopes; Ornstein, 2010). Embora houvesse um salto para a democratização e ampla divulgação da norma entre os profissionais, essa apresentava lacunas que dificultavam a compreensão adequada das recomendações solicitadas.

A linguagem e os desenhos técnicos requeriam explicações mais detalhadas para sua aplicabilidade, o que demandava um conhecimento mais aprofundado sobre a relação entre diversidade humana, deficiências e os critérios de acessibilidade impostos.

O acesso à informação e ao conhecimento especializado em *design* universal era um obstáculo significativo para vários profissionais que precisavam entender sua essência. No Brasil, a difusão desse tema estava restrita à pós-graduação ou a disciplinas específicas de caráter optativo (de livre escolha do estudante), ofertadas em alguns cursos de poucas universidades, como, por exemplo, no curso de arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (Filho, 2010).

Com isso, pesquisas científicas sobre acessibilidade e *design* universal não eram encontradas ou disponibilizadas com tanta facilidade às pessoas, sendo necessário recorrer às pesquisas internacionais, que também eram limitadas por serem, muitas vezes, pagas (Monteiro, 2015). Mediante essa escassez, para aprofundar seus conhecimentos e especializar-se nessa área, muitos profissionais buscavam oportunidades fora do Brasil, e isso significa dizer que o acesso a esses conteúdos era direcionado a um público restrito e privilegiado, portanto, com início excludente.

Apenas recentemente, em 2021, por meio da homologação do Parecer do Conselho Nacional de Educação CNE/CES nº 948/2019 (Brasil, 2021), que foi incluída na grade curricular dos cursos de Engenharia, Arquitetura e similares o *design* universal (desenho universal) como disciplina obrigatória.

Assim, com a limitação das informações técnicas apresentadas na norma, somadas à superficialidade das explicações conceituais e à insuficiência de domínio do tema por parte dos profissionais, o resultado foram interpretações diferentes e errôneas dos critérios de acessibilidade. Isso comprometeu

consideravelmente o objetivo original de promover a acessibilidade no espaço urbano contemporâneo.

Embora a aplicabilidade da NBR 9050 seja obrigatória ao ambiente construído desde o Decreto nº 5.296/2004 (Brasil, 2004a), foi somente em 2015 que essa força ganhou espaços mais específicos, com a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), Lei nº 13.146/2015 (Brasil, 2015b). No viés de Pereira (2015), essa lei mantém várias interfaces e grande potencial para produzir efeitos positivos diversos na economia e na sociedade brasileira. O autor acrescenta, ainda, que:

[...] em seus 127 artigos, prevê-se uma série de garantias e direitos, além de se definirem prioridades e ações (de caráter afirmativo) a serem desenvolvidas pelo Estado e também pelo setor privado para evitar a discriminação das pessoas portadoras de deficiências físicas, mentais, intelectuais ou sensoriais (Pereira, 2015, p. 1).

Dada sua interseccionalidade que atravessa todos os âmbitos da sociedade (sociais, econômicos, políticos, espaciais e culturais), outras redações foram alteradas em favor da promoção da acessibilidade. Dentre elas, o Estatuto da Cidade, a Lei nº 10.257/2001 (Brasil, 2001), incluiu, nas determinações dos Planos Diretores Municipais, a obrigatoriedade de um plano de acessibilidade interseccionado com foco na melhoria de habitabilidade das cidades, disposto no art. 113, que altera o art. 3 do Estatuto da Cidade:

Art. 3º III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação) (Brasil, 2015, p. 3);

[...]

IV- Instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação) (Brasil, 2015, p. 3).

Outra lei alterada, que intensifica a força jurídica da LBI (Brasil, 2015b), é a de Improbidade Administrativa, a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992 (Brasil, 1992), ao determinar, incluído em seu art. 11, que o descumprimento dos critérios de acessibilidade em obras públicas se configura como ato de

improbidade, crime punível com sanções severas, tais como perda da função pública ou dos direitos políticos, multas e outras penalidades. Cabe ressaltar que promover a acessibilidade é uma obrigação de todos os setores da sociedade, o que inclui empresas privadas e organizações não governamentais.

Paralelamente a esse contexto, o Comitê Brasileiro de Acessibilidade iniciou, em 2012, um processo de revisão e atualização da NBR 9050:2004 (Brasil, 2004). A publicação atualizada em 2015, após 10 anos da última revisão, buscou sanar as limitações conceituais para os seus intérpretes (Rodrigues; Bernardi, 2020), além de abarcar novas demandas.

Na nova versão, intitulada “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” (Brasil, 2015), os redatores incorporaram um viés pedagógico ao documento normativo (Rodrigues; Bernardi, 2020), com ampliação e aprofundamento dos conceitos (acessibilidade, deficiência, barreiras etc.), além de explicações gráficas mais detalhadas para facilitar a compreensão dos técnicos.

Uma nova revisão com consulta pública nacional se iniciou em 2019. Por intervenção da Emenda 1 da ABNT NBR 9050 (Brasil, 2020), foi possível revisar parte do conteúdo da NBR 9050:2015 (Brasil, 2015) e manter inalterado o restante do documento (Brasil, 2020). Diante disso, sua publicação em 2020, ainda em vigor, contemplou alterações que incluem ajustes de textos e figuras, redefinições de critérios e adequações para garantir a coerência com outras referências normativas e complementares de acessibilidade.

É inegável que o Brasil alcançou avanços consideráveis no direito à acessibilidade em ambientes construídos ao longo dos anos, sendo os documentos técnicos a materialização de décadas de lutas, além de se tornarem uma arma legal para os movimentos sociais na busca por inclusão. No entanto, a aplicação dessa densa legislação em territórios amazônicos apresenta desafios únicos. Não se trata de negar a relevância dos benefícios desses documentos técnicos e todos os seus avanços, mas de incluir outras possibilidades coerentes com os contextos socioespaciais específicos.

É verdade que as desigualdades regionais se refletem na infraestrutura urbana. Santos (2003) explica que o modo como o trabalho está organizado na sociedade (a divisão social do trabalho) e como as atividades econômicas se

distribuem pelo território (divisão territorial do trabalho), soma-se o fato de que as diferenciações regionais do trabalho também são afetadas. Para ele:

[...] quanto maior a divisão territorial do trabalho, maior a propensão a consumir e produzir, maior a tendência ao movimento, e a mais criação de riqueza [...] nas zonas onde a divisão do trabalho é menos densa, em especializações urbanas, há acumulação de funções numa mesma cidade e, conseqüentemente, as localidades do mesmo nível, incluindo as cidades médias, são mais distantes uma da outra [...] (Santos, 2003, p. 53).

Dessa forma, em zonas com menor divisão do trabalho, observa-se uma menor densidade técnica, o que afeta a circulação e a fluidez do território e, conseqüentemente, um reduzido desenvolvimento de infraestruturas, resultando em uma acessibilidade limitada para os indivíduos e nos desafios a serem superados.

Os diversos contextos urbanos diferenciados dos estados brasileiros ainda não conseguem acompanhar toda a racionalidade técnica de acessibilidade que se expressa, muitas vezes, desvinculada dessa diversidade. Enquanto algumas regiões, a exemplo do Centro-Sul, ostentam avanços consideráveis, outras, como as cidades amazônicas, ainda permanecem às margens dos processos decisivos, sendo apenas obrigadas a acatarem as normativas produzidas de cima para baixo.

Ao pesquisar sobre a quantidade de normas que devem ser obedecidas para se conceber espaços físicos acessíveis em todo território brasileiro, tem-se uma listagem de, aproximadamente, 44 normas publicadas desde 1985. Esse total inclui as normas novas e as atualizadas que estão em vigência, conforme observado no Quadro 2.

Dentre essas normas de acessibilidade, a ABNT NBR 15.450 (Brasil, 2006), publicada em 2006 e intitulada “Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário”, destaca-se por se aproximar dos objetos dos transportes fluviais inerentes aos contextos ribeirinhos da Amazônia. Essa norma apresenta um potencial para ser implantada em determinados trapiches e portos da região para outras situações mais complexas ou diferenciadas, sua padronização se configura como uma forma de negar os conteúdos amazônicos.

Quadro 2 – Normas Brasileiras de Acessibilidade

continua

	Código	Título	Ano
1	ABNT NBR 15320/2018 Emenda 1/2024	Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros – Parâmetros e critérios técnicos.	2024
2	ABNT NBR 15320/2024	Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros – Parâmetros e critérios técnicos.	2024
3	ABNT NBR 16537/2016 Emenda 1/2024	Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.	2024
4	ABNT NBR 16537/2024	Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.	2024
5	ABNT NBR 17060/2022	Acessibilidade em aplicativos de dispositivos móveis – Requisitos.	2022
6	ABNT NBR 12892/2022	Elevadores unifamiliares ou de uso por pessoas com mobilidade reduzida – Requisitos de segurança para construção e instalação.	2022
7	ABNT NBR 15570/2021	Fabricação de veículos acessíveis de categoria M3 com características urbanas para transporte coletivo de passageiros- Especificações técnicas	2021
8	ABNT NBR 14020/2021	Transporte – Acessibilidade à pessoa – Trem de longo percurso	2021
9	ABNT NBR 9050/2020 Errata 1/2021	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos	2021
10	ABNT NBR 9050/2015 Emenda 1:2020	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos	2020
11	ABNT NBR 9050/2020 Versão Corrigida:2021	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos	2020
12	ABNT NBR 15320/2018 Errata 12018	Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros – Parâmetros e critérios técnicos	2018
13	ABNT NBR ISO 7176- 8/2018	Cadeiras de rodas Parte 8: Requisitos e métodos de ensaio para forças estáticas, de impacto e de fadiga	2018
14	ABNT NBR 16537/2016 Errata 2/2018	Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação	2018
15	ABNT NBR ISO 7176- 1/2018	Cadeiras de rodas Parte 1: Determinação da estabilidade estática	2018
16	ABNT NBR 16558/2017	Fabricação de veículos acessíveis de categorias M2 e M3 para transporte escolar em áreas urbanas – Especificações técnicas	2017
17	ABNT NBR 15290/2016	Acessibilidade em comunicação na televisão	2016
18	ABNT NBR 15610- 3/2016	Televisão digital terrestre – Acessibilidade Parte 3: Língua de Sinais (Libras)	2016
19	ABNT NBR 16537/2016 Errata 1/2016	Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação	2016
20	ABNT NBR 16452/2016	Acessibilidade na comunicação – Audiodescrição	2016
21	ABNT NBR ISO 7176- 22:2016	Cadeiras de Rodas Parte 22: Procedimentos de ajustes	2016
22	ABNT NBR ISO 7176- 11/2016	Cadeiras de rodas Parte 11: Bonecos de ensaio	2016
23	ABNT NBR 15646/2016	Acessibilidade – Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3 – Requisitos	2016
24	ABNT NBR ISO 7176- 3/2015	Cadeira de rodas Parte 3: Determinação da eficácia dos freios	2015
25	ABNT NBR ISO 9386- 1/2013	Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida – Requisitos para segurança, dimensões e operação funcional Parte 1: Plataformas de elevação vertical	2013
26	ABNT NBR 15610- 2/2012	Televisão digital terrestre – Acessibilidade Parte 2: Funcionalidades sonoras	2012
27	ABNT NBR 15610- 1/2011	Televisão digital terrestre- Acessibilidade Parte 1: Ferramentas de texto	2011
28	ABNT NBR 15208/2011	Aeroportos – Veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida – Requisitos	2011
29	ABNT NBR 14022/2009 Emenda 1/2011	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros	2011
30	ABNT NBR 14022/2011	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros	2011
31	ABNT NBR ISO 7176- 13/2009	Cadeira de Rodas Parte 13: Determinação do coeficiente de atrito de superfícies de ensaio	2009

			conclusão
	Código	Título	Ano
32	ABNT NBR ISO 7176-15/2009	Cadeira de Rodas Parte 15: Requisitos de divulgação de informação, documentação e identificação	2009
33	ABNT NBR ISO 7176-7/2009	Cadeira de Rodas Parte 7: Medição de dimensões de assentos e rodas	2009
34	ABNT NBR 14022/2006 Emenda 1/2009	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros	2009
35	ABNT NBR 15599/2008	Acessibilidade – Comunicação na prestação de serviços	2008
36	ABNT NBR 15450/2006	Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário	2006
37	ABNT NBR 14021/2005 Errata 1/2005	Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano	2005
38	ABNT NBR 14021/2005 Versão Corrigida:2005	Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano	2005
39	ABNT NBR 15250/2005	Acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário	2005
40	ABNT NBR 9050/2004 Errata: 2005	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos	2004
41	ABNT NBR 14970-1/2003	Acessibilidade em veículos automotores Parte 1: Requisitos de dirigibilidade	2003
42	ABNT NBR 14970-2/2003	Acessibilidade em veículos automotores Parte 2: Diretrizes para avaliação clínica de condutor em mobilidade reduzida	2003
43	ABNT NBR 14970-3/2003	Acessibilidade em veículos automotores Parte 3: Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado	2003
44	ABNT NBR 14273/1999	Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial	1999
45	ABNT NBR 9050/1994 Errata: 1995	Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço e equipamentos	1994
46	ABNT NBR 12255/1990	Execução e utilização de passeios públicos - Procedimento	1990
47	ABNT NBR 9050/1985	Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente	1985

Fonte: ABNT (2024). Elaboração: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Trindade Júnior (2015a) denuncia que o modelo único de políticas territoriais e de planejamento estratégico que domina o Brasil, amiúde hegemônico e padronizado, historicamente se dissemina indiferente ao potencial ecológico e cultural dos povos amazônidas, negando-se formas outras de urbanidades.

Esse argumento de Trindade Júnior (2015a) alinha-se com o que Santos (2008) e Ab'Saber (2007) defendem sobre a importância de se compreender as diversas e distintas formas e conteúdos enquanto potencialidades locais que podem romper com os discursos únicos hegemônicos sobre cidades.

Para Santos (2008, p. 36), se cada lugar se define tanto por sua existência corpórea, quanto por sua existência relacional, em consequência, os subespaços existem e diferenciam-se uns dos outros. Por sua vez, Ab'Saber (2007) adentra os saberes e *expertises* dos povos tradicionais mostrando-os como expressões socioespaciais que se manifestam a partir da sua vivência prolongada, uma profunda conexão com o território e o modo de vida dos sujeitos que os detêm, possuindo, portanto, alto valor científico.

Como exemplo disso, Ab'Saber (2007, p. 61) declara que o povo da Amazônia reconhece “[...] tipos de rios pela cor das águas, pela ordem de grandeza dos cursos d’águas, por sua largura, volume e disposição fisiográfica, assim como o seu sentido, continuidade e duplicidade da correnteza”.

Em contrapartida, enquanto a percepção dominante, que se impregna nas normas técnicas de maneira genérica a todos os territórios, for de encontro ao reconhecimento desses saberes, a tendência resultará, amiúde, em soluções arquitetônicas, urbanísticas e comunicacionais ineficientes que, em vez de promover interações e acessibilidade, podem gerar apagamentos culturais e exclusões.

Ainda que o processo de elaboração de um documento técnico seja regido pela premissa da ampla participação da sociedade para se obter um Projeto de Norma (ABNT, 2024), é evidente que nem todas as vozes são ouvidas nesse processo. Se há abertura para todo território nacional, então, por que muitos requisitos de acessibilidade ainda silenciam o direito à fala (Santos, 2014c), os saberes e *expertises* dos povos tradicionais do Norte do Brasil? Será que não há demanda para tratar sobre acessibilidade? Não existem pessoas, órgãos, instituições e empresas nortistas interessadas em garantir a acessibilidade na região? Sabe-se, de qualquer modo, que a aceitação de voluntariado para participar de todo processo de revisão e atualização da norma técnica requer um compromisso escrito de sigilo, que deverá ser respeitado.

Os modelos de políticas de ordenamento territorial disseminados na região amazônica se fazem por decisões que vêm de fora para dentro, isto é, fora das cidades implicadas, a partir de realidades exógenas estranhas à região (Santos, 2013; Trindade Júnior, 2015a). Essa visão contínua do colonizador sobre a região Norte, historicamente subalternizada sob a lógica do capital, mantém a falta de transparência e assentos exclusivos de tomadas de decisões que, a depender de onde partem essas discussões, sequer é considerado o fator humano presente nesse território, mas, sim, sua fluidez e competitividade (Santos, 2013).

Estrategicamente, ao diminuir e invisibilizar as diversas identidades dos povos amazônidas, seus conteúdos, sua urbanodiversidade (Trindade Júnior, 2010, 2015a, 2022), usurpa-se o seu poder político, o seu lugar legítimo de direitos e de protagonismos em seus próprios territórios e da sua história.

Ao considerar que as normas técnicas também são produtos de um tempo histórico que muda conforme a evolução da sociedade, impulsionada por novas tecnologias, necessidades e conhecimentos que, como diria Santos (2013, p. 28), são “uma maravilha do nosso tempo que ilumina ou ensombrece todas as facetas do acontecer”, cabe reforçar que a luta anticapacitista estimula uma inclusão de novas demandas até então invisibilizadas nessas discussões.

Na perspectiva de ruptura da lógica racionalista, entende-se que, se a norma técnica nacional de acessibilidade é um instrumento contínuo de inclusão, é necessário intensificar a responsabilidade de cada município, ou melhor, sua autonomia para potencializar a voz dos diferentes grupos culturais que o município abriga, no sentido de compreender suas particularidades e necessidades quanto aos desafios e potenciais para a construção de uma acessibilidade mais cidadã na região amazônica.

4.3O *design* universal em face de uma acessibilidade na Amazônia ribeirinha

O *design* universal é uma filosofia de *design* cunhada em 1985 por um arquiteto americano com deficiência, chamado Ronald Mace. O termo surge enquanto potencial político e relacional que põe em evidência trabalhos de *designers* com deficiência que vivenciaram as lutas para aplicação de códigos de acessibilidade no período de constituição dos direitos civis nos EUA (Hamraie, 2016).

Para Mace (1985), seria uma forma de conceber espaços físicos, com pouco ou nenhum custo extra, de modo funcional e atraente, pensados para todas as pessoas, com ou sem deficiência. Sua visão de *design* era ampla, sobretudo, voltada à inclusão de pessoas com deficiências mais extremas (marginalizadas), tendo uma leitura de acessibilidade segundo a qual era necessária uma força tarefa interdisciplinar – vários profissionais da área de construção civil – no processo de concepção de ambientes acessíveis.

Até o final da década de 1980, Mace e Lusher (Hamraie, 2016) usaram suas posições de *designers* ativistas com deficiência para defender um acesso coletivo, isto é, um código de acessibilidade que protegeria a todos, inclusive, aqueles sem deficiência. Era uma crítica tanto aos ativistas do Design Inclusivo,

conhecido também como Design sem Barreiras, que atendiam apenas grupos com deficiência, quanto aos arquitetos e designers que associavam à acessibilidade a custos elevados e desarmonia estética, reforçando, assim, a estigmatização da acessibilidade e da deficiência (Hamraie, 2016).

Na década de 1990, após implantação da Lei de Americanos com Deficiência (ADA), a deficiência, em si, começou a desaparecer do discurso do *design* universal, pressupondo que a norma teria conseguido equilibrar as demandas solicitadas por esse grupo no ambiente construído.

Logo, o *design* universal foi inserido no vocabulário dominante, sobretudo o difundido na mídia, como um bom *design*, de bom senso, usado para tornar o espaço construído mais utilizável para todas as pessoas, tendo como referência a universalidade da limitação funcional inerente a todos os seres humanos, a exemplo da velhice, de machucados, convalescentes cirúrgicos etc. (Hamraie, 2016). Embora essa via seja justificável, o discurso começa a esvaziar-se para uma neutralidade, ou ainda, seletividade de “todos” e “todas”, por se traduzir em valores distantes, mais mercadológicos, que colocam em discussão a ambivalência do termo universal.

A base filosófica e teórica do *design* universal poderia esclarecer muito acerca de seus vieses contudo, Imrie (2012) ressalta que, raramente, os proponentes de tal *design* discutem sobre essa base. Sabe-se que a origem e maior difusão do *design* universal se deram em contextos socioculturais com tradições filosóficas ocidentais dos Estados Unidos e da Europa, portanto, envoltos no pensamento liberal e influenciados pelos ideais iluministas, sob a crença do sujeito universal (Imrie, 2012; Mariano, 2005).

A noção do sujeito social como universal parte de uma concepção individualista de mundo, na qual o individual e o universal, dois aspectos do ser humano, são, em si, a razão, e, por isso, haveria uma unidade, uma harmonia espontânea, coexistindo de forma semelhante entre o interesse individual e o interesse geral (isto é, de todos os indivíduos); entre direitos e deveres, entre a natureza e o homem (Lefebvre, 2019).

Nesse discurso iluminista que defende a igualdade, a liberdade e a democracia, o sujeito universal aparece dotado de direitos determinados e declarados a certos indivíduos, os quais já nascem desiguais segundo critérios

de classe, gênero e raça, incluídas as pessoas com deficiência nesse processo de exclusão.

O sujeito é medido a partir de fatores materiais e ideológicos, ou melhor dizendo, os privilégios são concedidos aos homens detentores de propriedades, imersos em uma cultura tradicionalista/racionalista, cuja universalidade se constrói conforme um padrão dominante e pedagogizante. Os valores impostos aos demais grupos tendem a desconsiderar suas especificidades e a tentar domesticá-los, de forma a atribuir a homogeneidade enquanto unidade (Mariano, 2005; Hall, 2006).

Cabe reforçar que essa unidade se universaliza, conforme Hall (2006), a partir de uma visão de identidade do masculino⁸⁴, que possui especificidades: o homem, cis, branco, heterossexual e abastado (Mariano, 2005). Logo, nem todos os indivíduos são levados em consideração na centralidade desse pensamento de universalidade; os não abastados, negros, mulheres e outros grupos oprimidos são invisibilizados e deixados alheios a essa ideia de liberdade.

Essa exclusão, por sua vez, vai de encontro às diversidades (socioespacial, corpos, raça, gênero etc.) e põe em xeque o ideal de particularidade que o *design* dito universal tenta abarcar, sobretudo, tendo em vista que esse molde cultural se desdobra na concepção da cidade.

A maneira de se pensar e produzir a cidade muda de acordo com os processos de mudanças estruturais, por meio dos quais novos moldes culturais vão sendo difundidos e introduzidos no espaço pela sociedade. Nesse ponto, a forma-cidade só se torna relevante quando a sociedade lhe confere um valor social. Assim, cada forma-objeto sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades específicas de uma época, à medida que pode contestar as imposições de matrizes político-ideológicas dominantes (Santos, 2012a; 2012b).

Não alheio a esse processo, o *design* universal e a acessibilidade, enquanto parâmetros para a concepção de objetos mais acessíveis à sociedade, não estão imunes às mudanças e às distorções quando interpretados com base nos sistemas de valores a que estão submetidos, à luz da globalização contemporânea.

⁸⁴ Hall (2006) defende a ideia de que a identidade é uma construção social, sendo decorrente de forças históricas, políticas e culturais que moldam a sociedade.

Isso ocorre porque são associados às ações dos diversos sujeitos que produzem o espaço, cujas decisões podem estar apoiadas em ativos de transformações que beneficiem o bem comum ou naqueles de minorias, que resultam em perversidades sociais, a exemplo do desemprego, do aumento da pobreza, da disseminação de enfermidades, da mortalidade infantil, da educação de qualidade cada vez mais inacessível e do consumo cada vez mais representado como fonte de felicidade (Santos, 2020).

Em se tratando da sociedade capitalista, o *design*, enquanto forma-objeto, segundo Santos (2012a), torna-se manufaturado, rígido e carregado de significações atribuídas de ações hegemônicas. Para o autor, “o ato de construir está submetido a regras que procuram no modelo de produção e nas relações de classe suas possibilidades atuais” (Santos, 2012a, p. 37). Isso implica que a inclusão de equipamentos urbanos fixos e de pessoas no ambiente construído esteja relacionada aos interesses de minorias, segundo as exigências do capital.

É importante ressaltar que a abordagem filosófica do *design* universal pressupõe conceber objetos capazes de contribuir com o bem-estar humano e equidade entre indivíduos, mas tal pensamento advém do intelecto cultural ocidental, principalmente, da Europa e dos EUA. Esses são ditos centros dominantes de comando, cujos avanços em estudos e práticas sobre *design* universal e acessibilidade apresentam um diferencial referente a uma estrutura de valores privilegiados.

Sendo parte do centro de comando mundial, os países da Europa ocidental apresentam políticas públicas com viés produtivo, mas caracterizadas por uma política social preventiva. A grande articulação entre a política social e a política econômica permite maior grau de autonomia para se ajustar às exigências de cada situação, o que as torna, assim, bem mais preparadas para assegurar a proteção da dignidade e, conseqüentemente, possibilitar a igualdade de direitos e deveres a seus cidadãos, sobretudo, ante os desafios impostos pelo sistema capitalista contemporâneo (Wolf; Oliveira, 2016).

A partir desse conjunto de ideias e do contexto privilegiado em que o *design* universal se origina, muitos países buscam referências a serem seguidas ou reinterpretadas em seus próprios contextos, gerando problemas quando os sistemas de valores são incompatíveis do ponto de vista material e imaterial, em particular, no que tange às grandes assimetrias sociais existentes.

Certamente, nem todos os países desfrutam dessas mesmas condições de privilégios, existindo disparidades gigantescas entre eles, as quais são reflexo da globalização perversa (Santos, 2020) e corrompem o sistema de valores em favor de minorias, cerceando direitos humanos básicos a grande parte da população.

Em decorrência disso, a reprodução dessas ideias hegemônicas é imposta na paisagem, nos arranjos, nos objetos etc. (tecnosfera), bem como no imaginário, nas ações, nas crenças etc. (psicosfera)⁸⁵ da população (Santos, 2008, 2012b). Essa imposição ocorre mediante formas-conteúdo novos e, com frequência, completamente alheios à realidade de muitos desses países, concebidas em nome de uma felicidade advinda das melhorias das condições materiais da existência (Souza, 2013). Contudo, esse processo surge e amplia-se de modo desigual e contraditório, aprofundando assimetrias sociais, culturais e econômicas entre os diferentes grupos que compõem essas sociedades.

Em se tratando do Brasil, Santos (1997) explica que os sistemas de valores predominantes buscam privilégios desalinhados da difusão de direitos fundamentais para a totalidade da sociedade brasileira. Esse grande desfalque, nos termos de Santos (1997), resulta em cidadanias mutiladas. Dentre essas, destaca-se a cidadania mutilada na circulação, em que “esse famoso direito de ir e vir, que alguns nem imaginam existir, na realidade é tolhido para uma parte significativa da população” (Santos, 1997, p. 134).

O sistema de valores racionalista distorce o sentido de sociedade, ao supervalorizar os interesses das minorias dominantes em detrimento do todo, permitindo, assim, atrelar o *design* universal a ele, o que implica tratar a acessibilidade como mais uma forma de privação para muitos e de privilégios para poucos.

Santos (2012a, p. 36) chama isso de semantização universal, “tratando-se, de fato, de processo e resultado, tendo como causa motriz a necessidade de transformar tudo em valor de troca”, inclusive, mercantiliza o conhecimento, o qual para eficácia do mercado, racionaliza as ideias, o conhecimento científico e a *expertise* profissional (Imrie, 2012; Santos, 2012a).

⁸⁵ A tecnosfera é o mundo dos objetos, aderindo-se ao lugar como uma prótese, um híbrido, enquanto a psicosfera é a esfera da ação, reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido (Santos, 2008; 2012b).

Portanto, o perigo da exportação de conhecimentos ocidentais, partindo do princípio de referências únicas, alerta para a violência da informação sobre países com contextos e valores diferenciados, os quais têm suas culturas, seus saberes e suas populações sobrepostos. Santos (2020) esclarece que, enquanto as técnicas de informação forem apropriadas por um punhado de atores em função de seus objetivos particulares, outros saberes e realidades serão invisibilizados em um processo de manutenção das desigualdades e de alienação.

Embora a aplicabilidade de normas de acessibilidade não seja imune à lógica mercadológica em sua rigidez, existem outras formas de se pensar a acessibilidade: como aquela que não renega as inovações tecnológicas em si, mas sim as intenções maliciosas da lógica dominante. Esta, por seu turno, busca reconciliá-las com as tecnologias sociais amazônicas de forma equitativa. Trata-se de uma acessibilidade ribeirinha que é construída sob o olhar de dentro, que respeita a cultura, os saberes, a ecologia e o modo de vida local. Esse propósito se alinha ao pensamento de Santos (2020 p. 38), ao ressaltar que “as novas condições técnico-científica e informacional deveriam permitir a ampliação do conhecimento do planeta, dos objetos que os formam, das sociedades que o habitam e dos homens em sua sociedade intrínseca”.

Nessa mesma perspectiva, Trindade Júnior (2010) explica que, na contemporaneidade da diferença, é pertinente o reconhecimento dos outros enquanto existências particulares e singulares com suas próprias histórias e estórias, que caminham em uma linha diferente do tempo hegemônico e único de ser e estar no mundo. Para o autor, é preciso reconhecer a “possibilidade de coexistências de uma multiplicidade de histórias e de espaços” (Trindade Júnior, 2010, p. 235).

Pressupõe-se, assim, que, enquanto a base do universal for limitada a um particularismo que tende a produzir a homogeneização e a padronização do espaço construído, outras possibilidades, inclusive de *designs* acessíveis potencializadores das culturas locais, serão negadas à população.

Nesse ponto, abordam-se possibilidades presentes em práticas, vivências, costumes e saberes como espectro da diversidade que se manifesta por meio de corpos, do urbano, da cultura etc. É a partir dessa compreensão que o *design* e a acessibilidade precisam caminhar juntos, como maneiras diversas

de reconhecer em outros caminhos formas de transformações espaciais emancipadoras.

4.4A acessibilidade ribeirinha a partir da diferenciação espacial

A generalização do discurso que almeja a concepção de um mundo pensado para todos, delineado pelo *design* universal, provoca um tom de utopia e posições críticas e tensões entre esse pensamento e a acessibilidade em sua aplicabilidade (Hamraie, 2016). A concepção de que a reprodução da cidade é pensada para todos no *design* universal reflete uma promessa que se esvazia quando a posição neutra de “todos”, “todas” e “toda população” remete ao sentido de que é muita gente para se pensar, ou que o termo “todos” é substituído por um grupo específico, e não por uma totalidade.

Sob uma lógica racionalista capitalista, nem todos os corpos da diversidade humana são selecionados. Ainda que o termo “todos” priorize o atendimento das necessidades que facilitam o uso do espaço físico por pessoas com um ou dois tipos de deficiências específicas, cujas soluções ressoam para pessoas sem deficiência, o termo “todos” é, na verdade, limitado.

Essa limitação ocorre, principalmente, em relação aos marcadores sociais de gênero, raça e classe, por vezes, colocados em segundo plano na discussão. Em se tratando de Brasil, devem-se somar a esse debate outras diversidades presentes nos diferentes contextos sociais, espaciais e culturais que o país abriga, em especial, para esta pesquisa, a região amazônica.

O caráter urbano, metropolitano e generalista sob os quais foram criados as políticas públicas e os parâmetros das normas técnicas de acessibilidade, seguindo os princípios do *design* universal, não converge com as realidades urbanas nada semelhantes às referências-base dos contextos urbanos do Centro-Sul do país. No que diz respeito à Amazônia, elas não conseguem dar conta das realidades diversas e plurais das cidades e dos conteúdos (urbanos, tradicionais, híbridos etc.) da região, isto é, não reconhecem essa urbanodiversidade (Trindade Júnior, 2010, 2015a, 2022).

De acordo com Trindade Júnior (2010), é importante levar em consideração que:

[...] há, em determinados subespaços da realidade regional, verdadeiros mosaicos territoriais que complexificam as práticas de planejamento e gestão. Se em áreas de fortes dinamismos econômicos há uma tendência maior à fragmentação política do espaço, naquela onde a modernização e a densidade técnica do território são menores, as extensões territoriais e a diferenciação entre a sede municipal e o entorno se fazem com grandes distâncias sociais e espaciais (Trindade Júnior, 2010, p. 247).

Essas complexidades, apontadas por Trindade Júnior (2010), têm uma forte relação com o direito à acessibilidade na Amazônia, uma vez que os diversos conflitos de interesses entre agentes não permitem que os instrumentos e recursos sejam distribuídos de maneira igualitária ou equitativa entre todos os subespaços da região.

Tal condição afeta consideravelmente a mobilidade da população, em particular das pessoas em condições mais vulneráveis, desprovidas de equipamentos urbanos fixos (escolas, unidade de saúde, hospitais, áreas de lazer etc.) e de serviços públicos de qualidade. Isso gera deslocamentos com altos custos logísticos para os mais pobres na busca pelo acesso a serviços essenciais em outros lugares.

É nesse processo que muitas paisagens ribeirinhas, com sua arquitetura e seu *design* tradicional, são prejudicados em um sentido de esvaziamento da sua importância enquanto identidade cultural. O processo de precarização desses objetos perpetua estigmas preconcebidos, geralmente associados à pobreza, à criminalidade e à marginalização desses espaços físicos e de seus habitantes.

Tais preconceitos, muitas vezes, servem para justificar, quando os recursos chegam, a sua substituição, sobretudo, por um modelo distinto com uma arquitetura e *design* mais modernos e supostamente idealizado dentro das regras impostas pelas normas tecnicistas que o mercado impõe, como o que aconteceu com o Terminal Hidroviário Ruy Barata, em Belém, que será exposto no quinto capítulo.

No entanto, cabe dizer que modelos padronizados já nascem fadados ao erro. Não se pode esquecer, como dito anteriormente, que estamos em um sistema de valores que não favorece as necessidades da grande maioria da população. Nesse caso, ainda que novas formas mais modernas fossem a única

solução para problemas de acessibilidade espacial, a sua implantação por completo está diretamente relacionada ao jogo de forças dominantes.

Reiteradamente, os poucos recursos disponíveis, juntamente com os interesses e a reordenação de prioridades específicas entre agentes e outras demandas, resultam em padronizações construídas de forma limitada e incompleta, sem que a referência de qualidade seja atingida em sua totalidade. Significa, portanto, como diria Santos (2020), oferecer exercício de cidadania incompleto, acessibilidade incompleta, direitos incompletos, expondo as pessoas mais vulneráveis econômica e fisicamente a uma situação enganosa e perversa.

Da mesma maneira, ainda que essas formas padronizadas fossem revestidas de alta *performance*, em especial, com soluções assertivas e muito refinadas de acessibilidade, para alcançar o conceito de “todos” prometido e para que fossem implantadas em sua totalidade, demandariam ativos financeiros constantes e investimentos em pessoal altamente qualificado, além de grande manutenção; caso contrário, essa fórmula preestabelecida, mais cedo ou mais tarde, entraria em colapso.

O problema é que essa situação idealizada é inserida no território amazônico por meio de uma roupagem que contrasta e nega todos os potenciais existentes na região. A partir dessa visão turva sobre o que seria a melhor qualidade de vida material, cabe entender que o problema não está associado apenas ao valor econômico nem às formas mais modernas implantadas, mas ao fato de elas destoarem significativamente das relações, práticas e apropriações construídas ao longo do tempo pelos diversos sujeitos que vivenciam esses espaços físicos e os tornam símbolos cheios de significados.

Ao levar essa discussão para uma análise do materialismo histórico e dialético, é possível desvelar respostas que possam preencher algumas lacunas que envolvem essas tensões entre o *design* e a acessibilidade na Amazônia ribeirinha. Lefebvre (2019, p. 32) explica que o método marxista “insiste na originalidade (qualitativa) de cada espécie de objetos (fenômeno) estudados e até mesmo de cada objeto individual”. Logo, é importante entender que cada objeto possui suas qualidades e diferenças, de modo a refletir sua relação com o objetivo de atingir a sua lei particular: seu devir, sua forma de autotransformação (Lefebvre, 2019).

Nessa perspectiva, a análise específica de cada objeto carrega consigo verdades universais. Lefebvre (2019, p. 33) atenta que “em todas as partes e sempre, em todas as coisas, existem contradições”. Tais contradições podem efetivamente revelar-se diferentes, originais e específicas em cada caso, nem por isso deixam de se interligar a uma teoria geral, isto é, a uma verdade universal e, portanto, racional (Lefebvre, 2019). Em outras palavras, essa ideia permite pensar que a análise de um objeto específico, como os portos da orla sul de Belém, pode revelar contradições que, em última instância, relacionam-se a padrões e processos mais amplos.

Ao deixar claro que “nada substitui o contato com o próprio objeto, com sua análise, com a captura de sua realidade, de sua matéria”, Lefebvre (2019, p. 33) sugere pensar na viabilidade de um olhar nada mecânico e, sim, mais cuidadoso e sensível em relação a esse objeto (fenômeno).

Nessa perspectiva, a concepção de um *design* com melhor acessibilidade precisa afinar o olhar para o sistema de ações (relações) que se projeta sobre um sistema de objetos particulares (estivas, pontes, portos, trapiches e outros artefatos urbanísticos), que desempenham papéis específicos na vida social dos ribeirinhos. O sentido é ir ao encontro desse modo de vida, que inclui o fazer e o construir a partir de suas tradições, dos costumes e das normas locais, como potencialidades intrínsecas da diferenciação espacial. A diferenciação espacial, conforme Corrêa (2022):

[...] é o resultado de um longo e complexo processo que combinadamente reúne a ação da natureza e a ação humana, produzindo diferentes formas espaciais, a paisagem, os diversos usos da terra, os fluxos e, em breve, a organização do espaço, manifestação dos processos da natureza e da ação humana (Corrêa, 2022, p. 3).

Corrêa (2022, p. 3) aponta ainda a ideia de que “a diferenciação espacial é, simultaneamente, reflexo, meio e condição”, portanto, dotada de uma lógica que reconhece as contradições. Para ele, o reflexo é o resultado da ação/relação entre a natureza e a sociedade; o meio é aquele no qual a vida econômica, política e social flui; e condição é a de reprodução da própria diferenciação espacial, assim como a condição de mudanças.

Partindo dessa ideia, as fundamentações sobre um *design* ribeirinho mais acessível devem refletir coerência na aplicabilidade de acessibilidade,

considerando o reflexo, o meio e a condição em que são produzidas nas sociedades. O modo de viver das populações e suas marcas na paisagem materializam uma “lógica locacional que denota tanto as relações sociedade-natureza, como o progresso técnico e as relações sociais” (Corrêa, 2022, p. 6). Essa lógica, por sua vez, pode celebrar a diversidade e as resistências, sobretudo, quando o lado perverso da desigualdade espacial aparece.

Portanto, estudos embasados na perspectiva da diferenciação espacial surgem como uma maneira “efetiva dos diferentes modos de ver, sentir, pensar, conhecer, comunicar e agir, mas também de sofrer, lutar e vencer” (Corrêa, 2022, p. 7), e podem ser um instrumento potente para pensar um *design* com uma acessibilidade mais sensível e cuidadosa no tocante à realidade concreta das cidades amazônicas. Isso tem a ver, como atenta Corrêa (2022), com a capacidade de enxergar a unidade na diversidade e vice-versa.

4.5 A acessibilidade ribeirinha à luz da dialética singular-particular-universal

Se a cidadania é e está na cultura, como afirma Santos (2014c), pode-se dizer que tanto o *design* quanto a acessibilidade espacial podem funcionar como um ativo potencializador dela ou não, uma vez que ambos têm certa relação com o poder e os privilégios. Isso ocorre essencialmente quando a possibilidade de ser cidadão ou não cidadão depende da localização do território em que o indivíduo se encontra, visto que os serviços públicos essenciais lhes são fornecidos ou negados em razão da carência de recursos (Santos, 2014c).

Em se tratando de cidades amazônicas, para além do valor econômico, pressupõe-se que a cultura seja o diferencial para pensar um *design* com uma acessibilidade mais próxima às essências e às diversas realidades urbanas da região. Como explica Kosic (1976), a essência não está explícita em sua manifestação sensível, isto é, não se revela de forma imediata, a exemplo das percepções sensoriais da paisagem, como ensina Santos (2014a; 2014b), mas sim, por meio do desvelamento de suas mediações e de suas contradições internas fundamentais.

Quanto ao concreto, esse diz respeito à soma de muitas determinações, sendo a unidade do múltiplo, como explica Lukács (1967). Portanto, cabe dizer

que o universal está na diversidade, assim como a diversidade está no universal (Corrêa, 2022). Tal pensamento se constitui em desvelar determinado fenômeno da natureza do objeto de estudo para chegar mais próximo de seus conhecimentos, de suas leis, formas e conteúdo, a fim de modificá-lo ou não, traduzindo-se em uma lógica de emancipação ou de alienação.

Nesse sentido, as contribuições de Kosic (1976) e de Lukács (1967), sob a interpretação da dialética materialista, com base nas categorias do singular, particular e universal, podem ajudar a esclarecer os principais problemas e as reivindicações da população tradicional ribeirinha quanto a uma vida mais digna. Lukács (1967) afirma que as relações existentes entre essas dimensões – singular, particular e universal – precisam ser explicitadas para se obter uma autêntica e verdadeira aproximação da realidade objetiva.

A singularidade refere-se ao plano da aparência, isto é, das manifestações imediatas e irrepetíveis do fenômeno. Para Lukács (1967, p. 203), “tudo o que nos oferece o mundo externo como certeza sensível é imediatamente e sempre algo singular, ou uma conexão única de singularidade”. O conhecimento da singularidade não pode se desvincular de suas múltiplas relações com as particularidades e universalidades, por estarem intrínsecas ao dado imediatamente sensível de cada singular.

Dessa forma, a realidade e a essência do singular só podem ser exatamente compreendidas quando essas mediações (o particular e o universal), ocultas na imediatez, são postas à luz. Assim, quanto mais rica e profundamente iluminadas forem suas mediações, a singularidade mais se aproxima da sua verdade enquanto singular (Lukács, 1967).

A qualidade do universal refere-se aos processos gerais, que se repetem, como explica Corrêa (2022). No entanto, Lukács (1967) deixa claro que não se deve buscar o universal nas meras similaridades entre um ou outro fenômeno, e sim, compreender quais são os objetos conectados a uma mesma universalidade. Assim sendo, a essência universal do fenômeno consiste em desvelar a necessidade que determina o processo de suas multiformes manifestações particulares.

O particular se constitui como categoria de mediação entre o específico (singular) e o geral (universal), cuja essência só pode ser compreendida de modo indissociável dos outros. Oliveira (2005, p. 17) assevera:

[...] a importância da particularidade (na relação singular-particular-universal) na análise de um determinado fenômeno está no fato de eu ela se constitui em mediações que explicam os mecanismos que interferem decisivamente no modo de ser da singularidade, na medida em que é através delas que a universalidade se concretiza na singularidade. A cuidadosa identificação e caracterização da particularidade é condição *sine qua non* para compreender-se como se dá essa concretização da universalidade no vir-a-ser da singularidade (Oliveira, 2005, p. 17).

Para Corrêa (2022), o particular é uma manifestação do universal, em que os processos gerais adquirem especificidades, gerando classes, tipos e regiões. A análise dessas especificidades, enquanto mediações da sociabilidade das existências, juntamente com outros elementos mediadores, permite uma melhor compreensão de determinados fenômenos investigados. Sem a(s) particularidade(s), tal compreensão não seria possível.

É importante destacar que a relação entre singularidade, particularidade e universalidade precisa ser considerada caso a caso nas respectivas formações socioespaciais, socioeconômicas e socioculturais em que está inserida. Somente assim é factível conhecer e delinear de que modo, como bem diz Oliveira (2005, p. 16), “as transformações históricas determinam a forma e o conteúdo dessa relação”.

Esse entendimento permite refletir que nenhum lugar é único em si mesmo, muito menos igual, uma vez que existe um movimento contínuo entre essas categorias que, para além da sua localização geográfica, torna o lugar único, mas em sua composição singular, particular e universal, como evidencia Corrêa (2022).

A compreensão da problemática em análise, no contexto em que se produz com base nessas categorias, significaria reforçar a ideia da existência de cidades amazônicas com contextos urbanos diferenciados, em seu aporte histórico e cultural, ritmos, tempos, formas, conteúdos, especificidades e particularidades diversas que as distinguem das demais cidades brasileiras, ao mesmo tempo que as reconhecem como parte da sua totalidade.

Tal reconhecimento se desdobra em um instrumento potente para se pensar políticas públicas e territoriais voltadas ao espaço amazônico, em confronto com o modelo único nacional que insiste em negar as diversidades regionais, conforme defende Trindade Júnior (2010, 2015).

Segundo Trindade Júnior (2015), há experiências e práticas socioespaciais, normalmente invisibilizadas pelas políticas oficiais, que merecem ser lidas e reconhecidas. Para ele, a vida cotidiana, presente nas diversas cidades amazônicas, oferece possibilidades e potencialidades de vislumbrar “cidades para a floresta”, isto é, cidades que não negam todo potencial ecológico e cultural da floresta, que são menos formatadas a padrões externos e menos comprometidas com um modelo único de vida e de valores urbanos impostos de modo perverso.

Em se tratando de políticas de acessibilidade, caberia uma análise crítica acerca das normas técnicas oficiais que apresentam um viés homogeneizante, propondo-se estudos aprofundados e específicos para compreender de que maneira os sujeitos ribeirinhos vivenciam a acessibilidade espacial em seu cotidiano sobre palafitas, estivas, pontes, trapiches, portos e outros artefatos urbanísticos.

Isso poderia ajudar a identificar os principais desafios de acessibilidade e as potencialidades existentes nesses lugares, o que permite pensar uma acessibilidade ribeirinha com soluções mais viáveis e coerentes com as realidades da Amazônia ribeirinha e sua gente, e que dificilmente são considerados no processo de planejamento dessas cidades.

Ressalta-se que a ausência de políticas públicas mais específicas para as comunidades tradicionais ribeirinhas agrava as precariedades de acessibilidade em seus objetos culturais, os quais são muito específicos e particulares da região. Tal situação reflete constantes riscos de acidentes, constrangimentos e exclusão, o que implica um processo de isolamento social. Isso afeta, principalmente, as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, que não conseguem se adaptar às condições físicas existentes.

Diante disso, potencializar o direito de voz à diversidade dos sujeitos que compõem essas comunidades e vivenciam esses ambientes pode ser um passo importante para formular estratégias que facilitem o acesso aos seus direitos e ofereçam a devida visibilidade a essas populações.

Embora as políticas urbanas de acessibilidade apresentem um caráter mais sensível quanto à dimensão humana, elas ainda não conseguem ir ao encontro de outras dimensões igualmente importantes, referentes aos elementos do urbano enquanto processos físicos, práticos e humanos da região amazônica.

Nessa direção, desvelar a realidade concreta dessas cidades significa pensar no vir a ser real, com base nas possibilidades e potencialidades que lá se encontram.

Nesse ponto, é necessário um distanciamento das normas oficiais de acessibilidade, posto que, em sua maioria, elas não contemplam as especificidades regionais (como a variação do nível dos rios, o uso da madeira em seus objetos, o clima do trópico úmido, o emprego e adaptação de materiais locais, além das *expertises* e criatividade de artesãos e carpinteiros de cada localidade) nem dão conta de resolver os desafios reais de acessibilidade em todos os contextos urbanos amazônicos, como serão expostos no próximo capítulo.

Cabe, então, compreender normas, costumes e convenções que são próprias de cada cidade amazônica, sejam elas tácitas, informais ou herdadas, a fim de entender de que modo elas orientam as práticas socioespaciais e o quanto podem ser traduzidas no *design* e na arquitetura desses lugares. Esse entendimento é importante para conhecer as razões que as motivaram e, assim, potencializá-las, de modo a atingir melhores condições de acessibilidade sem o risco de desconfigurar a sua identidade cultural.

Sob essa perspectiva, ocorre uma inversão do olhar: em vez de serem evidenciadas as implicações do planejamento estratégico sobre as cidades, em destaque as tradicionais ribeirinhas, propõe-se discutir de que forma essas próprias cidades sugerem outros modelos de planejamento urbano, com vistas a pensar sobre a desigualdade, a diversidade e a acessibilidade. Esse olhar permite demonstrar que os ribeirinhos possuem grande potencial de ensinar e propor outras formas-conteúdo, as quais estão alinhadas ao respeito e à valorização da cultura e dos modos de vida humanos da região.

Tais medidas requerem uma articulação entre conhecimentos herdados, repassados por gerações e científicos que reforcem a ideia da construção de uma acessibilidade espacial ribeirinha para superar a superposição de uma acessibilidade com viés racionalista e homogeneizante.



**CAPÍTULO 5 – AMBIÊNCIAS E VIVÊNCIAS URBANAS RIBEIRINHAS:
PARA PENSAR UM FUTURO ACESSÍVEL**

O quinto e último capítulo trata da identificação da produção social, cultural e dos saberes vernaculares presentes na cidade de Belém, Macapá e Afuá. Dessa forma, o objetivo consiste em identificar, nos ambientes construídos, práticas e vivências do cotidiano dos ribeirinhos, conhecimentos esses que ampliem olhares de realidades amazônicas particulares e, sobretudo, que ajudem a pensar em acessibilidades espaciais que coadunem com os espaços de natureza ribeirinha.

O argumento central parte do pressuposto de que a relação entre cidade, floresta e rio revela espaços múltiplos, com usos de materiais, tecnologias e inventabilidades típicos dos saberes locais, repassados de geração em geração e que são particulares ou singulares de cada cidade amazônica.

Reconhecer esses outros saberes e suas tendências a partir das próprias realidades empíricas pressupõe enxergar possibilidades reais que podem ser realçadas e/ou adaptadas para melhorar sua qualidade de uso de forma mais equitativa. A intenção é, em especial, potencializar essa relação cidade, floresta e rio sem descaracterizar sua essência, dentro de uma interação ecológica menos nociva, incluindo a coexistência mais saudável entre os valores da floresta e os valores urbanos contemporâneos.

Para essa abordagem, propõe-se uma análise progressiva da complexidade das cidades, da urbanodiversidade, partindo da pequena cidade para a metrópole. As análises e discussões iniciam-se pela cidade de Afuá, no Pará, por se tratar de uma pequena cidade que ajuda a estabelecer uma base (mesmo que diferenciada) com particularidades socioespaciais, como práticas, vivências, espacialidades e valores da floresta e do rio, que auxiliam na compreensão sobre a dimensão territorial e cultural de uma cidade urbana ribeirinha. Essa cidade amazônica, embora não seja imune à dinâmica hegemônica, demonstra processos de adaptação menos nocivos, de resistências, coexistências e convivências.

Dessa feita, a transição para Macapá e, por fim, para Belém permite observar a transformação e a adaptação das práticas socioespaciais, dos saberes e dos valores da floresta e do rio em contextos urbanos diferenciados de cidades ribeirinhas. Isso revela mudanças, permanências, resistências e coexistências de forma-conteúdo dos valores da cultural ribeirinha e dos valores urbanos modernos presentes em cidades de portes diferentes.

5.1 Afuá: ambiências e vivências urbanas ribeirinhas em uma pequena cidade amazônica

As investigações sobre as condições de acessibilidade espacial nos objetos do cotidiano de Afuá foram realizadas no transcurso de duas viagens de pesquisa de campo, uma em setembro de 2023 e outra em junho de 2024.

Como a pesquisadora reside em Belém (PA), o planejamento das pesquisas de campo em Macapá (AP) e Afuá (PA) foi realizado estrategicamente para experimentar as viagens, utilizando os dois principais modais de transporte da região e de acesso a essas cidades: o transporte aéreo e os caminhos fluviais.

Em setembro de 2023, viajou-se a Macapá (AP) em um voo doméstico regular para, então, seguir, no outro dia, de barco até Afuá. Para a travessia, optou-se por vivenciar a viagem de lancha expressa, um novo tipo de embarcação regular do trajeto Macapá-Afuá e vice-versa, implantada desde 2017. A escolha se deu por serem embarcações que se diferenciam das formas-conteúdo tradicionais, consideradas, por Queiroz (2022), como produto da modernização do transporte fluvial e que potencializam a circulação/fluidez (do capital) na Amazônia.

No sábado, dia 9 de setembro de 2023, com a passagem comprada no dia anterior e a partida da lancha expressa prevista para às 11h, a pesquisadora chegou com antecedência à Rampa do Santa Inês, na orla fluvial de Macapá. A partir da técnica de observação sistemática, o objetivo foi analisar todo o processo de embarque e o movimento local. Durante a espera pela partida, observaram-se as formas como as pessoas chegavam, aglomeravam-se no local e como os passageiros e funcionários descarregavam mercadorias e bagagens para, então, embarcarem e se acomodarem a bordo.

A experiência a bordo na lancha expressa, que inclui a velocidade, as observações dos comportamentos, o convívio entre passageiros e as apropriações do espaço físico, revelou-se uma importante e valiosa fonte para a pesquisa e a discussão no que concerne à acessibilidade espacial nesses novos objetos ribeirinhos.

A viagem, que deveria durar duas horas, atrasou por quase uma hora e meia. A lancha precisou parar algumas vezes e navegar conforme o ritmo da maré, com maior cuidado para se desviar de troncos de árvores e bancos de

areia. Com isso, a chegada a Afuá aconteceu por volta das 14h30, e o desembarque foi realizado em um trapiche tradicional pertencente à empresa da embarcação.

Sob o forte sol da tarde, o intenso movimento no pequeno trapiche de madeira chamou atenção. Pessoas aguardavam a chegada dos passageiros, enquanto vários bicitáxis e bicicletas se posicionavam na rua. O desembarque seguia uma ordem: as pessoas saíam primeiro por meio de uma rampa estreita e, logo em seguida, bagagens e mercadorias eram retiradas. Essa dinâmica fazia com que o espaço físico ficasse abarrotado de passageiros e seus familiares ou amigos, que esperavam para ajudar com os seus pertences.

Para conhecer o cotidiano de Afuá, a pesquisadora aceitou o convite para se hospedar em uma residência de moradores antigos da Ilha no bairro do Centro. A localização privilegiada, nas proximidades da praça principal, chamada Micaela Ferreira, escolas, órgãos públicos, trapiches e feiras, foi inestimável para uma imersão local a partir do convívio com os moradores, das histórias orais, das observações em campo e das entrevistas realizadas.

Como uma parte importante da pesquisa de campo, estabeleceu-se contato com a Prefeitura de Afuá para obter informações e autorização para entrevistar funcionários públicos. Diante disso, protocolaram documentos detalhados com os objetivos da pesquisa e solicitação de acesso ao Plano Diretor e mapas da cidade atualizados. Fui informada de que a resposta ao pedido demoraria. Além disso, a Prefeitura confirmou que o Plano Diretor em vigor ainda era o de 2006 e que o processo de atualização não tinha previsão para ser concluído. Arrisca-se a dizer que a pouca abertura para a pesquisa estivesse relacionada à proximidade das eleições.

Para as observações em campo, que abrangeram as ruas do Centro e do Capim Marinho, tal como praças e trapiches, a pesquisadora realizou passeios a pé, de bicitáxi e de bicicleta pela cidade. O uso da bicicleta foi cedido por um dos moradores da casa, que estava em viagem. Esse detalhe é importante, visto que a maioria dos integrantes das famílias tem sua própria bicicleta como principal meio de locomoção. Essa vivência, em um recorte urbano de Afuá, viabilizou conhecer as vantagens e os desafios que se mesclam aos aspectos culturais e práticos da mobilidade afuaense.

Ao longo da estadia de 10 dias, observou-se o ritmo e o tempo de um recorte da cidade. A pesquisadora, com seu caderno de notas e celular para registrar as fotos, pôde acompanhar as chegadas e saídas de lanchas expressas e navios. Da varanda da residência, assistiu à dinâmica da rua em diferentes horários, a exemplo do ir e vir das crianças a caminho da escola e do caos organizado para estacionar e retirar suas bicicletas. Pela manhã, ocupou-se com a compra do pão fresquinho e frequentava a feira, os trapiches e as praças para observar o uso do espaço concebido.

Parte da rotina foi caminhar ou pedalar durante a sesta (após o almoço, a cidade descansa até aproximadamente umas 15h30). O respeito por essa pausa para o descanso revela-se uma forma de resistência ao ritmo acelerado do mundo moderno. O ato de sentar nas praças, sobretudo na principal, tornou-se parte significativa da pesquisa. Assim, notaram-se os comportamentos das pessoas e as brincadeiras que ocorriam na grande rampa para banhos, tanto na maré cheia quanto na baixa, além de todo movimento ao redor, como os jogos de futebol ou treino de lutas e as barracas de lanche lotadas.

O convívio com os moradores e a comunidade proporcionou convites a festas de aniversário, almoços, jantares, passeios e banhos. No entanto, o trabalho de campo ofereceu à pesquisadora uma experiência não planejada e inesperada: vivenciar, na condição de paciente, um atendimento de emergência do SUS na UBS de Afuá.

No terceiro dia, fui acometida por um forte mal-estar, com sintomas como febre, vômito, diarreia e cansaço. Sem acesso a exames específicos para um diagnóstico preciso na UBS, a suspeita era de uma virose ou, mais provável, de infecção por ingestão da água local, cujo processo de tratamento de potabilidade é considerado precário, como explicado anteriormente no terceiro capítulo.

Essa situação expôs a importância da água e a fragilidade da saúde pública em Afuá. Apesar de ser bem atendida pela equipe médica, a sala de observação contava com outras pessoas, incluindo crianças, apresentando os mesmos sintomas e já medicados. Sem um diagnóstico preciso, os medicamentos não trouxeram o alívio esperado e, dias depois, um novo atendimento de emergência foi inevitável, o que viabilizou constatar novamente a presença de crianças com os mesmos problemas de saúde.

Com relação às medicações, ainda que quase todas tenham sido recebidas pela UBS, a recomendação de comprar água mineral para consumo revelou uma contradição. Essa indicação sugere que, se de um lado, o acesso à medicação é facilitado, por outro, a impossibilidade de todos comprarem água mineral significa manter um círculo vicioso de doenças na comunidade.

A despeito do imprevisto, o incidente de saúde não impediu o avanço da pesquisa. No entanto, limitou algumas observações sistemáticas e entrevistas semiestruturadas que foram concluídas posteriormente em outra visita *in loco*.

Na verdade, a relevância do contato com moradores (condutores de bicitáxis, pessoas com deficiência, cuidadores, idosos, gestantes, planejadores urbanos, entre outros) mostrou-se essencial para a realização das entrevistas semiestruturadas.

Esse contato revelou a força das relações de vizinhança, no sentido descrito por Santos (2013), como relações horizontais mais orgânicas, e por Lefebvre (2016), como de ordem próxima, identificadas nos entrevistados que, além de contribuírem com seus relatos, recomendavam e facilitavam o acesso a novos participantes em um esquema de sugestão ao modo de “bola de neve”, por meio da qual a indicação dos entrevistados é dada pelos entrevistados anteriores considerando suas sociabilidades, conhecimentos e redes de contato.

Na segunda viagem para a pesquisa de campo, realizada em junho de 2024, a pesquisadora partiu de Belém (PA) para Macapá (AP) em um navio interestadual tradicional. Após 26 horas, com desembarque no Porto de Santana (AP), seguiu-se viagem em carro de aplicativo até Macapá. De lá, optou-se por continuar a jornada, no mesmo dia, com destino a Afuá a bordo de outro navio tradicional, com partida prevista para a 0h30 e bilhete comprado uma hora antes do embarque.

A experiência de viajar no navio tradicional é diferente do da lancha expressa. Com a escuridão da noite, a percepção de paisagem limita a visão, mas aguça a audição, o tato e o olfato como modo de orientação espacial ao longo do trajeto. A bordo, observaram-se as interações, os usos, os hábitos e os costumes dos passageiros, bem como o modo que se apropriam do espaço físico, o que inclui a acessibilidade, e as relações de proximidade que se estabelecem entre eles.

A madrugada, em meio às redes espremidas, foi dedicada ao repouso, sob o som do motor, das águas e embalo do vento. O despertar veio com o burburinho dos passageiros, que desarmavam suas redes, arrumavam-se e observavam o navio se aproximar de Afuá. A chegada, por volta das 6h, coincidiu com o nascer do sol. O desembarque demorado e a movimentação no pequeno trapiche de madeira tornaram-se oportunidade para complementar as observações sistemáticas e os registros fotográficos da pesquisa.

Nessa oportunidade, analisou-se a dinâmica urbana matinal da frente da cidade. As feiras e outros trapiches ainda apresentavam pouca atividade. Na Igreja de Nossa Senhora da Conceição, ocorriam os preparativos para a primeira missa do dia. A partir das 7h30, parte da rua principal começou a ser gradualmente ocupada por vendedores de café da manhã, de roupas e de brinquedos, além de verdureiros e outros trabalhadores informais, culminando em uma intensa circulação de pessoas e de bicicletas a partir das 8h com a abertura do comércio local.

A estadia de quatro dias favoreceu à pesquisadora preencher lacunas importantes de pesquisa. As observações sistemáticas concentraram-se no novo Terminal Hidroviário de Afuá, em particular, nos dias em que o navio do Ministério Público do Pará atracou nesse porto para atendimentos jurídicos e médicos.

O intervalo de tempo entre as visitas permitiu verificar a mudança total das ruas de madeira para as ruas suspensas de concreto armado no bairro Central. Paralelamente, no bairro do Capim Marinho, acompanhou-se o trabalho de melhorias de infraestrutura com a reconstrução das ruas de madeira antigas por novas pela Prefeitura.

Esse investimento acelerado de requalificação de espaços públicos sugere duas razões principais: a primeira, o potencial turístico da cidade, especialmente do Festival do Camarão, que acontece em julho, e atrai muitos turistas; e a segunda, a proximidade das eleições municipais, um período em que todas as ações urbanas visíveis aos olhos dos eleitores e da população em geral têm potencial para propaganda de candidatos no pleito político.

Diante disso, importa dizer que as redes sociais tornaram-se um forte instrumento para a divulgação da e na cidade. Um exemplo claro disso, observado na primeira visita de campo, foi uma mudança de acesso ao Cemitério

Público de Afuá⁸⁶ no Capim Marinho. Uma parte do muro, adjacente à Rua Frei Faustino ou Rua do Cemitério (uma passarela de madeira principal que se conecta ao bairro Central à beira do rio Marajózinho), apresentava um grande rasgo que permitia a visualização e visitas irregulares ao interior do objeto.

Na segunda visita, o muro havia sido reconstruído e o acesso se limitava à entrada principal. Em conversa informal, um interlocutor alertou sobre as restrições de entrada e a proibição de fotos e vídeos, com a justificativa de evitar a exposição do local nas redes sociais, principalmente por turistas, uma vez que a prefeitura não tem controle sobre as narrativas.

Embora seja um objeto cultural de grande valor simbólico, inclusive de grande potencial turístico, o cemitério não recebe investimentos necessários para mitigar os problemas socioambientais que gera na cidade. Essa negligência se manifesta na forma como o espaço físico é organizado: cercado com muros altos e acesso restrito, tornando-o um local em que nem todos podem ver e, principalmente divulgar na mídia, sem permissão.

Para completar a pesquisa de campo, outras entrevistas semiestruturadas foram organizadas mediante contato feito anteriormente com moradores, em particular, com pessoas com deficiência. Por se tratar de uma cidade pequena, e por indicação, o contato com as pessoas foi feito de maneira direta, com a pesquisadora indo até a casa para se apresentar, explicar sobre a pesquisa e agendar um dia e horário convenientes para a conversa.

Para as entrevistas semiestruturadas, conduzidas de modo informal, com perguntas elaboradas anteriormente, utilizavam-se, com a permissão do participante, por meio de um Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE) assinado, cujo modelo do documento está no Apêndice F, o gravador do celular e o caderno de notas.

Ao total, foram realizadas 22 entrevistas, com as seguintes categorias:

⁸⁶ Esse equipamento, historicamente importante, apresenta forma-conteúdo e logística diferenciados, que se adaptam ao ritmo das águas. Situado à beira do rio Marajózinho, sofre diretamente as inundações das cheias, o que interfere nos rituais, no tempo e nas práticas de velório e enterro, que só podem ser realizados quando as águas baixam. Durante entrevistas informais, muitos moradores brincavam ao dizer que “o defunto morre duas vezes: de morte morrida e de morte afogada” (Monteiro, 2015).

- a) pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida: pessoas idosas (6), pessoas usuárias de cadeira de rodas (3), pessoa autista (1), cuidadora (1), grávida (1), mãe com criança pequena e de colo (1).
- b) profissionais e trabalhadores: condutores de bicitáxi (3), vendedores informais (2) e funcionários públicos de Afuá (3).

Na pesquisa, todos os participantes são citados anonimamente e indicados por Entrevistado(a) 1 de Afuá, Entrevistado(a) 2 de Afuá e assim por diante, com exceção de Rubivam Cardoso, o idealizador do bairro Cidade Nova, e Sarito Souza, o radialista e criador do bicitáxi, figuras notáveis (Santos, 1993) da cidade.

Entre as entrevistas, duas foram feitas por meio de aplicativo de mensagens instantâneas (via WhatsApp): uma por desencontro de agendas; e outra a pedido do entrevistado, que era, também, uma pessoa usuária de cadeira de rodas e preferiu a conversa por mensagens e áudios, apesar da disponibilidade de ir ao seu encontro. Essa situação é muito significativa, visto que ainda há resistência ou até cansaço físico e mental por parte de pessoas com deficiência em se sentirem à vontade para compartilhar suas lutas diárias.

Diante desse fato, cabe reconhecer os desafios encontrados e as limitações desta pesquisa. A ausência de uma representatividade local, como de organizações ou movimentos sociais de pessoas com deficiência na cidade, torna difícil obter informações sobre a localização e a quantificação mais precisa dos indivíduos que compõem esse grupo que vive em Afuá. Para isso, foi necessário recorrer à Prefeitura, que, neste caso, não cedeu as informações solicitadas. Por meio dessas organizações seria possível entender as lutas coletivas, as demandas e, principalmente de que forma essas pessoas se articulam em prol de seus direitos. Sem a força de uma representação organizada, essas lutas e demandas dificilmente são discutidas ou priorizadas na agenda política local.

Assim, as informações coletadas por meio das visitas exploratórias, observações sistemáticas e entrevistas semiestruturadas serão apresentadas no tópico seguinte. A triangulação desses dados juntamente com o referencial teórico-metodológico, propõe discutir as implicações das descobertas para se

pensar em lições a aprender e potencializar a acessibilidade aos direitos das cidades de pequenos portes.

5.1.1 Embarque pela Rampa Santa Inês, em Macapá

A pequena cidade de Afuá, no Pará, convida-nos a uma ruptura do ritmo desenfreado hegemônico, o tempo rápido (Santos, 2013) das grandes cidades, antes mesmo de chegar nela. O acesso à cidade é realizado pelo transporte fluvial, mas é possível, aos mais privilegiados ou em caso de urgência e emergência, acessá-la pelo transporte aéreo de pequeno porte.

Por sua localização geográfica estar muito distante de Belém (capital do Pará) e mais próxima da cidade de Macapá (capital do Amapá), há uma relação mais intensa de fluxo de passageiros e mercadorias que embarcam e desembarcam na Rampa Santa Inês, localizada na orla do bairro Santa Inês, da capital amapaense (Fotografia 30).

Contudo, há uma particularidade na logística diária relacionada às saídas de barcos rumo a Afuá: o horário de embarque respeita o ritmo, o tempo lento, das águas do Rio Amazonas. Isso foge da lógica dos transportes convencionais da maioria das cidades, com inflexibilidade de horários, controle de tempo de saída e de chegada, e com risco de multas caso haja atrasos.

Existe um acordo operacional entre as duas empresas de barcos afuaense – a Virgem da Conceição e a A.M. Santos, tanto a bilheteria quanto os barcos que saem da Rampa Santa Inês funcionam em dias alternados para manter a viabilidade, concorrência e assistência (em caso de imprevistos) iguais entre as duas. De acordo com a Entrevistada 1 de Afuá:

[...] quando uma vai pra Macapá, a outra não vai. Essas lanchas, que levam de duas horas a três horas, uma vai em um dia, e a outra, no outro. Quando uma tá aqui em Afuá, a outra tá lá em Macapá; eles (as empresas) fizeram esse acordo. Agora, os navios vão todos os dias. Aí, tem preferência: uns, querem ir mais rápido, vão na lancha; e quem quer ir na rede, tranquilo, já vai no navio.⁸⁷

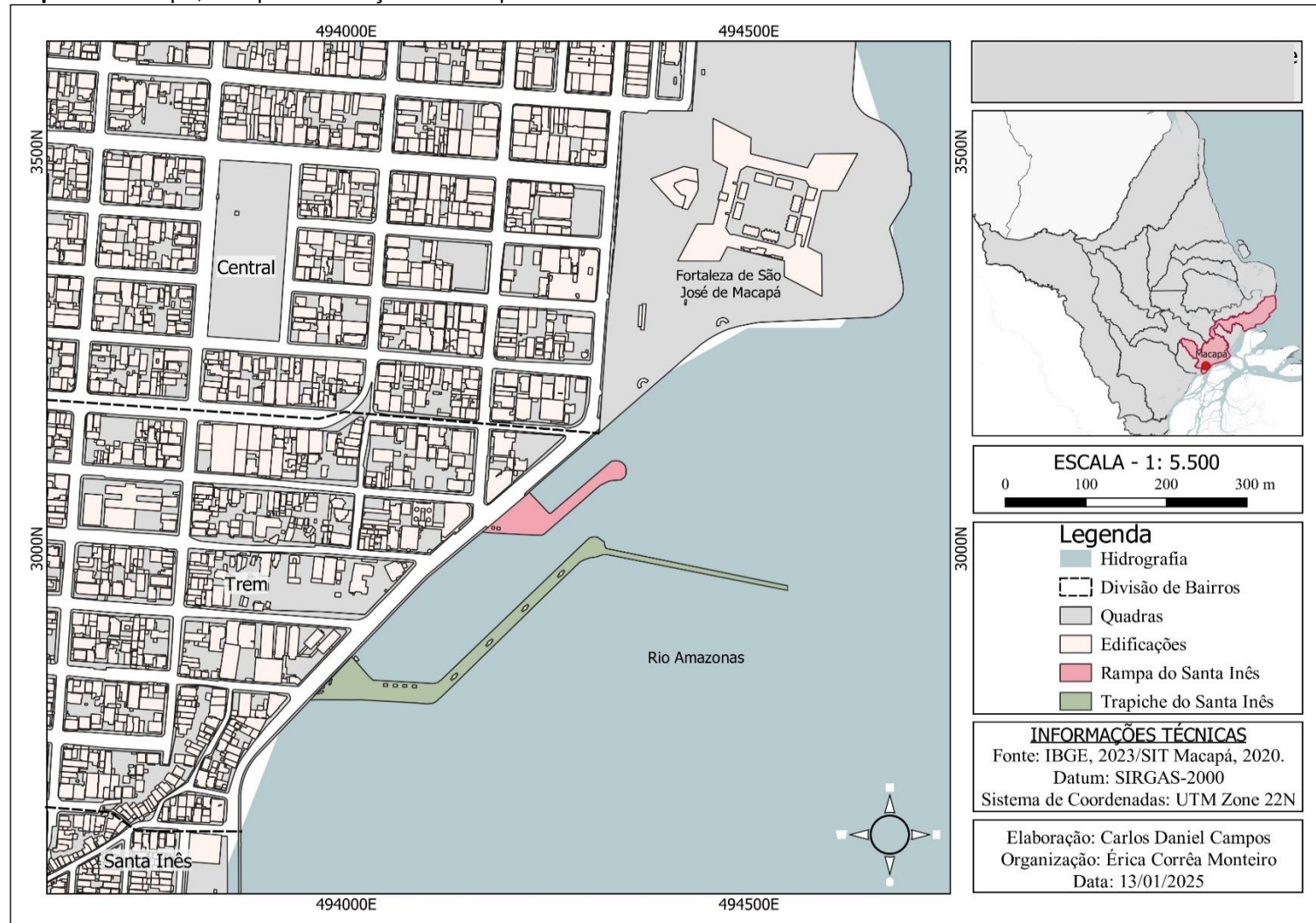
⁸⁷ Informação concedida por Entrevistado 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 6 de junho de 2024.

Fotografia 30 – Macapá, Amapá: Rampa Santa Inês, orla fluvial do bairro Santa Inês



Autoria: Giordano Santana, nov. 2024.

Nota: na Rampa Santa Inês, operam as embarcações (navios e lanchas expressas) que realizam a rota Macapá-Afuá-Macapá.

Mapa 7 – Macapá, Amapá: localização da Rampa Santa Inês

Fonte: elaborado por Carlos Daniel Campos (2025).

Os horários incertos de saída, que mudam constantemente conforme a maré, condições climáticas e de navegação durante o trajeto, requer um planejamento prévio daqueles acostumados com a pressa da vida urbana moderna.

Nesse caso, os passageiros costumam comprar ou se informar sobre a partida dos dois tipos de embarcações (lancha e navio) com um dia de antecedência para não correr o risco de perder ou de esperar por muito tempo até o início da viagem. Embora tenha um número de aplicativo de celular (WhatsApp) para informações, raramente é atendido. Ainda assim, é possível comprar a passagem na hora do embarque, visto que é difícil o barco sair com lotação máxima, conforme relata um dos barqueiros.

Há 12 anos, quando visitei a cidade pela primeira vez, só havia o serviço de navio a motor. Nele, a viagem dura cerca de cinco a seis horas quando em boas condições de navegação. Diferentemente de outros transportes urbanos, como ônibus e metrô, não há assentos fixos enfileirados nesse navio, posto que o bilhete de passagem assegura ao passageiro a vaga para uma rede de descanso.

Todavia, é necessário chegar cedo para garantir armá-la em lugar estratégico: seja para evitar batidas nos vizinhos ou para ficar mais próximo às tomadas para os aparelhos celulares. Assim, paulatinamente, os salões (conveses) dos dois andares do barco lotam de redes, bagagens e mercadorias, formando uma trama colorida com uma lógica definida pelos costumes locais (Fotografia 31).

Enquanto o navio espera a subida da maré para a partida, é comum permitir o embarque e a permanência antecipada dos passageiros. Desse modo, eles podem armar suas redes e aguardar a bordo, mesmo que a espera se prolongue de um dia para o outro. Da mesma forma, quando um navio chega à Rampa durante a madrugada, muitos passageiros permanecem deitados até o amanhecer.

Tal cortesia vem da solidariedade coletiva daqueles que se conhecem há anos, poupando-lhes da necessidade de pagar hotéis em caso de permanência curta, além da segurança das pessoas. Tais costumes nos remetem à ordem próxima de Lefebvre (2016) e ao que seria a flexibilidade equatorial defendida por Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2022).

Fotografia 31 – Macapá, Amapá: no navio tradicional, os passageiros viajam em redes de descanso



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: nos conveses, as pessoas demarcam seus lugares com as redes, posicionando seus pertences abaixo e próximo desse espaço ocupado. O valor dessa passagem é consideravelmente mais acessível em comparação com a opção de camarote, que oferece cabines com cama/beliche e banheiro privativo.

Em 2017, as duas empresas de navegação incluíram na sua frota lanchas expressas a motor, que são embarcações mais modernas, em estilo diferenciado ao padrão dos barcos tradicionais de madeira da região; de material mais leve, consideradas mais rápidas e menores, quando comparadas aos navios.

A inclusão de poltronas em vez de espaço reservado às redes, além do convés climatizado, foi uma mudança significativa nessa rota. O que gradou muito aos passageiros nessas embarcações foi o menor tempo de viagem: de uma hora e meia a duas horas, em caso de boa navegabilidade.

Por razões de segurança, essas lanchas não operam à noite. A rapidez, medida pela alta velocidade, não combina com a baixa visibilidade da imensa escuridão e com os riscos de acidentes (banco de areia, troncos de árvores etc.), que resultariam em grandes dificuldades de resgate. Assim, quando a maré está favorável, a navegação noturna é realizada pelos navios, dada a grande experiência e conhecimentos dos pilotos que navegam há anos por essa rota.

Algo interessante a mencionar é a manobra utilizada pelos funcionários da lancha para conseguir sair do porto. Nessa parte da orla, a maresia tende a empurrar os barcos ao encontro da rampa, dificultando o afastamento para a saída da embarcação. Diante disso, além da necessidade do suporte terrestre com os funcionários a empurrar, às vezes com madeira, a lancha contra a maré, o comandante pede, em algumas ocasiões, para que os passageiros se movimentem para o fundo e depois para frente da lancha, até conseguir ajustar a sua posição e sair do porto em segurança, sem bater a popa, a traseira do barco (Fotografia 32).

A inclusão de lanchas mais modernas, para melhorar a mobilidade das pessoas, não escaparam às adaptabilidades desses objetos às *expertises* e às necessidades locais, visto que a sua plena utilidade é exequível tão somente a partir da criatividade daqueles que vivenciam esses ambientes construídos.

Fotografia 32 – Macapá, Amapá: partida da lancha expressa na Rampa Santa Inês



Autoria: Giordano Santana, nov. 2024.

Nota: com a maré cheia e a forte maresia, é necessária a realização de manobras para a saída da lancha expressa, com o auxílio dos funcionários, na Rampa Santa Inês.

Fotografia 33 – Macapá, Amapá: vista aérea da Rampa Santa Inês e do Trapiche do Santa Inês, conhecido como Rampa de Fora



Autoria: Giordano Santana, nov. 2024.

Nota: com a inauguração do novo Trapiche do Santa Inês, algumas embarcações, inclusive, os navios e as lanchas expressas de Afuá, passaram a realizar o desembarque de passageiros e mercadorias em um trecho da estrutura, chamado de Rampa de Fora. Esse trecho construído é estratégico, pois avança alguns metros sobre o rio Amazonas em uma área mais profunda, o que facilita a atracagem das embarcações.

A localização da Rampa Santa Inês, na orla de Macapá, está estrategicamente bem conectada à cidade, ao permitir aos diversos sujeitos (passageiros, barqueiros, vendedores etc.) que a utilizam, supostamente, um ponto fácil de acesso por carro, ônibus, bicicleta e a pé. Grosso modo, o supostamente enfatizaria que as condições de mobilidade urbana de Macapá ainda são precárias no que diz respeito à eficiência de transportes públicos e às condições da infraestrutura viária (Fotografia 33).

Nos últimos 10 anos, a cidade tem passado por uma forte requalificação urbana, inclusive de lazer, fruto de disputas políticas com tendências de planejamento urbano com obras voltadas à identidade ribeirinha nas cidades à beira-rio, mas deslocadas do “vivido” para torna-se mais atraente para o mercado turístico, bastante similar às experiências da orla fluvial belenense, em conformidade Trindade Júnior (2008).

Assim, observa-se, na cidade, que pedestres e ciclistas são desenhados de forma superficial como elementos estéticos e/ou de *marketing*, ao desconsiderar as necessidades reais desses sujeitos. Em outras palavras, a falta de conexão segura e o compartilhamento de faixas (pedestres e ciclistas) geram conflitos em vez de fluidez. Além disso, a ausência de atenção ao conforto térmico (como sombreamento) e, principalmente, a falta de proteção física entre a faixa de bicicleta e a via de automóveis em vários trechos da cidade são problemas evidentes.

Tal lógica se desdobra no espaço público da Rampa Santa Inês. Embora sua localização seja privilegiada, o amplo porto de concreto a céu aberto carece de infraestrutura adequada de suporte para as pessoas usuárias desse ambiente. A exemplo disso, cita-se a ausência de áreas cobertas e sombreadas, de banheiros, de sinalização etc., configurando-se um local pouco acolhedor às pessoas sob uma lógica mais cidadã. Diante disso, o Entrevistado 2 de Afuá relata sua perspectiva sobre esse ambiente construído:

[...] o espaço em Macapá tem vários locais que dá pra encostar o barco, né? um deles é chamado de Rampa do Santa Inês, que não tem acessibilidade nenhuma. O trânsito lá é muito atrapalhado no trapiche: se tu bobear, és atropelado lá mesmo! É carro misturado com moto, misturado com bicicleta, misturado com pessoas andando. E a área

não é coberta, então, se tiver chovendo, tu vai ter que esperar dentro do barco até passar a chuva pra poder ir embora.⁸⁸

Em 2023, o Governo do estado do Amapá entregou à cidade o Trapiche do Santa Inês, um espaço público de contemplação do rio Amazonas, implantado paralelo à Rampa Santa Inês (Fotografia 33). Contudo, essa entrega foi realizada sob o viés mercadológico do turismo que ocorre ao longo de sua orla fluvial.

Dada sua grande extensão, indo ao encontro do rio mais profundo, várias embarcações conseguem atracar nesse trapiche, até mesmo os navios e as lanchas expressas de Afuá. Os afuaenses costumam chamar esse Trapiche de Rampa de Fora, onde atualmente desembarcam quando chegam a Macapá, no entanto sua localização é problemática aos passageiros. Na experiência do Entrevistado 2 de Afuá:

[...] tem um outro local chamado Rampa de Fora, que é perto dessa Rampa Santa Inês, mas que tem um problema sério: ela é muito longe. A gente desce longe da via; tipo, a gente tem que caminhar uns dois quilômetros de trapiche, praticamente. É muito longe mesmo! Então, se quiser chegar mais rápido na cidade, tu tens que pegar uma moto. E o local não é acessível para cadeirante, porque tem escadas, sabe? Tipo uns cinco degraus. E, com isso, pronto, já dificultou a vida de um cadeirante [...].⁸⁹

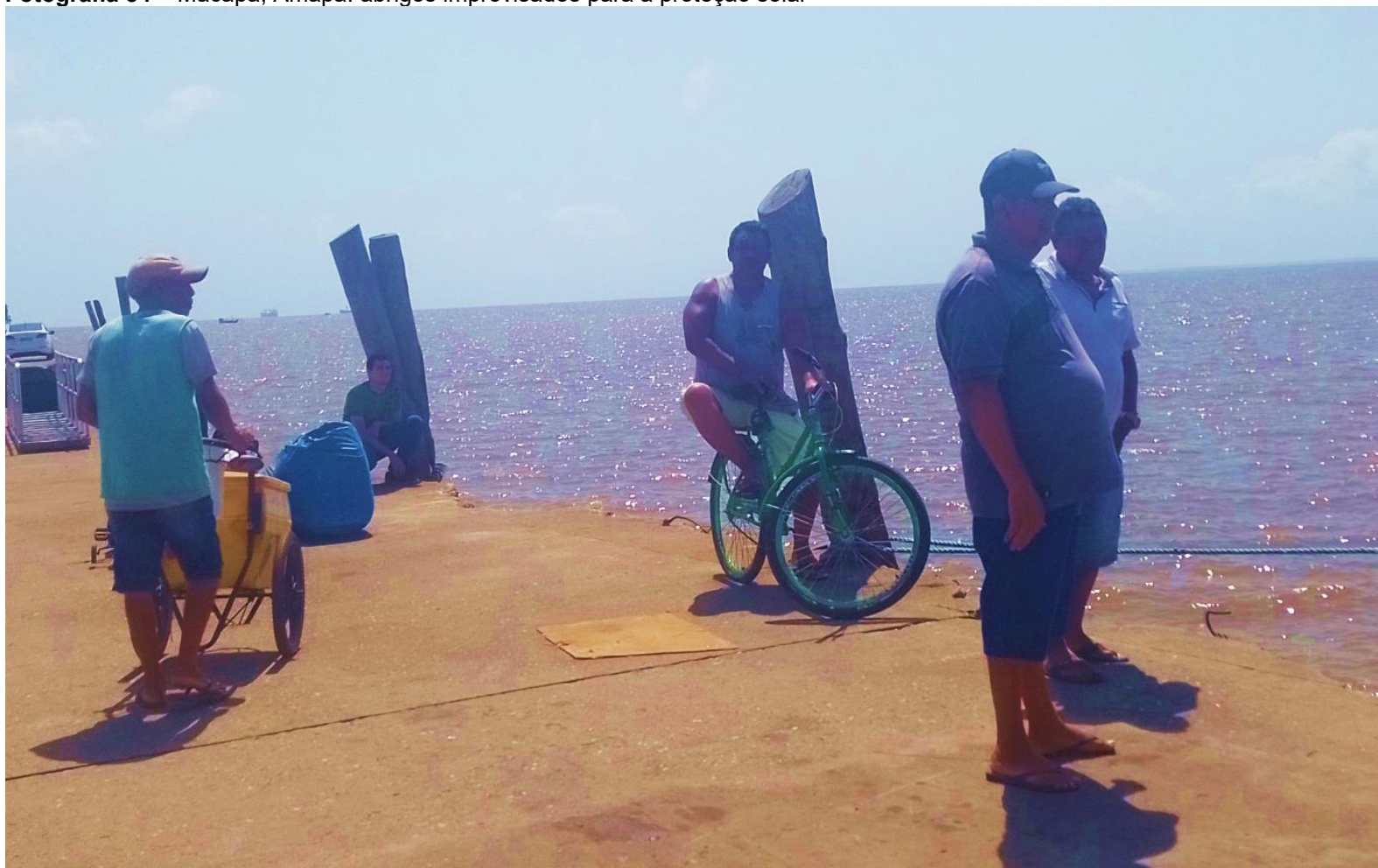
A ausência de objetos com formas espaciais mais compatíveis com a realidade geográfica e sociocultural na qual estão inseridas requer atenção. Isso se deve ao fato de que a exposição ao calor e ao sol permanentes no verão e às chuvas intensas no inverno amazônico, exige *designs* que potencializem a ventilação e o sombreamento, a fim de oferecer às pessoas proteção e conforto, respeitando, também, a identidade e a cultura local, como defende Rummenhoeller (2008).

Por outro lado, observa-se que a falta de abrigos para esperas e descansos cobertos impacta a qualidade da experiência das pessoas. Isso visto que, para se protegerem do calor e sol forte, elas buscam refúgios em sombras improvisadas de postes, troncos e do barco (Fotografia 34).

⁸⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 5 de junho de 2024.

⁸⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 5 de junho de 2024.

Fotografia 34 – Macapá, Amapá: abrigos improvisados para a proteção solar



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: a ausência de infraestrutura adequada para a recepção de passageiros no local de embarque e desembarque força-os a buscar proteção contra o forte sol em sombras improvisadas e insuficientes.

Da mesma maneira, essa situação expõe essas pessoas ao desconforto das chuvas frequentes do inverno amazônico. Além disso, isso afeta também a permanência e a frequência de pessoas ao longo do dia no local. Consequentemente, o uso do espaço restringe-se aos momentos de atracagem dos barcos e aos horários específicos de embarque e de desembarque.

A padronização das pequenas cabines metálicas para compras de passagens, embora bastante comum, comparada às de outras cidades, torna-se um objeto estranho por não se harmonizar com a realidade local. Com a falta de arborização e sombreamento, a grande incidência solar nas cabines e trailers forçou a climatização, para garantir um pouco de conforto aos funcionários, principalmente, no verão amazônico. Contudo, aderir a essa solução, sem estudos mais apropriados, tornou esse objeto caro e menos acessível.

Outro problema é a inclusão de vidro pelificado na parte frontal, que, até então, era aberto e permitia uma interação “cara a cara”, sendo uma característica importante da maneira de se comunicar dos povos ribeirinhos, e que facilitava a comunicação entre passageiros e atendente. Com a mudança, o atendimento começou a ser realizado por uma pequena abertura no vidro, cujo tamanho e posição criaram uma barreira física, visual e sonora, resultando em dificuldades de comunicação e desconfortos posturais.

O contato visual é importante para a inclusão de muitas pessoas na hora da troca de informações. Para as pessoas com perda parcial da audição, isto é, com deficiência auditiva ou para aquelas com perda total, as surdas, o contato visual, a exemplo da articulação da boca, expressões e gestos poderiam mediar a comunicação entre os interagentes, sobretudo quando não há a presença de um intérprete de Libras no local, muito embora esse seja obrigatório.

Para as pessoas com deficiência visual, a voz de quem informa é imprescindível nessa interação, a ponto de haver facilidade tanto para ouvir quanto para falar. Além disso, ainda que o totem de informação apresente uma fonte legível para a leitura dos horários, é necessário complementá-lo com informações táteis (com texto em braile e relevo, mapas ou pisos podotáteis) para facilitar a orientação e o deslocamento dessas pessoas até a cabine e a outros lugares de seu interesse de forma mais segura.

Essa relação dialética entre o espaço concebido e o espaço vivido (Lefebvre, 2013) é relevante na compreensão das espacialidades constituídas

nesse lugar. O espaço concebido, isto é, o imenso espaço físico criado de modo estilizado e incompleto, pode até edificar uma paisagem singular da cidade ribeirinha no plano mercadológico, mas no plano do vivido negligencia e distancia-se da qualidade urbana necessária para as práticas sociais da cultura ribeirinha produzidas nesse porto. Isso nos remete a Lefebvre (2013):

[...] os espaços de representação, vividos mais que concebidos, não constroem jamais a coerência, não mais que a coesão. Penetrados de imaginário e de simbolismo, eles têm por origem a história de um povo e a de cada indivíduo pertencente a esse povo. Os etnólogos, os antropólogos, os psicanalistas estudam, sabendo ou não, que esses espaços de representação, frequentemente esquecendo de confrontá-los com as representações do espaço que coexistem, conciliando-se ou neles interferindo, negligenciando ainda mais a prática espacial (Lefebvre, 2013, p. 70).

Portanto, diante do ataque às vivências e às experiências locais, emergem resistências e contrafinalidades (Santos, 2013). Tais manifestações ocorrem por meio de marcas não hegemônicas de apropriação do espaço concebido e são observadas na dimensão da paisagem, isto é, na dimensão da percepção (Santos, 2013). Um exemplo disso é o grande fluxo de pessoas, carros, mercadorias, bagagens, carretas e vendedores que transitam livremente misturados durante momento do embarque e desembarque nesse porto. É dentro dessa luta que esta pesquisa busca compreender esse cotidiano e os desafios para se pensar sobre acessibilidade junto aos costumes locais, visto que, em alguns pontos, eles se conflitam.

Para os afuaenses, o transporte fluvial é o meio de deslocamento predominante para viagens entre cidades ou regiões diferentes. Dessa forma, assim como todos os cidadãos, pessoas com deficiência e com dificuldades de locomoção, juntamente com os seus familiares, precisam de melhores condições de acessibilidade e mobilidade para utilizar esse serviço com maior liberdade.

O acesso ao navio e à lancha é um dos pontos mais críticos para muitos passageiros. As grandes variações do nível das águas do rio deixam as embarcações ora em posição elevada, ora em posição baixa em relação ao piso fixo do porto. Tal fato impacta o embarque e desembarque seguro dos passageiros e dos funcionários, que precisam colocar e retirar grandes volumes de mercadorias das embarcações.

Para minimizar esse impacto e garantir o embarque e desembarque, utiliza-se uma rampa móvel, com *design* típico⁹⁰ da região para vencer a oscilação dos desníveis entre o porto e o barco. No entanto, a passagem de um piso a outro, mediante um objeto que é, muitas vezes, estreito e com inclinação acentuada, combinada com outros obstáculos físicos e atitudinais, requer muito esforço e habilidades físicas que nem todas as pessoas podem aplicar com tanta facilidade.

Quando adentramos o espaço percebido, isto é, a prática social que se refere ao uso do corpo, a exemplo do emprego das mãos, membros, órgãos sensoriais, gestos do trabalho e das atividades exteriores ao trabalho, conforme Lefebvre (2013), percebe-se um lado pragmático do uso material do espaço coexistindo com as possibilidades de transformações.

Nas lanchas, o embarque e desembarque de pessoas e de mercadorias requer algumas etapas e procedimentos. A rampa conecta o porto ao barco e, após atravessá-la, há a presença de uma pequena escada móvel de alumínio que dá acesso à proa (frente) do barco. Essa leva a outro lance de escada, onde está situado o convés com poltronas. A maioria das bagagens e mercadorias fica retida nessa área da proa até todos os passageiros entrarem para serem acomodadas no porão da lancha, cujo acesso está posicionado próximo às duas portas de entrada. No final da viagem, prioriza-se a retirada das bagagens antes dos passageiros, o que resulta em grandes esperas para o fim da viagem.

Para pessoas com deficiência e/ou com dificuldade de locomoção, esse contexto revela uma sequência de acontecimentos propícios a acidentes [in]esperados. A travessia da rampa, especialmente com bagagens e mercadorias, representa um risco significativo para todos, independentemente do costume ou da familiaridade com a situação.

Entretanto, para pessoas usuárias de cadeira de rodas, pessoas com deficiência visual, idosos, crianças, obesos, pais com criança de colo, convalescentes cirúrgicos, entre outros – que dependem, continuamente, da ajuda de familiares ou de terceiros para transportar seus pertences e embarcá-los, como, em alguns casos, carregando-os, a combinação de rampa, escada e

⁹⁰ Rampa móvel, geralmente, comprida e estreita, construída de madeira, com corrimão de madeira ou de ferro. No piso, têm-se pequenos relevos paralelos para auxiliar, como elemento antiderrapante, e evitar que as pessoas escorreguem.

proa, com grande fluxo de circulação amontoada de bagagens e seguida de outra escada para o convés, é uma situação que deixa os passageiros (com ou sem deficiência) mais vulneráveis a quedas, tropeços e colisões.

Qualquer um desses acidentes mencionados, por mais trivial que pareça, pode impactar seriamente a qualidade de vida de qualquer cidadão, essencialmente quando considerada a carência de suporte médico e financeiro para essas populações em suas próprias comunidades. Nesse contexto, os corpos são cerceados a partir das fragilidades da materialidade do espaço, que tocam nas fragilidades sociais.

O corpo é um elemento imprescindível na construção do espaço vivido, conforme explica Lefebvre (2013), ou, como compreende Santos (2008), do uso do território, o espaço banal. No entanto, para pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida, a experiência do corpo vivido em situação de inacessibilidade, “pode atingir, sob a pressão moral, a estranheza do corpo sem órgãos, castigado, castrado”, como bem defende Lefebvre (2013, p. 68).

Para a Entrevistada 3 de Afuá, não há uma preocupação ou atenção do poder público no tocante às melhorias de acessibilidade adequadas nos trapiches e nos barcos para todas as pessoas, especialmente para aquelas com deficiência. Em sua experiência, a ausência de boas condições de acessibilidade a impede de se movimentar livremente, como também a coloca em uma situação em que o embarque, a permanência e o desembarque do barco desencadeiam sensações de medo, insegurança e vergonha. Sobre isso, ela relata que:

[...] existe um pouco de tudo, né? Existe um pouco de medo, existe aquela insegurança, claro, e ainda existe um pouco de vergonha. Eu lembro que ano passado, eu fui fazer uma viagem para Anajás, e o barco não encostava no trapiche. Então, eu tinha que passar por dentro de um navio pra passar para o outro barco, e eu tive que segurar nas costas de um rapaz para subir com ele. Eu tive que segurar no pescoço dele pra eu subir, porque não tinha por onde eu passar, não tinha como passar por dentro. Ele teve que dar uma volta por cima comigo nas costas pra eu poder sair. E aquilo, pra mim, foi constrangedor [...].⁹¹

Para muitas pessoas com deficiência, a exemplo dessa afuaense (Entrevistada 3 de Afuá) com dificuldades de locomoção física, a falta de

⁹¹ Informação concedida por Entrevistada 3 de Afuá, de 49 anos, radialista, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA), via WhatsApp, no dia 6 de junho de 2024.

acessibilidade nos trapiches, nos portos e nos barcos limita sua possibilidade de realizar atividades particulares do cotidiano ribeirinho em que ela está inserida, impedindo uma maior independência. Há a necessidade de se ter sempre um acompanhante para ajudá-la em situações que, se tivesse elementos físicos facilitadores (rampas e corrimãos adequados, por exemplo), ela poderia superar desafios com mais autonomia e sem constrangimento (Fotografia 35). Das ocasiões em que precisou ir a Macapá, ela relata que:

[...] teve sim as dificuldades. E quais são as dificuldades? É porque, pra sair do barco para o trapiche, eles colocam uma pequena tábua, tipo uma rampa. Eles colocam que é pros passageiros saírem. Então, pra quem anda normal, muito bom. Agora, pra quem é cadeirante, não. No caso, eu saio carregada de lá, entendeu? Aí, as pessoas que estavam comigo, no caso, o meu cunhado, deixou a minha cadeira lá (no piso da rampa de concreto) preparada e desceu comigo no colo pra me colocar na cadeira. Porque pra sair do barco na cadeira, não tem condições, entendeu? Então, essa é a única dificuldade. Mas, tirando isso, acerca do que eu passava aqui em Afuá pra sair, Macapá é muito melhor, entendeu? A dificuldade é essa: de sair do barco para o trapiche [...].⁹²

Dentro desse contexto, tem-se o corpo vivido como um meio de expressão cultural, cujos costumes e hábitos influenciam a experiência do corpo por meio de práticas cotidianas que dão significados ao ambiente construído. Não por acaso, a expressão “já estou acostumado”, carrega, para muitas pessoas, uma forte marca de resignação.

⁹² Informação concedida por Entrevistada 3 de Afuá, de 49 anos, radialista, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA), via WhatsApp, no dia 6 de junho de 2024.

Fotografia 35 – Macapá, Amapá: embarque e desembarque de pessoas em cadeira de rodas



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: um familiar manobra a cadeira de rodas cuidadosamente pela rampa, auxiliado por outra pessoa. Ao alcançar o piso do porto, posiciona a cadeira de rodas em um lugar seguro. Em seguida, ele retorna ao barco, pega a pessoa no colo, atravessa a rampa e a transfere para a cadeira.

Essa realidade é evidente no relato da Entrevistada 1 de Afuá, que passou recentemente por uma cirurgia em um hospital em Macapá. A entrevistada explica que não consegue ficar longe de casa por muito tempo. E mesmo com a sua mobilidade reduzida, ela preferiu adiantar seu retorno a Afuá de navio – ainda que a sua preferência fosse a rapidez da lancha – para poder participar do Festival de Camarão.

Por não haver mais camarotes disponíveis, o que lhe daria um pouco mais de conforto na viagem, sua dificuldade foi o grande esforço físico para se deitar e levantar-se da rede, por ainda estar em processo de recuperação. No entanto, esse desconforto logo foi abafado por outra expressão: “mas, fora isso, o resto já estou acostumada”⁹³, finaliza sua fala.

Em seu depoimento, a Entrevistada 1 de Afuá menciona os incômodos relacionados à longa espera ao final da viagem para desembarcar, quando utiliza a lancha. Sua insatisfação condiz com a priorização de mercadorias em vez das pessoas, principalmente aquelas com direito à prioridade, prevista em lei (Brasil, 2015b). Ela pontua ainda:

[...] eu gosto de ir na lancha, mas quando chega lá, tem a mercadoria pra retirar, e a gente passa, às vezes, uma hora esperando tudo, até pegar as coisas pra sair. Nos aeroportos, elas vão só rodando, passando lá, e a gente vai pegando. Lá, não fica tudo em monte. No navio, na hora que você chega, tira tudo que é seu e vai embora [...].⁹⁴

As falas desses moradores de Afuá dizem respeito ao seu direito à palavra e à escuta (Santos, 2014c) por se tratarem de problemas que afetam suas vidas em comunidade, de modo particular. Tais perspectivas locais, mais profundas e íntimas, são importantes por estarem atreladas às relações que se dão através de objetos específicos da sua realidade e, maiormente, no empoderamento de sujeitos com corpos distintos e diferenciados.

Muitos desses sujeitos ainda são invisibilizados nesses ambientes urbanos, tendo suas necessidades e dificuldades ignoradas. A exclusão, inclusive, não vem apenas de um poder distante (como o governo ou empresas),

⁹³ Informação concedida pela Entrevistada 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 6 de junho de 2024.

⁹⁴ Informação concedida pela Entrevistada 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 6 de junho de 2024.

mas também de membros da própria comunidade, o que é um reflexo das sequelas históricas do preconceito e da imposição dos corpos produtivos.

A importância de valorizar o cotidiano e refletir sobre as práticas realizadas em um ambiente que é particular dessas comunidades ribeirinhas mobiliza enxergar lacunas e oportunidades, isto é, as possibilidades de transformações, como defende Lefebvre (2016).

A noção de acessibilidade, enquanto parte do produto histórico, vem sendo inscrita há anos sob uma lógica dominante de cidades hegemônicas difundida também nas cidades do trópico úmido. A Rampa Santa Inês apresenta-se como parte desse movimento, porém concebida de modo incompleto para os cidadãos incompletos (Santos, 2014c, 2020). Por outro lado, à medida que os amazônidas ganham protagonismo em seus próprios territórios banais, a acessibilidade também pode se tornar uma pauta política relevante dessas populações.

As resistências, as falas, assim como os resíduos da dimensão ribeirinha presentes nas práticas realizadas nesse porto, impulsionam a busca por soluções urbanas e arquitetônicas cada vez mais consoantes à identidade daqueles que vivenciam a cidade em sua heterogeneidade.

A incompletude desse objeto, a partir da ausência de maior nível de suporte às pessoas, deixa evidente a invisibilização da participação desses sujeitos com deficiência na vida comum, em especial, nessas áreas ribeirinhas. Tal situação exige o despertar da consciência coletiva a respeito da diversidade de corpos e de suas necessidades diferenciadas dentro do seu contexto cultural. O pouco investimento na qualidade e no conforto ambiental é um desperdício de todo potencial que este Porto poderia proporcionar às pessoas.

5.1.2 Traslado: percepções e acessibilidade a bordo

A viagem para Afuá, seja por navio ou lancha, é um convite à contemplação das diversas paisagens às margens do rio-mestre, o Amazonas (Ab'Saber, 2010), em um mosaico que se inicia com a visão de parte da estrutura

urbana presente na orla de Macapá, passando por densas áreas de florestas e vilarejos situados no Golfão Marajoara⁹⁵.

Dentre essas paisagens e por meio das águas de cor turva do rio, adentra-se as heranças com valor fisiográfico, biológico, cultural e científico dos povos das florestas (Ab'Saber, 2007). O Amazonas, conforme o autor referenciado, é regionalmente conhecido como rio branco por apresentar uma tonalidade barrenta e amarelada devido à elevada carga de argila que carrega. Essa carga, por sua vez, ao desembocar no mar, forma uma fantástica névoa; seus sedimentos, ao se depositarem no fundo, fazem com que a água fique doce (Ab'Saber, 2007, 2010, 2012).

O reconhecimento desse fenômeno tem origem nos saberes acumulados pelas vivências e experiências dos povos tradicionais. É em razão disso que “a faixa costeira marajoara e amapaense, desde há muitos anos, vem sendo reconhecida pelo nome de ‘mar dulce’” (Ab'Saber, 2010, p. 20). Dada a importância de patrimônio, Ab'Saber (2007, 2010, 2012) defende a ideia de preservação e valorização a partir do tombamento, em enfrentamento ao avanço perverso do capitalismo na região.

O traslado de navio permite aos passageiros mais liberdade para experimentar suas percepções sensitivas durante todo o trajeto. As grandes janelas abertas convidam as pessoas a observarem a paisagem para além da visão (Fotografia 36). Assim, o tato é experienciado pelo vento, que ameniza o calor ou intensifica o frio, que bate no corpo ou na rede, que balança e esbarra nas outras com a ajuda do ritmo da maré.

Aos mais acostumados, tal experiência é uma festa, em que conversas e músicas são compartilhadas para passar o tempo, além de sonecas e descanso. Aos menos habituados, a percepção do balanço da maresia pode gerar estranhamento ou mal-estar.

⁹⁵ O Golfão Marajoara inclui a larga embocadura do rio Amazonas entre o Amapá e a extraordinária Ilha de Marajó (Ab'Saber, 2010).

Fotografia 36 – A bordo de um navio tradicional: uma experiência mais rica da paisagem



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. de 2024.

Nota: antes da partida do navio, é possível observar uma movimentação comum entre os passageiros: muitas pessoas se acomodam nas redes, enquanto outras aproveitam o tempo de espera para aguardar no porto, passear entre os conveses ou contemplar a vista através das grandes janelas.

A experiência a bordo das lanchas expressas é distinta do navio em alguns aspectos. Na opinião de uma moradora de Afuá, Entrevistada 4 de Afuá, a rapidez da lancha expressa é o ponto principal na sua escolha quando precisa viajar:

[...] eu gosto da lancha pela rapidez e comodidade. Quando viajo, prefiro chegar mais rápido tanto em Macapá quanto em Afuá. Quando não tem passagem na lancha, eu vou de navio mesmo, na rede, sem problema nenhum. O gosto é só pela rapidez de deslocamento mesmo [...].⁹⁶

A ruptura com os *designs* tradicionais de barco, impulsionada pelas novas tecnologias no transporte fluvial, que busca o tempo menos lento, altera as formas espaciais, como também influencia as relações e interações entre as pessoas e o objeto, além da construção de outras espacialidades (Santos, 2014a; Ferrara, 2002) vividas nesses ambientes.

No caso das lanchas expressas de Afuá, em razão de um *design* com estrutura fechada, concebido com material cuja tecnologia exige climatização para garantir o bem-estar dos passageiros, destacam-se as grandes janelas vedadas com vidro, que, apesar de proporcionarem uma vista ampla, sua configuração se desencontra com alguns costumes locais, além de não contribuírem para uma acessibilidade adequada (Fotografia 37).

A altura muito elevada com um padrão de *design* que não reflete a diversidade de estatura de seus passageiros⁹⁷ interfere, significativamente, no alcance visual daqueles que estão sentados nas poltronas. Sobre isso, a Entrevistada 1 de Afuá pontua que, “quando a gente vem de lancha, que é tudo fechado, a gente não vê nada”⁹⁸. A posição inadequada da janela impõe uma postura desconfortável, que exige sobrecarga do pescoço para quem deseja apreciar a paisagem durante todo o trajeto.

⁹⁶ Informação concedida pela Entrevistada 4 de Afuá, de 42 anos, funcionária pública de Afuá, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

⁹⁷ De acordo com a Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009 (IBGE, 2010), as alturas médias das pessoas na região Norte a partir dos 17 anos variam entre 149,4 e 158,6 cm para as mulheres e de 162,9 a 171 cm para os homens.

⁹⁸ Informação concedida por Entrevistada 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 6 de junho de 2024.

Fotografia 37 – A bordo da lancha expressa: percepção da paisagem limitada



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: ao priorizar a velocidade, o *design* da lancha limita a experiência do contemplar a paisagem durante o trajeto da viagem.

Outro morador de Afuá, o Entrevistado 5 de Afuá, explica que:

[...] na verdade, eu vou na lancha quando eu quero chegar com pressa em Macapá ou em Afuá. Mas, quando eu não quero, prefiro ir no navio, que aí já vou deitado. Pra mim, é melhor que ir no ar-condicionado e sentado até Afuá. Eu prefiro ir deitado. E, às vezes, dá vontade de olhar, mas como é tudo fechado, não dá pra ver. Principalmente eu, que sou fotógrafo e gosto de tá olhando as paisagens. E aí, acho que é meio ruim pra isso.⁹⁹

Ao longo da viagem, observa-se o movimento das pessoas que procuram espiar e encontrar um cantinho nas janelas da parte frontal da lancha, ou em uma área aberta que fica na parte traseira do barco, para contemplar a vista externa. Sobre isso, o Entrevistado 2 de Afuá descreve sua experiência como pessoa com autismo a bordo:

[...] a lancha tira totalmente a visão da paisagem, que é uma das coisas que eu acho muito chato, sabe? Eu, particularmente, não gosto de ambiente fechado, porque não me sinto muito bem. Nas lanchas, eu quero ir olhando as paisagens, sabe? E tem uma lancha em especial, aí de Afuá, que os vidros são escuros. Então, eu olho pelo vidro e vejo escuro lá fora, então não é legal. E se eu tentar abrir o vidro, entra calor pra dentro da lancha e as pessoas irão ficar incomodadas. E o que eu faço? Eu saio e vou lá pra atrás. Lá tem uma área aberta na lancha e eu aproveito e fico lá. Geralmente, eu viajo nessa parte traseira, porque gosto de ir pegando um ventinho e olhando a paisagem. Então, quando vou na lancha, eu não fico dentro, no meio do povão; eu vou embora lá pra trás, pra uma parte lá que fica a galera do bar bebendo, e eu fico lá no meio, mas olhando a paisagem e tirando fotos [...]. O barulho me incomoda, porém eu fico lá por ser uma área aberta e tô ao ar livre.¹⁰⁰

Tal comportamento não é aleatório, mas, sim, dotado de significado. A maioria dos afuaenses reconhece a proximidade da cidade quando avista e atravessa a Baía do Vieira Grande:

[...] a gente, que é de Afuá já sabe quando está chegando em Afuá. Assim, têm duas baías para atravessar. A primeira é lá pertinho de Macapá. Depois, entra em um rio que chamamos de “rio morto”, que é sem maresia. E tem a segunda baía, que já é de Afuá. E quando finda a segunda baía e o barco entra em um riozinho menor, aí a gente já sabe que vai chegar em Afuá. Aí, as pessoas já começam a desamarrar as suas redes, a se olharem no espelho pra se arrumar e passar perfume. É dessa forma. [...] À noite, tipo se for cedo da noite,

⁹⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁰⁰ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

quando a galera não tá dormindo, a gente percebe que está chegando quando vê as luzes das casas. E percebemos que entramos no rio que está perto. Agora, se for de madrugada, quando o povo tá dormindo, só percebe quando, realmente, o motor do barco para e encosta.¹⁰¹

[...] quando a gente chega na baía, a gente já começa a saber que a cidade está próxima. E, depois que sai da baía, já tá no rio que, em 10 a 15 minutos, a gente já está em Afuá. [...] E a gente identifica isso pela maresia e a largura do rio.¹⁰²

Essas referências ambientais, obtidas por meio da percepção da paisagem, evidenciam sua importância como uma forma particular de orientação espacial para as pessoas quanto à sua localização geográfica e ao tempo, além da construção de memórias, identidades e afetos.

O barulhinho familiar de celular que anuncia o sinal ativo da rede móvel da Internet e das chamadas telefônicas era outra forma de saber quando a cidade estava próxima, mas essa experiência a bordo mudou recentemente, conforme informa o Entrevistado 5 de Afuá: “agora nem funciona mais assim, porque o barco já tem a rede Starlink. E aí, já vão conectados. Lá tem QR Code que é liberado”.¹⁰³

Dessa forma, os barcos e lanchas aderem um *status* mais modernizado com a inserção do serviço de Wi-Fi gratuito para todos os passageiros, sendo possível o acesso a informações em tempo real, além da comunicação com familiares e amigos durante toda a viagem.

A cultura digital do tempo rápido encontra-se com a cultura local do tempo lento. E, nesse processo dialético, observa-se um diálogo entre o novo e o velho, entre costumes locais e elementos globais (Santos, 2014). À medida que adentramos as narrativas de Afuá, percebemos que novas apropriações e adaptações são construídas a partir da comunicação digital em favor da população afuaense, a exemplo da divulgação de suas práticas culturais, por meio das redes sociais, com o protagonismo de seus moradores no fomento ao turismo da cidade para além de suas fronteiras.

¹⁰¹ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

¹⁰² Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁰³ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

Tal criatividade leva-nos a pensar em uma cidade plástica que acolhe as novas mudanças, sem grandes alterações internas, portanto, dotada de flexibilidade equatorial e de contrarracionalidades (Santos, 2013; Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2022).

Na falta de acessibilidade espacial para as pessoas com deficiência, esse serviço (a rede de Internet) torna-se uma ferramenta de inclusão social, visto que podem estar conectadas a recursos, aplicativos de acessibilidade nos seus celulares, para facilitar a comunicação com pessoas surdas ou com dificuldades auditivas e com pessoas com deficiência visual, que necessitam de auxílio para realizar alguma tarefa dentro da embarcação de forma menos dependente de terceiros.

Decerto, o modo de fabricar um barco tradicional amazônico é regido pela originalidade e criatividade potente dos competentes artesãos amazônidas (Martins, 2021), o que envolve sua complexidade, tecnologia humana, arte e técnicas de especificidades do lugar. Todavia, a sua concepção pouco foi acompanhada de uma preocupação de uso prático para pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida, aliás, problema comum também às embarcações mais modernas. Isso evidencia a necessidade de um olhar mais cuidadoso sobre a vivência de pessoas com deficiência a bordo, dada a importância do transporte fluvial para toda a comunidade local.

As poucas adaptações nesses objetos para indivíduos com necessidades distintas e específicas, mesmo nas novas lanchas expressas, ainda não conseguem atender às normas e às exigências da unicidade técnica vigente, como NBR 9050 (Brasil, 2020) e NBR 15450 (Brasil, 2006).

Além dessas normas nacionais, é importante destacar a Lei específica no Estado do Pará para as embarcações, a Lei nº 9.311, de 17 de setembro de (Pará, 2021). Essa lei obriga barcos, navios e *ferry-boat* a disporem de um espaço reservado para que as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida possam atar suas redes com segurança e conforto.

Do mínimo aplicado, a exemplo desse espaço reservado para pessoas com deficiência, com frequência, seu uso é negligenciado ao ser transformado em depósito de mercadorias ou de material de limpeza (Fotografia 38). Diante dessa situação, a permanência de preconceitos, a partir dessa barreira atitudinal, desrespeita direitos, descredibiliza a [in]eficiência das normas e expõe os efeitos

do capacitismo em toda a sociedade. Vale ressaltar que, na desobediência dessa Lei, cujo prazo de adequação dos barcos expiraria em seis meses (o que já aconteceu), caberiam penas e aplicação de sanções às empresas de transportes aquaviários; penas e sanções que ficariam a cargo do órgão competente do Poder Executivo.

Ainda que faltem mais investimentos nesse setor, bem como na efetiva fiscalização para o seu cumprimento, a Lei nº 9.311 (Pará, 2021) abre precedentes quanto às normatizações específicas baseadas na cultura local, de modo que pode se sobrepor ou reconciliar-se com as normas genéricas. Portanto, é necessário um estudo mais aprofundado que envolva, sobretudo, a dimensão humana e cultural desse objeto que esta tese se limita a abordar.

Por outro lado, as relações mais orgânicas e de horizontalidade (Santos, 1998), bem como de contato e convívio, que dialogam com esses objetos de ordem próxima (Lefebvre, 2016), isto é, onde o valor de uso se sobressai, têm, no sentido da ajuda mútua, um esforço conjunto para superar barreiras, que se traduzem em formas de acessibilidade atitudinais. Contudo, não se pode confundir a diferença entre solidariedade e continuidade do problema da falta de acessibilidade no interior das embarcações.

Em muitas situações, a ajuda de pessoas da família e/ou da comunidade, no momento do embarque e desembarque, assim como na locomoção, uso e comunicação dentro dos barcos, é apenas uma solução improvisada, que não resolve a raiz do problema, evidencia tão somente a deficiência do ambiente construído.

Fotografia 38 – A bordo do navio: área reservada a pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: a área reservada para as pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida está sendo utilizada indevidamente como depósito de malas.

Nesse ponto, a acessibilidade atitudinal é um recurso a ser potencializado no processo de conscientização da importância da acessibilidade, enquanto viabilidade de transformação, para que as pessoas tenham mais liberdade de participar de um ambiente do seu cotidiano com o mínimo de intervenções que dependam de terceiros.

É importante pensar, de maneira pragmática, em soluções amplas de acessibilidade que potencializem o *design* tradicional dos barcos, os costumes e as percepções positivas de viagens. Tais soluções devem estar alinhadas, quando necessário, a intervenções mais sofisticadas de tecnologias assistivas em favor de melhorar a qualidade da experiência a bordo de pessoas com e sem deficiência. Diante disso, as possibilidades residem:

- na adaptação de rampas e escadas com medidas, inclinações, materiais e corrimãos mais adequados aos diversos corpos amazônicos e sua segurança;
- na instalação de plataformas elevatórias de acesso a todos os conveses para cadeirantes, idosos, convalescentes cirúrgicos, gestantes ou pais com crianças de colo;
- em áreas reservadas para redes acessíveis ao espaço físico de manobra para cadeira de rodas;
- na distribuição de fones abafadores (redução de ruídos);
- na inclusão de camarotes acessíveis com revestimentos acústicos para minimizar os ruídos do motor para pessoas com hipersensibilidade auditivas, a exemplo de pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA);
- na aplicação de informações e suportes de sinalizações horizontais e verticais em braile, relevo e audiodescrições para pessoas cegas ou com baixa visão;
- na valorização de informações em linguagem mais próximas aos costumes locais, a exemplo das letras de barcos desenhadas pelos abridores de letras¹⁰⁴; e de banheiros acessíveis.

¹⁰⁴ Dentre as particularidades de um barco amazônico, destacam-se as letras, identificadoras e decorativas, “abertas” em vários espaços de cada barco. Essas letras abertas são desenhadas

5.1.3 Práticas, vivências e saberes de uma pequena e grande potência marajoara

Ao chegar a Afuá, é o trapiche que conecta o navio à cidade. Inúmeros trapiches, assim como rampas e pontes, estão dispostos ao longo da frente da cidade com essa funcionalidade. Cada empresa de embarcação tem o seu trapiche particular, em que o barco atraca para o embarque e desembarque de pessoas e de mercadorias (Fotografia 39 e Fotografia 40).

O termo frente da cidade ou à beira refere-se ao horizonte geográfico visto de imediato nas cidades ribeirinhas (Pereira, 2008). Nesse ponto, concorda-se com Pereira (2008) ao adotar essa terminologia nesta pesquisa, por ser analisada como um espaço representativo da sociabilidade da cidade ribeirinha, de sua dinâmica e práticas socioespaciais. Essa terminologia, diferente de “orla” ou “orla fluvial”, tem um sentido mais relacionado à racionalidade do capital.

Esses trapiches, expressões tão particulares da cultura ribeirinha afuaense, apresentam uma forma espacial padrão que se reproduz tradicionalmente em grande parte da beira da cidade. Geralmente, adaptados às características locais, os tablados retangulares de madeira, em estrutura de palafita, têm uma altura fixa alinhada à rua de concreto também palafitada, sendo concebidos para prevenir inundações durante as grandes marés.

Quando Oliveira e Shor (2008) descrevem que esses trapiches são quase sempre improvisados, dando a impressão de que tudo é perene e transitório, surge a ideia de que sua concepção é realizada sem um planejamento de uso a longo prazo, quando, na realidade, existem várias *expertises* envolvidas.

A concepção de um trapiche é complexa e exige um planejamento cuidadoso, pois leva em consideração o constante movimento das marés, as intempéries, as condições climáticas e os impactos de embarcações, tráfego de pessoas e mercadorias sobre sua estrutura.

por artistas chamados de “abridores de letras”. Esses artistas, que nem sempre assinam seus trabalhos, têm o estilo reconhecido pelos que convivem no âmbito da cultura ribeirinha. Portanto, são artistas de uma arte pública, cujas letras identificam tanto os barcos quanto os pintores. Em outras palavras, esse ofício tem uma origem individual, mas são socialmente legitimados (Martins, 2021).

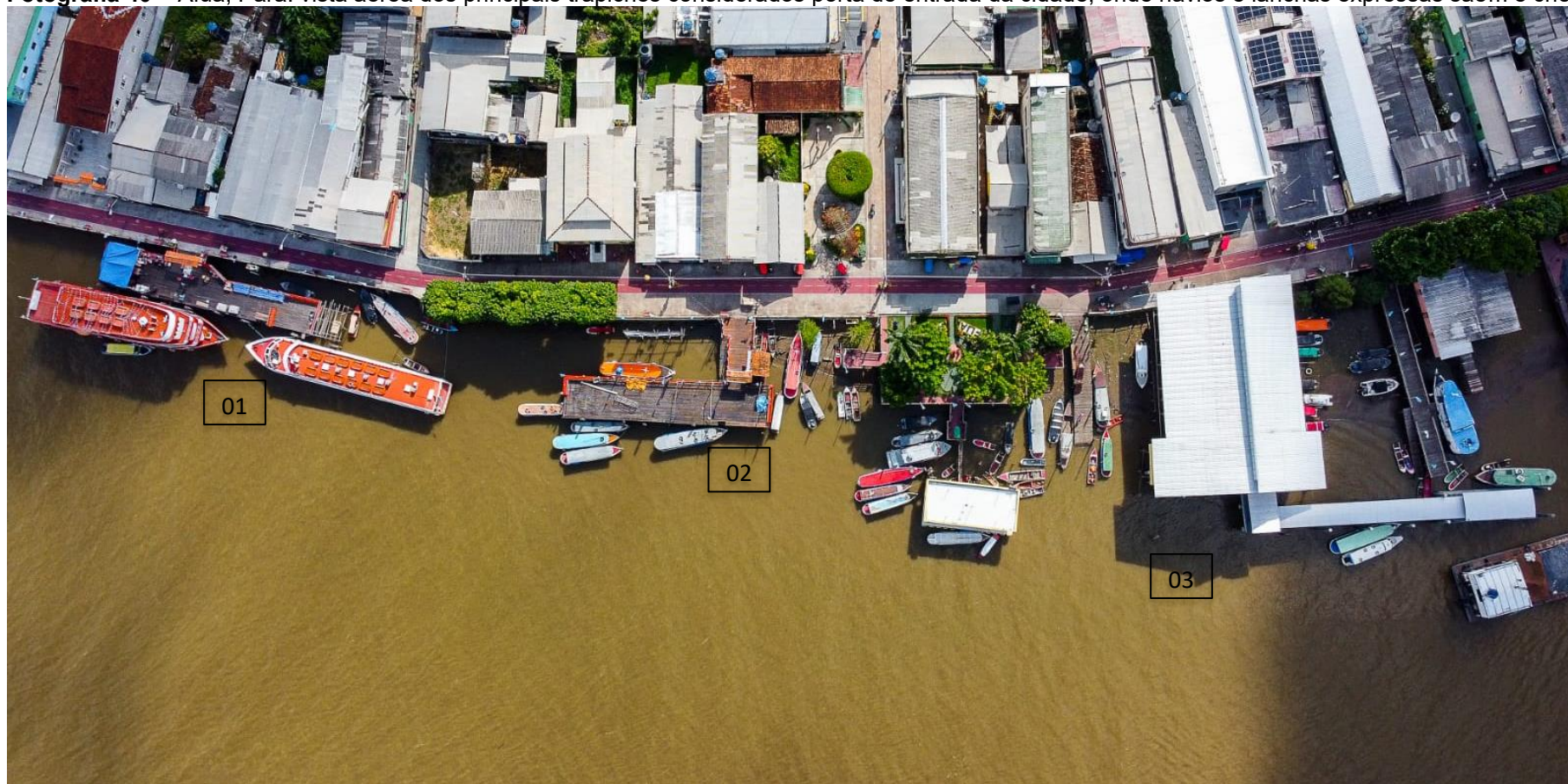
Fotografia 39 – Afuá, Pará: chegada ao amanhecer



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: na chegada antes das 6h, observa-se a transição da noite para o dia, com a iluminação noturna e a luz do sol ao amanhecer. A cidade ainda permanece calma nesse horário.

Fotografia 40 – Afuá, Pará: vista aérea dos principais trapiches considerados porta de entrada da cidade, onde navios e lanchas expressas saem e chegam



Autoria: Éder Furtado, dez. 2024.

Nota: 01 e 02) trapiches da empresa Virgem da Conceição; 03) Terminal Hidroviário de Afuá.

Dessa forma, são consideradas fatores, como a sua localização e posição, juntamente com um cálculo específico para o tipo de solo, as oscilações dos níveis de água, assim como a escolha da madeira mais apropriada para resistir melhor a todos esses elementos físico-ambientais. O modo de construir o trapiche é uma expressão socioespacial que advém da profunda relação entre seus habitantes e os rios que circundam o município de Afuá.

São o descuido e a ausência de políticas urbanas, como afirmam Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008), que os colocam em um círculo vicioso de precarização. A escassez de recursos e a pouca união entre poder público e a iniciativa privada tornam esses objetos reféns de baixos investimentos. Esses investimentos, por seu turno, resultam em manutenções superficiais, como reparações de tábuas e repintura, que, embora importantes, não são suficientes para garantir mais conforto e segurança às pessoas.

Não obstante, seja um objeto tradicional e importante para a cidade, a maioria é de propriedade privada, principalmente, aqueles utilizados pelos barcos de linha regular que fazem as viagens interestaduais. Ainda que sejam objetos privados, configuram-se como espaços de uso coletivo essenciais à população, sendo parte de um sistema de transporte fluvial que movimenta toda a cidade, tanto pela mobilidade de pessoas quanto de bens de consumo. Sem esse sistema – navios, lanchas expressas, trapiches etc., a dinâmica econômica e social de Afuá ficaria comprometida.

Durante um diálogo com o Entrevistado 2 de Afuá no tocante à importância desses portos e barcos tradicionais para a cidade enquanto valores de uso, ele enfatiza:

[...] não consigo enxergar Afuá sem os navios tradicionais, pois são eles que mantêm a cidade, praticamente, no sentido de fornecer tudo para a cidade. Imagine se não existissem esses navios: como seria o transporte dos alimentos. As embarcações pequenas não dariam conta de atravessar as baías com imensa maresia; tem que ser em navios grandes mesmo. Então, é impossível imaginar Afuá sem os navios, sabe? Se tirassem esses navios, iria faltar alimento, iria encarecer muito os produtos, sabe? De avião não tem como! Não tem pista de pouso para avião grande para trazer muita carga. Então, não.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

Tal relato elucida que, a despeito de Afuá não estar imune aos efeitos da globalização, é preciso considerar a resistência do valor de uso (Santos, 2014; Lefebvre, 2016), que se manifesta intensamente nesses objetos da cidade. As dinâmicas constantes nos trapiches que abrigam os navios e lanchas de viagens regulares não são meros elementos portuários, mas, sim, objetos nos quais a comunidade se organiza de forma espontânea, expressando sociabilidades e solidariedades mais orgânicas entre seus membros.

A programação das viagens dos barcos é assunto importante para os afuaenses. Todos os dias, os horários de chegadas e partidas das embarcações, definidos pelo ritmo da maré, são amplamente divulgados em diferentes canais de comunicação. Esses canais oferecem distintas formas de interação e permitem um grande alcance de público. Para fazer as previsões das marés, a comunidade baseia-se em uma técnica tradicional que, segundo o Entrevistado 6 de Afuá, um guia turístico, funciona perfeitamente:

[...] a gente tem um negócio chamado Tábuas das Marés. Antigamente, a gente trabalhava assim: a maré tá secando tal hora, então, o navio tá chegando tal hora. É porque geralmente as embarcações saem na enchente e chegam na vazante, ou seja, chegam a favor da maré aqui em Afuá.¹⁰⁶

Tradicionalmente, é a famosa Rádio Afuá quem transmite as notícias da cidade por meio de alto-falantes instalados em vários postes espalhados pelas ruas e praças, especialmente em áreas de grande fluxo de pessoas, a exemplo da Av. Barão do Rio Branco e a Av. Micaela, localizadas na frente da cidade. A Rádio garante que a população tenha melhor facilidade de acesso à informação, o que inclui pessoas com deficiência visual ou auditiva (quando não são surdas, isto é, com perda total da audição). Assim, a Rádio atua como um complemento relevante para uma comunicação acessível com uma linguagem particular deles.

Nessa mesma linha tradicional, as bilheterias dos trapiches privativos de cada empresa oferecem um ponto de contato físico que proporciona uma experiência mais pessoal, com interação entre as pessoas e a facilidade de venda de passagens e de informações. Em cidades pequenas como Afuá, onde

¹⁰⁶ Informação concedida pelo Entrevistado 6 de Afuá, de 18 anos, guia turístico, ex-bicitáxi, morador do bairro Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 8 de junho de 2024.

as pessoas se conhecem e mantêm fortes redes de relacionamento, as relações são mais orgânicas e horizontais (Santos, 1998). Essa comunicação mais próxima e direta entre a comunidade torna-se um grande potencial para a promoção de acessibilidade comunicacional.

Com essa proximidade, identificam-se as dificuldades e as facilidades no momento das interações, em especial, de pessoas com deficiência, adotando, assim, soluções mais sensíveis às necessidades específicas desses indivíduos. Isso inclui a Língua Brasileira de Sinais (Libras) para pessoas surdas, bem como de sinalizações visuais e táteis em cartazes e informativos que, além de serem intuitivos, promovem o sentimento de empoderamento e pertencimento entre os seus habitantes.

Dada a importância desses canais tradicionais de divulgação, a tecnologia adentra a cidade para complementá-los. A rapidez da informação, que chega por meio de redes sociais e de grupos abertos de WhatsApp, torna-se uma ferramenta poderosa de conexão e interação entre diversos grupos sociais de Afuá, os quais compartilham ativamente informações e notícias em tempo real sobre assuntos de interesses em comum.

Essas formas de comunicação tão particulares, quando juntas e potencializadas, podem garantir mais acessibilidade, adaptando-as às especificidades individuais e criando ambientes físicos e virtuais acessíveis, em particular para pessoas surdas, cegas ou com baixa visão, além de oferecer facilidades para turistas estrangeiros.

Em dias de chegadas e partidas de embarcações, o intenso movimento ao redor do trapiche – ligado à empresa responsável pela viagem do dia – e a espera tornam-se momentos interessantes para observar interações e formas de sociabilidade nesses ambientes, diretamente associadas às condições de acessibilidade espacial. As pessoas chegam para embarcar de todos os lados – a pé, de bicicleta ou de bicitáxi – e bastante cedo, com a intenção de escolher o melhor lugar para se sentar na lancha, para armar a rede no navio ou, ainda, para despachar mercadorias.

Ao observar, sob um olhar mais tecnicista, o tumulto formado por pessoas, bagagens, mercadorias e, sobretudo, por bicitáxis, que adentram o pequeno recinto, pode nos levar a uma percepção de desordem do objeto. Essa percepção ocorre por se distanciar do padrão de uma ordem idealizada, isto é,

da concepção de espaços físicos nos quais cada metro quadrado é pensado para uma função organizada e controlada, como se todas as pessoas se comportassem de maneira uniforme.

Em contrapartida, a ruptura dessa percepção está no vivido, em que a tal desordem é a lógica do costume local, cuja intensa movimentação faz parte de um diferencial importante de mobilidade de Afuá, como destaca um de seus moradores, o Entrevistado 5 de Afuá:

[...] em um aeroporto, quando a gente chega na nossa cidade, fica ali todo mundo na saída, no portão do aeroporto, esperando a gente. Em Afuá é diferente. No trapiche, fica aquela multidão na saída. É um puxa a mala daqui, outro puxa dali; um carrega pra cá, outro carrega pra lá; um grita. E eu acho bem interessante isso, assim, com a emoção também de chegar. Tô em casa e vou tomar o meu rumo agora. Eu acho bem legal isso. Como a cidade é pequena. A família toda vai esperar os familiares ali naquele momento. Em cidade grande, vai um, dois, mas aqui não, vai todo mundo esperar com a sua bicicleta. E quando tá chovendo ou sol, leva a sua sombrinha. É bem diferente de outros lugares.¹⁰⁷

Embora os bicitáxis, bicicletas e carrinhos possam congestionar parte do pequeno tablado, sua entrada se torna necessária para permitir que as pessoas e bagagens desembarquem mais próximas à escada ou à rampa que dá acesso ao barco, o que facilita o deslocamento, em especial, daqueles com dificuldades motoras. Por haver apenas uma porta de entrada e saída, os condutores se movem com cautela e na ordem de chegada, o que demonstra a preocupação de evitar possíveis acidentes e respeito pelas pessoas. Talvez uma porta independente para esses modais, além de não afetar a dinâmica local, poderia melhorar a segurança da circulação, principalmente, para os pedestres.

A dinâmica de embarque na lancha expressa e no navio são diferentes. Na lancha, as pessoas chegam, entregam o bilhete, passam pela rampa, pelas escadas, entram, acomodam-se e dificilmente saem novamente do barco. A logística para zarpar exige que todos os passageiros estejam a bordo e acomodados para a tripulação organizar as bagagens e mercadorias no porão e sair o mais rápido possível.

¹⁰⁷ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

Nos navios, por seu turno, o fluxo de embarque é mais demorado e flexível, em que os passageiros têm mais liberdade de entrar e sair do barco. Após entregar o bilhete à tripulação, passar pela rampa/escada e armar sua rede, muitos optam por sair do barco, com aval do funcionário, para comprar alimentos ou bebidas dos vendedores ambulantes, que oferecem seus produtos no ou ao redor do trapiche, mesmo sendo possível fazer a compra de dentro do navio. Além disso, muitos passageiros preferem aproveitar o tempo de espera – seja em pé, ou sentado nos poucos bancos disponíveis e guarda-corpos – na companhia de familiares e amigos até o momento da partida, conforme enfatiza o morador de Afuá, o Entrevistado 5 de Afuá:

[...] no navio, a gente ata a rede antes e pode ficar lá, ali na frente, até a hora que o barco for sair, entendeu? E na hora [da partida] você pode pular, então você fica aproveitando. Se você tá com a sua namorada, fica ali namorando; se tiver família, fica conversando. Aí, quando dá o apito do barco, quando começam a tirar as cordas e tirar a escada, aí já entra; tem que entrar. Na verdade, no navio, a gente tem mais liberdade. No expresso [lancha] não; tem que entrar, se acomodar lá e esperar o barco sair.¹⁰⁸

Dada a importância dessas relações e sociabilidades estabelecidas nesse espaço, é contraditório pensar que, há anos, a comunidade reivindica a construção de uma cobertura adequada para proteger-se do forte sol do verão e fortes chuvas do inverno amazônico, sobretudo, pelas chegadas e partidas seguirem horários diferenciados, a depender do tempo e do ritmo da maré, seja de dia, de tarde, de noite ou de madrugada.

Na conversa com o Entrevistado 5 de Afuá, que constantemente viaja para Macapá para fazer compras, visitar a família ou seguir viagem para embarcar em voos para outros estados, ele destaca o problema da falta de abrigo:

[...] os trapiches aqui, quando têm barcos, eles não têm a coberta. Então, as pessoas têm que sair por debaixo de chuva, ou então, ficam dentro do barco até passar, ou vão na chuva. Eu acho que os trapiches deveriam ser todos cobertos, ou os barcos encostar todos no Trapiche Municipal. Aí, não teria esse problema: as pessoas sairiam e ficariam lá dentro esperando a chuva passar ou alguém buscar eles. Essa é a parte ruim que eu acho.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁰⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

A fala enfatiza a importância de se investir em infraestrutura adequada que atenda a essas particularidades do lugar e às demandas da população. A falta de investimentos nos trapiches tradicionais reforça a ideia de desvalorização material e imaterial, quando deveriam ser patrimônios culturais (Ab'Saber, 2007, 2010, 2012). Em particular, quando se considera a capacidade criativa desse povo para lidar com as condições climáticas e ambientais, evidenciada em seu legado arquitetônico.

Nesse ponto, em se tratando de acessibilidade espacial, os moradores têm um conhecimento profundo sobre esses objetos e seus desafios, visto que:

[...] é um pouco complicado falar em acessibilidade em trapiches, porque são construções muito tradicionais, que sempre foram de uma única forma. Os trapiches de Afuá sempre seguiram o mesmo padrão, desde sempre. E depende da maré: o trapiche fica parado lá o tempo todo, tem aquela altura, e a maré sobe e desce. E a acessibilidade meio que depende da maré, sabe? Se a maré sobe, aí ele é acessível; se a maré desce, aí ele já não é mais acessível. Então, acho que depende mais da maré a questão da acessibilidade nos trapiches. [...] Porém, têm os trapiches flutuantes. Conforme a maré sobe, ele sobe; se a maré desce, ele desce. Aí, esses trapiches são bacanas, porque dá pra atracar neles, independentemente se a maré sobe ou desce. Então, acho que esses trapiches são acessíveis a todo mundo. Agora, em relação aos outros modelos de trapiches, que são mais tradicionais, eles não são tão acessíveis porque, quando a maré está muito baixa, é difícil subir neles.¹¹⁰

Essa fala nos faz refletir que, decerto, a concepção dos arranjos da cidade, dos *designs* dos trapiches e das embarcações era pensada para atender às práticas espaciais em um período histórico cuja relação entre as pessoas e o ambiente construído pouco se centrava em acolher as necessidades de pessoas com corpos diferenciados, corpos não normatizados. No que concerne à mobilidade das cidades, o que inclui Afuá, isso se relaciona com uma construção histórica que perpassa pelas condições sociais, econômicas e tecnológicas da época.

Sem esse acolhimento, que se dá no nível do ambiente construído e das atitudes da sociedade, marginalizaram-se os corpos diferenciados em direção a um processo de invisibilidade social das pessoas com deficiência em várias

¹¹⁰ Informação concedida pelo Entrevistado 2 de Afuá, de 29 anos, fotógrafo, pessoa com autismo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

sociedades, como defende Pereira (2017). De modo semelhante, na sociedade amazônica, a presença dessas pessoas nos espaços públicos de seu cotidiano, além de pouco frequente, também gerava estranhamento diante do diferente, e tal hostilidade silenciou suas lutas e demandas por muitas gerações.

A quebra desse silenciamento torna-se importante para esta tese, uma vez que a realização desta pesquisa sobre acessibilidade é exequível tão somente pela movimentação no tecido social que colocou em evidência o direito à cidade amazônica. Isso ocorre junto a novas demandas, novas necessidades e novas lutas, como o direito à acessibilidade nos espaços urbanos ribeirinhos, tema que vem sendo questionado por muitos afuaenses.

Dentre as entrevistas que mais chamaram atenção sobre os problemas de acessibilidade na cidade, destaca-se a de uma moradora, a Entrevistada 7 de Afuá. Mulher de 46 anos, dona de casa e cuidadora de seu marido, um homem da mesma idade e usuário de cadeira de rodas. Após sofrer uma lesão medular decorrente de um acidente de trabalho em um barco pesqueiro, ele perdeu grande parte de sua mobilidade, resultando em desafios da nova realidade a ser enfrentada em decorrência desse acidente.

A Entrevistada 7 de Afuá enfatiza de que modo a falta de acessibilidade afeta a qualidade de vida da sua família, incluído a burocracia para se conseguir os benefícios e os atendimentos médicos. Para ela, só aqueles que passam e vivenciam as dificuldades que as pessoas com deficiência e seus familiares enfrentam no momento do embarque e desembarque é que entendem as necessidades de mudanças para que essas pessoas tenham o mínimo de dignidade:

[...] agora, outro dia, eu tava falando: “meu Deus, o que é que eu faço pra fazer isso mudar?” Porque é muita dificuldade! A maior dificuldade pra mim, com a cadeira dele aqui na cidade, acredito que seja para embarcar. Olha, na lancha, tem que carregar a cadeira dele por cima da escada. Até rasgaram a cadeira dele, porque a cadeira engatou e eles ficaram puxando, puxando. Se eu não chego, eles tinham acabado com a cadeira, que eu já tenho bastante cuidado com ela. É horrível, nas lanchas [...] acho que deveria ter uma escada mais larga, que desse pra passar com a cadeira, mana, que fosse. É difícil! Só vendo, vivendo isso daí pra ver. É a maior dificuldade de todas que eu

encontrei aqui em Afuá, foi essa, a da embarcação. Alguém tem que fazer alguma coisa, porque não é só ele [...].¹¹¹

Esse depoimento expressa a experiência que Konrad (2021) conceitua como fadiga do acesso, referente ao esgotamento físico e mental vivenciado por pessoas com deficiência e seus familiares no seu dia a dia, resultado do esforço constante na busca por acessibilidade.

Nesse caso, destaca-se, em especial, um relato que traz à tona a interseccionalidade, em meio à acessibilidade espacial, às dificuldades de uma mulher cuidadora, com menos ou até 50 kg, que acompanha e conduz sozinha um homem com mais de 80 kg, ao mesmo tempo que precisa lidar com as imprevisibilidades e as hostilidades presentes nos espaços urbanos para acomodar uma pessoa em cadeira de rodas, sendo necessária a ajuda constante de terceiros. Assim, ela relata:

[...] o trapiche, além de ser longe pra andar com a cadeira de rodas, quando chega lá, que vai andar, a cadeira vara. Não tem como a gente carregar ele, e fica difícil pra ir com a cadeira e embarcar [...]. É horrível, é muito difícil. Eu tenho que correr de comprido, mas o pneu fica varando porque a tábua é afastada. Eu tenho que chegar antes, esperar os meninos virem, pra poder carregar ele pra embarcar.¹¹²

Para se ter uma ideia, a escada de madeira que essa moradora se refere é fixa e estreita e possui degraus com alturas desproporcionais e em iminência de quebrar; fato esse que expõe as pessoas a riscos de acidentes. A situação se agrava quando, na maré baixa, a rampa de madeira é acoplada à escada com uma inclinação muito acentuada e desconfortável para quem acessa, por exemplo, o navio (Fotografia 41).

Grosso modo, a rampa atravessa a abertura lateral que dá acesso ao navio para poder se apoiar no piso da embarcação. Quando muito inclinada, ela tende a sacrificar a altura dessa abertura, deixando um pequeno espaço para a passagem e, com isso, pessoas de diferentes alturas são forçadas a se abaixarem e equilibrarem-se para evitar se baterem na estrutura do navio. Esse

¹¹¹ Informação concedida por Entrevistado 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹¹² Informação concedida pelo Entrevistado 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

movimento, aparentemente simples, torna-se um desafio para aqueles com dificuldades de locomoção, seja essa permanente ou temporária, e para os trabalhadores que carregam as mercadorias.

Para as pessoas com deficiência física e/ou com a sua mobilidade reduzida, com frequência, a impotência diante das barreiras arquitetônicas conforma outro conflito em decorrência da realidade de ter de serem constantemente carregadas. Ainda que a ajuda parta de pessoas conhecidas, toca-se na intimidade do corpo de um indivíduo que pode se sentir constrangido, violado ou não.

Ao retomar o relato da Entrevistada 7 de Afuá, que cuida de seu marido, usuário de cadeira de rodas e totalmente dependente, ela enfatiza essas dificuldades:

[...] e nos barcos: uma hora tá lá pra cima, outra hora tá uma ladeira, outra hora tá uma escada pra gente subir. É horrível isso daí. Tanto faz aqui como em Macapá, eu tenho que chegar uma hora antes do barco sair, ou mais de uma hora, pra embarcar ele sem movimento e pra ver como fazer isso. Tenho que falar com eles [a tripulação] pra saber se vai dar pra sair por cima ou por baixo. E se eles disserem que tem que ir por baixo, eles têm que me ajudar a colocar ele por baixo; e se for por cima, tem que colocar ele na parte de cima do barco [...].¹¹³

Para uma moradora de Afuá, a Entrevistada 8 de Afuá, que é cuidadora de sua mãe idosa e pessoa usuária de cadeira de rodas, as dificuldades para embarcar quando precisa viajar são muitas. No entanto, a ajuda da irmã, que sempre a acompanha, assim como da tripulação e de outros passageiros, é importante para facilitar o embarque.

¹¹³ Informação concedida por Entrevistado 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Fotografia 41 – Afuá, Pará: escada e rampa que dá acesso ao navio



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, maio 2024.

Nota: a imagem expõe um perigo em potencial: a estreita rampa de acesso, ponto de passagem de diversas pessoas e mercadorias, apoia-se no último degrau de uma escada desgastada, atracada de maneira improvisada por cordas amarradas na estrutura danificada. Isso demonstra a fragilidade e a falta de segurança de acesso.

Ao ser questionada sobre algum tipo de constrangimento ao embarcar e desembarcar, ela responde “não sinto, nem ligo pra isso”¹¹⁴. Embora sua resposta aparente ser pacífica, pode manifestar a fadiga do acesso (Konrad, 2021), visto que uma pessoa com deficiência se vê na posição de ter que ensinar constantemente aos outros sobre a importância da acessibilidade, e isso também pode ser exaustivo.

É mediante essas dificuldades e desafios que perde sentido a existência de um novo terminal hidroviário – entregue em 2023 pelo Governo do Estado, em substituição ao Trapiche Municipal de Afuá – se, mesmo assim, as embarcações de linhas regulares não dispõem de liberdade de acesso para realizar o embarque e desembarque da população nesse novo equipamento.

De acordo com Rocha (2023), em nota para a Agência do Pará, no novo Terminal Hidroviário de Afuá, irá constar:

[...] o novo equipamento vai beneficiar diretamente mais de 40 mil pessoas, garantindo segurança e conforto no embarque e desembarque de passageiros na cidade [...] A reconstrução do Terminal Hidroviário de Afuá faz parte de um conjunto de obras elaboradas pelo Governo do Estado para garantir a reestruturação e modernização do modal hidroviário paraense. A obra vai garantir conforto e segurança no embarque e desembarque de passageiros na cidade, com um espaço moderno e amplo, totalmente equipado para receber a população local e também visitantes do município (Rocha, 2023, p. 2).

O Trapiche Municipal de Afuá entregue em 2012 (Fotografia 42) apresentava-se com forma diferenciada em concreto armado, que, ainda que tivesse influência das novas formas urbanas modernas, não destoava de maneira grotesca com o seu entorno, uma vez que sua estrutura, com grandes vãos abertos e cobertos, permitiam a ventilação natural e o contato visual entre a cidade e o rio.

¹¹⁴ Informação concedida pelo Entrevistada 8 de Afuá, de 47 anos, cuidadora familiar, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA) no dia 12 de setembro de 2023.

Fotografia 42 – Afuá, Pará: antigo Trapiche Municipal de Afuá



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2012.

Nota: em 2012, o *design* e a arquitetura do antigo Trapiche Municipal de Afuá apresentavam formas espaciais com elementos construtivos da modernidade (como o concreto e o metal etc.) que conversavam, sem se imporem bruscamente, com a estética e o contexto cultural da cidade. No entanto, apesar do *design* ter coerência, ele falhou em seu papel social por não garantir o acesso seguro a todos os cidadãos, visto que a acessibilidade espacial, que já era legalmente obrigatória, mas não foi incluída no projeto.

Fotografia 43 – Afuá, Pará: novo Terminal Hidroviário de Afuá



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: o novo Terminal, embora tenha incluído em sua forma espacial elementos técnicos de acessibilidade espacial, o *design* e a arquitetura moderna distanciaram-se da estética e da cultura local.

A construção do novo Terminal Hidroviário de Afuá (Fotografia 43) gerou grandes expectativas que, segundo Rocha (2023), com os investimentos de R\$ 4,4 milhões, puderem ser realizados vários benefícios:

[...] o projeto de reconstrução do Terminal Hidroviário de Afuá contará com novas instalações elétricas e hidrossanitárias, pintura, sala de embarque, salas para órgãos oficiais, guichês para a venda de passagens, bebedouro, TV, cadeiras confortáveis, entre outros benefícios. Os novos ambientes serão integrados por meio de uma área de circulação com mais de 220 metros quadrados [...] o conjunto naval do terminal contém um flutuante de 15 metros de comprimento, atrelado a uma rampa metálica de 30 metros de comprimento, além de um moderno sistema de articulação, capaz de permitir o movimento vertical da estrutura conforme variação da maré. Para garantir mais proteção e conforto aos passageiros, todo o sistema naval será coberto, reduzindo o risco de acidentes devido à chuva (Rocha, 2023, p. 2).

Diante desses benefícios proporcionados pelo novo prédio com formas mais modernas, esperava-se que esse objeto fosse ao encontro das demandas e necessidades específicas da comunidade e da preocupação em sanar os problemas recorrentes de acessibilidade espacial nos portos da cidade.

Contudo, o discurso de um trapiche público para todos logo se mostrou ilusório. Há uma postura da gestão que, desde 2012, limita o acesso desse equipamento a um grupo selecionado. Com a existência de transportes fluviais privados que mantêm seus próprios trapiches, o Trapiche Municipal torna-se de uso da Prefeitura de Afuá para receber autoridades e convidados quando vêm à ilha e não têm onde atracar, principalmente, na época do Festival do Camarão (Monteiro, 2015).

O *design* convidativo do antigo trapiche impulsionava diferentes socializações para além da função de embarque e desembarque, mas a justificativa de zelo e receio de danos na estrutura por excesso de pessoas fez com que a Prefeitura promulgasse, em 2014, o Decreto nº 231/2014 (Afuá, 2014), que estabelece o uso exclusivo do Trapiche Municipal para atividades do transporte aquaviário e proíbe qualquer outro tipo de aglomeração para fins de festas, comemorações e reuniões, com exceções de fins para o setor público, o que gera tratamento diferenciado de uso desse objeto.

Dessa forma, ainda que fosse considerado um porto público, nem todos poderiam utilizá-lo, confirmando a perspectiva de Serpa (2018, p. 9): “ainda que

seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos”. Além disso, retira do povo o direito a uma forma de festa e de lazer, como bem defende Lefebvre (2016), tão comum nos trapiches ribeirinhos.

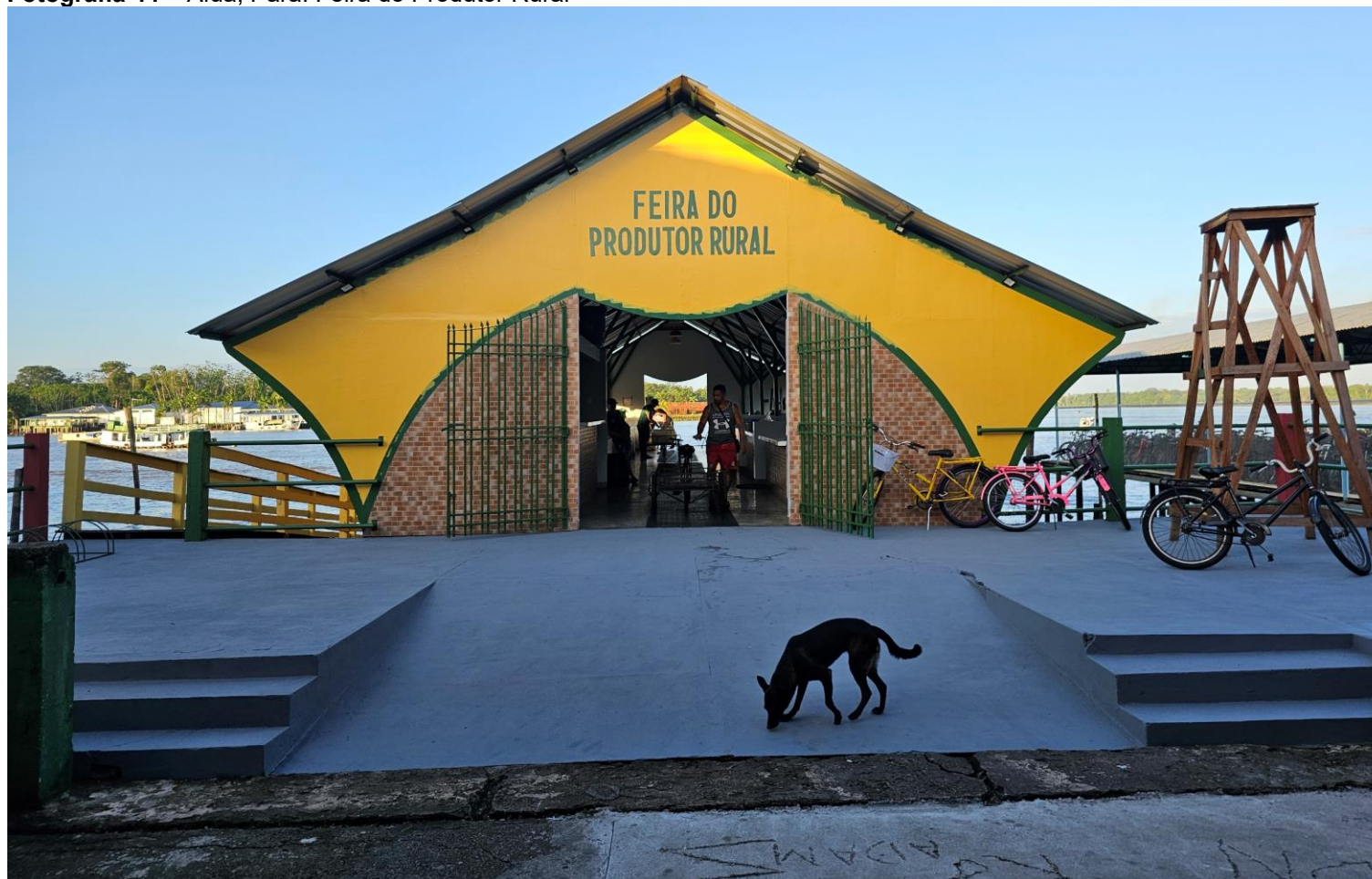
Há, nessa postura, diferença de tratamento do território usado (objetos e ações), conforme explicado por Santos (2005), como sinônimo de espaço humano, de espaço habitado, pela gestão afuaense. A valorização do novo em detrimento do velho, presente na prática de guardar o que é melhor para as minorias influentes e aos olhos alheios, prejudica a grande parte da população, além de ignorar a história e a riqueza contida nos portos do cotidiano. Da perspectiva de um dos moradores, o Entrevistado 5 de Afuá, o novo porto funciona como um enfeite para cidade, dado que:

[...] a gente até faz uma crítica aqui: o Trapiche Municipal foi feito, mas nenhum dos barcos encosta lá. Só encostam barcos que passam de Anajás ou barcos grandes que vêm da Marinha, esses barcos que vêm fazer alguma coisa pela Prefeitura. Mas os barcos de linha, não. Pra eles, é o trapiche particular. E não tem nenhum tipo de parceria de meia passagem com a Prefeitura. Aí, fizeram o porto lá, e o barcos continuam encostando nos trapiches particulares. Então, ficou só de enfeite mesmo e nem funciona.¹¹⁵

Do ponto de vista da representação do espaço (Lefebvre, 2013), tem-se a concepção de uma arquitetura que pouco se alinha com a criatividade dos *designs* tradicionais afuaenses. Da perspectiva da rua, observa-se uma forma padronizada e segregada, bem diferente dos outros portos mais tradicionais e das feiras da cidade, como a Feira do Açaí Antônio Silva e, a mais recente, inaugurada em 2022, a Feira do Produtor Rural de Afuá, situadas na beira da cidade. Inclusive, pode-se dizer que a Feira do Produtor Rural de Afuá apresenta um *design* que reconcilia materiais mais modernos sem perder a identidade da arquitetura local.

¹¹⁵ Informação concedida pelo Entrevistado 5 de Afuá, de 47 anos, fotógrafo, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 7 de junho de 2024.

Fotografia 44 – Afuá, Pará: Feira do Produtor Rural



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a Feira do Produtor Rural apresenta uma estrutura que mescla o concreto e a estrutura metálica com o *design* local, sem destoar bruscamente do entorno. Internamente, o ambiente construído reflete um diálogo com a paisagem e o rio. Embora o projeto apresente elementos de acessibilidade na entrada (como rampa e escada), caso se leve em consideração a NBR 9050/2020 (Brasil, 2020), a aplicação está incompleta.

No caso do Terminal Hidroviário de Afuá, a arquitetura obedece a um projeto padrão executado pelo Governo do Estado, por meio da Companhia de Portos e Hidrovias (CPH), replicado em vários municípios. Ainda que essa padronização gere otimização de recursos e menor tempo de entrega da obra, essa pode resultar na homogeneização dos objetos e nas perdas de identidades territoriais locais. Assim, tem-se um porto com um *design* introspectivo e vedado por paredes fechadas, com poucas aberturas, que o torna dependente de climatização artificial. Com isso, pouco interage com o exterior, por limitar a permeabilidade visual e a ventilação natural entre o rio e a cidade.

Nessa nova edificação, deliberadamente, as chances de sociabilidades são eliminadas no cerne do projeto. O grande salão de espera não é mais estratégico para o encontro espontâneo, que se manifesta no território do uso (Santos, 2005), do percebido e do vivido (Lefebvre, 2013), em que os afuaenses podem parar e sentar-se, conversar e tomar um vento, ou ainda, apreciar a vista do rio Afuá. A intencionalidade dessa arquitetura anuncia uma sutil ordem distante (estado, instituições etc.) de controle e de domínio em sua representação, a qual também se desdobra na unicidade das normas técnicas de acessibilidade.

Nesse caso, observa-se que muitas soluções de acessibilidade espacial executadas nesse trapiche, como rampas, escadas, pisos, materiais utilizados e sinalizações, não atendem às mínimas recomendações técnicas exigidas em nível nacional, tampouco consideram as particularidades e singularidades culturais de Afuá. A execução incompleta e ineficiente da acessibilidade gera inacessibilidade, ou seja, tem-se uma acessibilidade enganosa que cria barreiras (físicas, atitudinais, comunicacionais etc.) disfarçadas de soluções.

Grosso modo, acessibilidade enganosa diz respeito à prática de uma inclusão superficial de elementos de acessibilidade em um projeto, como uma forma de burlar as exigências legais de sua aplicabilidade, concebidos sem considerar todos os motivos que ajudam a construção de um objeto ou produto acessível às necessidades específicas das pessoas em sua diversidade humana, até então previstos na NBR 9050 (Brasil, 2020).

Tomando como exemplo uma rampa acessível, de modo pragmático como previsto nas normas técnicas NBR 9050 (Brasil, 2020), ela é composta por um conjunto de fatores (inclinação, comprimento, largura, patamar para

descanso, piso antiderrapante e corrimãos dos dois lados) que, juntos, todos esses elementos se complementam para evitar danos às pessoas e oferecer segurança e conforto de uso aos diversos usuários. A falha em um desses elementos pode comprometer os demais.

A presença desse elemento físico aparentemente banal é celebrada como uma metáfora de acessibilidade. Em outras palavras, caso haja a rampa, o lugar é acessível. Conquanto seja uma ideia defasada, uma vez que quando mal projetada, a chance de se tornar um obstáculo físico é maior que seu papel facilitador, as discussões estão notadamente no escopo técnico de especialistas, que apresentam ainda uma visão limitada sobre os problemas da acessibilidade, voltada para a questão técnica e de cumprimento legislativo.

De acordo com o Entrevistado 9 de Afuá, um dos planejadores urbanos da Prefeitura, há uma preocupação de se planejar a cidade de forma acessível, tendo como referência a norma exigida NBR 9050 (Brasil, 2020), implementando-a quando possível em sua totalidade, ou ainda, adaptada à realidade local, mas pondera que essa aplicabilidade está condicionada à disponibilidade de verbas. Segundo ele:

[...] a gente procura se atualizar, ver as novas tendências e o que melhor se adequa à nossa região, porque o Marajó é totalmente diferente. Então, a gente procura utilizar, apesar de não ter tantos recursos pra fazer o que a gente planeja, o que a gente projeta. A gente faz de acordo com o que tem disponível e, assim, consegue ainda ajustar muitas coisas e melhorar a questão urbanística e estrutural de Afuá [...] hoje, se você observar, a gente consegue fazer aquela acessibilidade de acordo com a NBR9050. Já tem hoje banheiros e lavabos para PNE, e também rampas de acessibilidade. Se você observar um prédio público antigo, como a Câmara Municipal, a gente já implementou a acessibilidade: colocou rampa, os banheiros para deficiente; o básico. Acredito que a gente tá conseguindo se adequar. Hoje você vê que o acesso principal do Terminal Hidroviário já tem uma acessibilidade adequada para PNE.¹¹⁶

Apesar da consciência dos desafios de acessibilidade a serem vencidos em Afuá, os especialistas urbanos pouco se abrem para uma abordagem mais didática e crítica em relação a um *design* mais acessível, seja esse tradicional, mais moderno, ou híbrido, a partir do direito da escuta (Santos, 2014c) das

¹¹⁶ Informação concedida pelo Entrevistado 9 de Afuá, de 38 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

peessoas da própria comunidade, em especial, das com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida.

Esse argumento fica evidente quando eles afirmam que raramente veem pessoas com deficiência nos espaços públicos da cidade. Conforme destaca o Entrevistado 9 de Afuá: “vejo, é raro, mas tem. Pessoas cegas têm também, mas é muito raro, elas sempre estão acompanhadas”.¹¹⁷

A baixa visibilidade de pessoas com deficiência nas ruas de Afuá é, na verdade, um indicador de que o ambiente urbano não é acessível, forçando muitas pessoas ao isolamento. Para outro planejador urbano da Prefeitura de Afuá, o Entrevistado 10 de Afuá: “não tem muito aqui, acho que deve ter, o que eu vejo pela rua assim, não chega a 10 pessoas, eu acho. Cego tem, mas tem pouco. Tem mais na cidade, mas só que eles não saem quase; a gente vê vez ou outra”.¹¹⁸

Com essas lacunas de informações, as falhas de acessibilidade são mascaradas, dando a entender que existem poucas pessoas com deficiência na cidade e que há inclusão para atender a essa minoria. Dessa forma, sua implantação, ainda que incoerente ou incompleta, é mencionada como um avanço de conquistas políticas locais, especialmente em campanhas eleitorais.

Em conversas com alguns moradores de Afuá, há uma contradição entre a presença de rampas, constantemente citadas como símbolo de acessibilidade nos prédios públicos e dificuldades em utilizá-las. Para a Entrevistada 4 de Afuá, todos os prédios são acessíveis para cadeirantes, mas ineficientes para outras deficiências, como bem explica em seu relato:

[...] todos os órgãos já têm acessibilidade para cadeirantes. Agora tá tudo adaptado, mas nem todos têm banheiros. Aqui nós não temos banheiros acessíveis, só tem feminino e masculino, entendeu? Tem a rampa de acesso, mas não tem sinalização. Nem para outras deficiências, como o autismo, nós temos.¹¹⁹

¹¹⁷ Informação concedida pelo Entrevistado 9 de Afuá, de 38 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹¹⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 10 de Afuá, de 57 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 14 de setembro de 2023.

¹¹⁹ Informação concedida pela Entrevistada 4 de Afuá, de 42 anos, funcionária pública de Afuá, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Para a cuidadora familiar, a Entrevistada 7 de Afuá, apesar das rampas dos prédios públicos facilitarem o acesso da cadeira de rodas, eles enfrentam dificuldades para se deslocarem naquelas com grande inclinação. Ela, sozinha, não consegue empurrar e subir sem a ajuda de terceiros, e isso afeta a qualidade de vida deles nos espaços públicos da cidade:

[...] até que, pra subir na rampa, não faço muito esforço. Eu só ainda não tentei naquela da Câmara porque é super alta. Eu até falei: “égua, será que eu conseguiria subir com o esposo aqui?” Porque pesa, mana, e volta, tipo assim, eu tenho que empurrar todo o peso dele, e ele pesa 80 kg. Aí é difícil, né? A de lá da Prefeitura, até que não. Já subi com ele, pedi ajuda de outras pessoas e subi. A do Fórum também já subi, quando eu fui levar ele pra mudar o negócio do documento dele, que não é mais obrigatório ele votar.¹²⁰

Nessa percepção sobre acessibilidade espacial, a Entrevistada 3 de Afuá, usuária de cadeira de rodas, pontua que a inclusão das rampas para acesso aos prédios, ainda que incompleta, é o início de uma transformação positiva para que pessoas com deficiência e com a sua mobilidade reduzida consigam participar da vida de Afuá:

[...] a minha dificuldade é em lugares que não têm rampas. No caso, eu faço um programa na rádio, mas tô afastada pelo fato da rádio estar em construção e, também, porque antes não tinha uma rampa e eu tinha uma dificuldade lá. Tinha uma rampa, mas não era uma rampa apropriada para um cadeirante, entendeu? Tinha a dificuldade para subir. [...] Ultimamente, eu tenho ficado muito feliz porque eu já vi a Prefeitura, o Fórum de Afuá e vários outros locais com rampa, sabe? Então, isso aí um tanto me alegra, entendeu?¹²¹

Essas falas são importantes para explicar que, enquanto dimensão do espaço percebido e vivido (Lefebvre, 2013), os elementos de acessibilidade espacial deveriam estar alinhados às experiências de diferentes corpos que se movimentam nesses objetos, dinamizados pelas relações, pela cultura e pelas identidades socioespaciais de cada lugar.

¹²⁰ Informação concedida pelo Entrevistado 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹²¹ Informação concedida pelo Entrevistada 3 de Afuá, de 49 anos, radialista, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA), via WhatsApp, no dia 6 de junho de 2024.

É dentro dessa lógica que, ao considerar que a acessibilidade é um campo em constante evolução, a cidade de Afuá nos faz pensar em situações mais particulares relacionadas aos seus modais diferenciados junto às normas tácitas e outros hábitos também importantes a serem abordados nesse processo evolutivo sobre acessibilidade na Amazônia.

Nesse caso, quando nos referimos à rampa do novo trapiche, observa-se uma inclinação inadequada¹²² por desobedecer aos parâmetros normativos e por não levar em consideração as relações e as práticas desenvolvidas no dia a dia dos afuaenses sobre esses objetos. Esse agravante não se dá apenas por um erro de cálculo, mas por desconsiderar tanto a diversidade dos corpos afuaenses quanto o valor das práticas culturais de mobilidade da cidade que é diferenciada de outros contextos urbanos amazônicos.

Dentre essas diferenciações, estão as formas de se locomover das pessoas usuárias de cadeira de rodas, por existir uma especificidade quanto às cadeiras de rodas utilizadas na cidade. Muitas dessas cadeiras são personalizadas e produzidas com tamanhos e medidas diferentes dos modelos convencionais brasileiros.

A cadeira de rodas adaptada, com algumas semelhantes a um triciclo, movimenta-se por meio de um mecanismo manual, acionado por uma manivela no nível das mãos que simula a pedalada de bicicleta. Esse modal requer um espaço maior para sua passagem e manobra, além da importância de inclinações de rampas mais suaves para manuseá-la com menor esforço e maior autonomia. Da mesma maneira, não se pensou no acesso dos bicitáxis como um potencial diferencial de acessibilidade para as pessoas que os utilizam para chegar ao trapiche, diferentemente do que acontece nos trapiches tradicionais.

As deficiências do espaço concebido afetam as práticas sociais, a esfera do percebido, para as pessoas com corpos não normativos e mais vulneráveis fisicamente, que são forçados a se adaptarem a um ambiente que não potencializa seu direito de existir e de ser diferente, sobretudo, no seu território de uso.

¹²² Essa rampa de concreto, que segue moldes mais modernos, acompanhada do selo de acessibilidade fixado na parede, torna-se incoerente por exigir de idosos, pessoas em cadeira de rodas, pessoas com problemas nas articulações e obesas, juntamente a seus familiares ou acompanhantes, um grande esforço físico que pode provocar mal-estar no seu uso.

Mesmo diante da inserção de formas espaciais e conteúdos alheios, o povo afuaense nos faz pensar em esperança, uma vez que a subversão do espaço concebido pode acontecer quando esse objeto for dominado e apropriado pelo povo em seu favor, reafirmando, assim, a sua identidade em um novo contexto.

Não tão distante dessa linha de pensamento de Lefebvre (2013) e de Santos (2014c), algo nesse sentido acontece quando barcos médicos ou de assistência jurídica do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), que visitam as cidades da região marajoara, ancoram nesse Terminal Hidroviário e transformam-no em uma infraestrutura de apoio para que as pessoas recebam atendimentos médicos, odontológicos e jurídicos.

Nesse adendo, cabe dizer que, a despeito dessas expedições sejam formas de soluções adaptativas às complexidades das cidades amazônicas, expõem-se os cidadãos amazônidas mutilados que, nos termos de Santos (2014c), referem-se às populações que, em decorrência das desigualdades sociais e econômicas, têm seus direitos e oportunidades negligenciados.

Essa noção de Santos (2014c) chama a atenção para a luta sobre a construção de uma cidadania urbana, mas, sobretudo, de uma cidadania rural, como bem denuncia:

[...] esse homem do campo é menos titular de direitos que a maioria dos homens da cidade, já que os serviços públicos essenciais lhe são negados, sob a desculpa da carência de recursos para lhe fazer chegar saúde e educação, água e eletricidade, para não falar de tantos outros serviços essenciais (Santos, 2014, p. 42).

Inegavelmente, esse argumento espelha a realidade de muitos municípios marajoaras. A grande movimentação na cidade de Afuá, em razão da alta procura pelos serviços temporariamente ofertados pelos navios assistenciais, é um exemplo desses direitos mutilados. Esse problema é evidenciado na superlotação do trapiche e de seu entorno, ocupado em grande parte pelos moradores da área urbana e, principalmente, por aqueles que residem nas áreas mais afastadas, além de pessoas recebidas de municípios vizinhos em busca de tratamentos médicos. Isso reforça a importância da cidade de Afuá enquanto uma cidade local (Santos, 1982).

Assim, observa-se que, mediante a carência de fixos sociais mais adequados de saúde e as deficiências de serviços públicos essenciais na cidade, os poucos dias de atendimentos das equipes especialistas do navio assumem grande relevância para os afuaenses. Para muitas mulheres, em especial, esse cenário se agrava dada a sobrecarga pelas tarefas cotidianas, intensificadas pelas atribuições relacionadas ao cuidado da casa e dos familiares. A Entrevistada 7 de Afuá, por exemplo, relata que em dia de atendimento médico sua rotina é afetada significativamente, visto que:

[...] de madrugada, já tenho que ir lá no barco pegar uma sobrinha que tá chegando pra fazer um exame de imagem. Aí, seis horas da manhã, eu tenho que tá na clínica com ela, e também tenho que levar a mamãe, idosa, pra fazer também um exame de imagem. Vai ser uma correria! Não sei que horas a gente vai se despachar pra voltar, porque o médico vem uma vez no mês. Aí, fica todo mundo para aquela data, e ele fica o dia todo fazendo isso; é por ordem de chegada. Então, quanto mais cedo a gente chegar, melhor. A menina tem que fazer e voltar, porque ela não é daqui, ela é de Chaves. É assim, uma correria, uma correria mesmo.¹²³

Para além de um caso individual, essa narrativa retrata um problema que afeta muitas famílias, ao evidenciar os desafios relacionados à mobilidade e à acessibilidade tanto de pessoas com a saúde debilitada quanto de seus acompanhantes, tendo de enfrentar desgastes físicos e emocionais com os constantes deslocamentos, com frequência, entre correrias, para conseguir consultas e exames.

Sob outra perspectiva, essa situação nos permite analisar de que forma esses indivíduos se expressam para tentar amenizar essas dificuldades, e isso requer adentrar a dimensão do vivido (Lefebvre, 2013), em que se revelam possibilidades futuras a serem criadas pela práxis, manifestadas também pela necessidade e pela sobrevivência, como enfatiza Alves (2020).

Ao testemunhar a movimentação no novo trapiche e o uso dos ambientes internos e de seu entorno, identificam-se expressões e práticas espaciais que subvertem as ordens impostas do espaço concebido, de modo a reconfigurar

¹²³ Informação concedida pelo Entrevistado 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

seu significado a uma medida mais próxima das relações vividas nos outros objetos da cidade.

O paraciclo do Terminal Hidroviário, instalado para acomodar bicicletas, é o primeiro a sucumbir aos costumes afuaenses e parece engolido pelo emaranhado de bicicletas estacionadas que se espalham pela rua e áreas adjacentes ao trapiche. A alta demanda de assentos, não atendida pela infraestrutura, gera a necessidade de soluções criativas, mas informais, a exemplo da transformação de escada, rampa e guarda-corpos em bancos improvisados para aguardar as longas esperas.

Ainda que o amontoado de gente e de bicicletas aparente um caos e desorganização, as pessoas mantêm uma compreensão intuitiva do lugar e das relações que ali acontecem. Apesar da dificuldade de circulação e acesso ao local em virtude do aglomeramento de pedestres, bicitáxis, ciclistas e vendedores em seus triciclos ou cargueiros, há uma organização de movimento, em que todos conseguem passar, parar e adentrar o trapiche pacificamente. Isso revela, portanto, a existência de normas tácitas, entendidas e compartilhadas entre as pessoas (Fotografia 45).

Ao observar essas práticas socioespaciais, nota-se como o uso do território assume protagonismo diante da potência do vivido que supera imposições externas e cria espacialidades novas. Santos (2020) defende que as relações mais orgânicas têm o poder de evitar que as pessoas se submetam à forma permanente da racionalidade hegemônica. Essa abordagem favorece a construção de um pragmatismo atravessado pela dimensão afetiva, produzido na relação entre os lugares e as pessoas, de forma indissociável.

Fotografia 45 – Afuá, Pará: o movimento em frente ao Terminal Hidroviário de Afuá em dia e ação assistencial



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: pequenas regras tácitas orientam os deslocamentos, realizados de forma lenta e coordenada, de modo a evitar colisões.

Uma das mudanças graduais mais significativas em Afuá nos últimos 43 anos, impulsionada pelo processo de modernização da infraestrutura urbana, foi a substituição completa das ruas tradicionais de madeira sobre palafita por uma estrutura de concreto armado sobre várzea no bairro Central em 2024. Motivadas por melhorias urbanas, interesses turísticos e políticos, tais mudanças revelam uma tensão entre o desenvolvimento e a preservação das identidades territoriais locais, potencializando o debate sobre uma acessibilidade específica ribeirinha.

A transição dessas infraestruturas urbanas suscita uma discussão complexa entre os moradores, marcada pela percepção simultânea de benefícios e perdas. Se, por um lado, a mudança acarretou melhorias significativas na durabilidade do material, dado que o concreto dura aproximadamente 20 anos em comparação à madeira, cuja durabilidade é de 2 a 3 anos, por outro, fomentou uma alteração no microclima local, com o aumento da temperatura e grande desconforto térmico no bairro.

No relato da Entrevistada 1 de Afuá, residente no bairro Central, ela enfatiza a preocupação com a mudança do microclima após a modernização das vias, mas justifica a decisão ao considerar o custo-benefício sob a perspectiva econômica e de manutenção em comparação às ruas de madeira, dado que esse material, outrora abundante e acessível, tornou-se oneroso para a Prefeitura:

[...] melhorou muito por uma parte e piorou por outra, porque a cidade ficou muito quente depois que passou pra alvenaria. Mas se é para o bem de todos [...] a madeira antigamente era barata, mas hoje a dificuldade é muito grande, tanto pra encontrar quanto por tá muito cara. E é uma despesa que eles fazem, porque a madeira pega sol, chuva e sereno. Então, eles não fazem de madeira boa, porque não têm condições. Aí, todo tempo eles têm que estar trocando. Quando eles reparam uma, já têm que trocar duas. Não sei se tu viste, mas no Capim Marinho tem não sei quantas podres, quebradas, buracos. Aí, por causa disso eles começaram a fazer isso [substituir por concreto], e os outros prefeitos que vieram viam que é bom. Mas, como eu digo, tirou a identidade de Afuá, que é a cidade das palafitas, mas se é para o bem de todos, que aconteça.¹²⁴

Para a Entrevistada 4 de Afuá, a substituição de infraestrutura tradicional de Afuá por concreto é uma resposta alternativa aos desafios de sustentabilidade ambiental. Para ela, o avanço do desmatamento na região compromete a manutenção e a viabilidade das ruas tradicionais, cuja escassez de matéria-prima resultou na adoção de um novo modelo de desenvolvimento urbano que, consequentemente,

¹²⁴ Informação concedida pela Entrevistada 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 6 de junho de 2024.

transforma de forma gradual a paisagem urbana em “cimentada”. Embora concorde com a nova forma urbana em razão da sustentabilidade da floresta, ela deixa claro que, do ponto de vista da ecologia humana, sua preferência são as ruas de madeira sobre palafita:

[...] quando foram transformadas as ruas do Centro por conta da sustentabilidade das florestas, claro que eu opto pelo concreto, por conta da sustentabilidade da floresta. Mas, para a comunidade humana, é melhor a de palafitas, porque tem ventilação maior. Quando foi transformado para ruas de concreto, as ruas deixaram a cidade muito quente, porque como o sol aqui da Amazônia incide no verão a quase 50°C, o calor é quase insuportável. Com as ruas de concreto piorou muito, diferente de quando nós tínhamos todas as nossas ruas de palafita. A madeira, condiciona o calor, e ela tem abertura entre as frestas, que entra a passagem do ar, o ar saindo. E aí o que ficou foi isso. Mas, eu acredito que, pela sustentabilidade da floresta, infelizmente, nós temos que trocar pelas ruas de concreto.¹²⁵

No processo de modernização da cidade, o Entrevistado 10 de Afuá destaca o conflito entre o desenvolvimento e a economia local. Ainda que reconheça a importância do uso do concreto, aponta a escassez da madeira como um fator crítico para a economia local. A redução da demanda por esse material compromete a subsistência de muitos ribeirinhos e implica, também, a perda de conhecimentos e *expertises* tradicionais dos carpinteiros urbanos afuaenses. Essa leitura amplia o debate para além da simples substituição de materiais, ao evidenciar seus desdobramentos sociais. Assim, ele relata:

[...] eu acho, hoje, que a rua de concreto é fundamental. Mas a gente ainda sente falta da madeira porque era como a gente ajudava o nosso povo ribeirinho. Se você for na zona rural, por exemplo, a nossa região mais pobre do município é o Xarapucú. Ali eles só trabalham com madeira, e aí, com o concreto, lógico que diminui um pouco da venda deles. Por outro lado, também a madeira de qualidade tá acabando. Então, a gente tem que fazer alguma coisa pra que não se possa incentivar muito a extração da madeira.¹²⁶

Para o Entrevistado 9 de Afuá, a transformação urbana tem o propósito de oferecer sustentabilidade, acessibilidade e segurança, de tal modo:

[...] por que a gente tá trocando as passarelas de madeira por concreto? A questão sustentável, hoje, existe. É complicado a gente fazer a passarela em

¹²⁵ Informação concedida pela Entrevistada 4 de Afuá, de 42 anos, funcionária pública de Afuá, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹²⁶ Informação concedida pelo Entrevistado 10 de Afuá, de 57 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 14 de setembro de 2023.

madeira porque a árvore movimenta a economia. Hoje, você tem que tirar licença ambiental, e a gente não tem mais a disponibilidade de madeira como a gente tinha antes. Há uma grande fiscalização em termos de uso da madeira, até pela devastação da floresta. E assim, a questão de custo também: hoje, você faz uma passarela de madeira que aqui é difícil você encontrar madeira de lei. A maioria é madeira branca, que eles chamam. A durabilidade em média é dois anos, e não compensa mais pro município ficar fazendo de madeira. Aí, de acordo com o que a gente tá adquirindo de emenda parlamentar, de recurso, a gente tá fazendo em concreto. Não é nem só questão ecológica, mas também da durabilidade e manutenção. Passarela de madeira, de dois em dois anos, a gente tem que tá trocando. E, também, como eu lhe disse, a questão da acessibilidade: a passarela de madeira começa a arrancar as tábuas, começa a ficar os vão de tábua podre, que a gente chama aqui. Em um ano, praticamente, com chuva e sol, ela se desgasta muito rápido. O próprio idoso tem dificuldade de transitar nas passarelas de madeira, pois uma tábua é diferente da outra, começa a arrancar e ele tropeça. E tem as crianças também. Por isso, são vários fatores que tá fazendo a gente trocar o concreto pela madeira. A segurança também: passarelas de madeira, se você observar, se utilizar muita carga, elas cedem. Então, é a questão da sustentabilidade, acessibilidade e segurança. A gente tá optando por isso.¹²⁷

As visitas de campo, realizadas em setembro de 2023, confirmaram o relato da Entrevistada 1 e do Entrevistado 9 de Afuá no que tange às precárias condições físicas de acessibilidade em muitas ruas de madeira. Constatou-se que, tanto no bairro Capim Marinho quanto em ruas existentes no bairro Central, diversos trechos, como os de grande circulação, apresentavam tábuas em processo de apodrecimento, com buracos, empenamentos e fixação frouxa ou solta, além de pregos salientes. Essa situação representava um elevado potencial de acidentes, tais como quedas e furos nos pneus de bicicletas.

As precárias condições dessas vias, com tempo útil inferior ao de sua troca a cada 3 anos, prejudicam o cotidiano da população e seus deslocamentos diários. Quando quebradas, soltas ou frouxas, a grande trepidação e o barulho sobre as tábuas geram uma percepção desconfortável para quem utiliza bicicleta, cadeira de rodas, carrinhos de bebê, triciclos e bicitáxi, sobretudo, por exigir atenção e grande força física para pedalar, em particular, os condutores de bicitáxis e triciclos com o peso de mercadorias, passageiros e mala (Fotografia 46).

¹²⁷ Informação concedida pelo Entrevistado 9 de Afuá, de 38 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Fotografia 46 – Afuá, Pará: a precarização de ruas tradicionais de madeira sobre palafita no Capim Marinho



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: quando as tábuas quebram, formando buracos muito perigosos, as pessoas sinalizam esses locais com tábuas verticais para evitar acidentes graves.

Fotografia 47 – Afuá, Pará: a revitalização das ruas tradicionais de madeira sobre palafita no Capim Marinho



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: em muitas ruas, a substituição das tábuas antigas por novas foram completas, sendo as novas indicadas por cores claras que variam do amarelo ao laranja. Em outras, mais conservadas, a troca é parcial, sendo substituída apenas aquelas deterioradas. Além disso, a proteção dos corrimões só é instalada à beira dos igarapés, por essas áreas serem consideradas potenciais de risco para a população.

Fotografia 48 – Afuá, Pará: a revitalização das ruas tradicionais de madeira potencializa as sociabilidades e brincadeiras de ruas



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun.2024.

Nota: nesse bairro, é bastante comum ver as pessoas conversando sentadas à beira da rua de madeira. Além disso, muitas crianças andam, correm e brincam sobre a rua suspensa ou nas áreas livre ao nível do solo ao redor dela.

Fotografia 49 – Afuá, Pará: área de lazer improvisada para brincadeiras



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: na ausência de mais áreas de lazer no bairro do Capim Marinho, as crianças brincam em áreas livres sobre serragens e caroços de açáí.

Em seu depoimento, o condutor de bicitáxi, o Entrevistado 11 de Afuá afirma enfrentar mais dificuldades e prejuízos ao trabalhar nas ruas de madeira em comparação às de concreto. Embora acostumado com os problemas de deslocamento, há uma preocupação com as crianças nas ruas. Isso influencia sua preferência por uma infraestrutura mais moderna para o seu bairro:

[...] prefiro a de concreto sim, se pudesse. Até porque, olha, se eu fizer dez corridas no concreto, é bom. Agora, se eu fizer dez na rua de madeira, entendeu?! A madeira, como ela balança mais, ela danifica mais as peças [do bicitáxi] [...] A gente tá assim, bem climatizado [acostumado], mas pode ter problema onde tá quebrado. A gente não vê, entendeu? Aí, olha, pode acontecer de uma criança vir na bicicleta e cair.¹²⁸

A precarização das ruas tradicionais de madeira contribui fortemente para o imaginário da modernização do concreto como única e melhor alternativa. No entanto, quando as ruas de madeiras estão bem conservadas, a acessibilidade (mesmo que incompleta) e o conforto térmico melhoram, o que resulta em lugares mais confortáveis que potencializam as sociabilidades. Nessa atmosfera, o som das bicicletas ao se deslocar sobre as tábuas novas e alinhadas se destaca como um elemento característico da paisagem sonora local (Fotografia 47 e Fotografia 48).

O condutor de bicitáxi, o Entrevistado 12 de Afuá, confirma essa percepção ao comentar que “com a revitalização, não tem mais o barulho e fica bem melhor para andar aqui”.¹²⁹ No entanto, a precarização das condições urbanas afeta consideravelmente a mobilidade das pessoas, em particular, aquelas com deficiência. Em seu relato, a Entrevistada 7 de Afuá, que reside em uma rua de madeira no bairro Central¹³⁰, descreve que as dificuldades de sair de casa com o seu esposo, usuário de cadeira e rodas, começam no deslocamento na própria rua e estendem-se na busca por acessibilidade em toda a cidade, o que exige a ajuda de terceiros. Ela também ressalta que as tábuas, quando novas, facilitam o caminhar, dado que:

[...] a dificuldade ainda é com a nossa rua, que ainda não é de concreto. Então, é muito difícil em alguns lugares que não tem como subir com a cadeira de rodas [...] na tábua de madeira é muito ruim, mana, e é só quem leva que sabe, como que é! Porque, tipo assim, a cadeira é leve, é toda de plástico. Aí, a tábua é uma alta e uma baixa, porque já tá despregada. Quando

¹²⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 11 de Afuá, de 39 anos, bicitáxi, morador do Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA), no dia 14 de setembro de 2023.

¹²⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 12 de Afuá, de 40 anos, bicitáxi, morador do bairro Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

¹³⁰ Na época da entrevista, no dia 13 de setembro de 2023, a rua ainda era de madeira.

a rua [de madeira] tá nova – nova, não, mas quando eles terminam de colocar a madeira, aí não tem problema. Mas, como ela já tá velha, uma tábua alta e outra baixa, quando tá faltando uma, eu preciso de ajuda. Eu preciso de alguém, porque só eu não dou conta; ele pesa 80 quilos,. Aí, eu tenho que abaixar, alguém tem que ajudar, porque se eu levar [a cadeira] e eu errar, o pneuzinho varar, ele cai. O pneu é pequeno, ele vara no buraco; o de trás não, que é grande, mas no da frente sempre eu tenho que ter a ajuda de alguém.¹³¹

Durante a conversa, essa cuidadora narra os perigos causado pelas tábuas empenadas e soltas, bem como pelos pregos salientes. Além disso, enfatiza as dores que sente em razão do grande esforço físico necessário para empurrar a cadeira e realizar o trajeto final:

[...] a gente sempre tem [problemas com pregos], sempre tá dando uma topada. Quando a cadeira bate de frente, ela volta, então, ela quer revirar. Eu tenho que segurar, tenho que ir devagar, porque ela dá uma “encontroada” num desses pregos ou numa tábua alta. Aí, tipo assim, eu tenho que segurar firme porque, se não, ela vira e ele vai com tudo pra frente. Eu digo que a cadeira de rodas devia ter um cinto, mas não tem. Olha, é tanta dificuldade que quando eu chego na rua de concreto, isso aqui [ela aponta para os braços e costas] meu tá dolorido, dolorido, dolorido. Aí, eu tenho que parar e mexer um pouco assim [ela mexe os ombros e massageia os braços]. Dói muito, mana, dói muito. Sinto dores.¹³²

A fala dessa cuidadora desmistifica a ideia de que as estruturas de concreto oferecem as melhores condições de acessibilidade. Ela aponta que, em muitos trechos, o concreto está esburacado e com pedras que dificultam a passagem e afeta a saúde física e mental de seu marido. Destaca, ainda, as barreiras atitudinais que enfrenta na cidade com ciclistas que não respeitam o tempo e as restrições das pessoas com pouca ou nenhuma mobilidade física. Assim ela relata:

[...] até mesmo na rua de concreto, onde é aquela rua que não tá lisinha, é terrível. Digamos assim, ali na rua da Assembleia, que tem aquelas pedras, quando eu vou lá, eles ficam falando pra mim que eu vou contramão, porque lá aquelas pedras tá horrível. E é só a pessoa que tá naquela coisa lá é que sabe, entendeu? Aí, eu vou pro lado que não tem pedras, e eles dizem que tá na contramão. Mas não tem como! Eu tenho que ir contramão até passar desse pedaço, que fica uma boa distância. Tipo assim, começa no canto, né, lá de frente à Assembleia e vai até passando a padaria. É só aquelas pedras, parece que lá já se desgastou. É terrível lá, sendo que o problema dele é na coluna; faz mal pra ele, dá muito choque, faz mal pra ele.¹³³

¹³¹ Informação concedida pelo Entrevistada 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹³² Informação concedida pela Entrevistada 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹³³ Informação concedida pela Entrevistada 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

O enfrentamento das barreiras atitudinais é uma preocupação também para os idosos, que não conseguem circular livremente pela cidade sem o temor de quedas ou de atropelamentos por ciclistas e condutores de carrinhos desrespeitosos. No que tange a essa situação, uma antiga moradora, a Entrevistada 13 de Afuá, nascida e criada nas primeiras ruas do Centro, à beira do rio Afuá, relatou que costumava andar de bicicleta com frequência pela cidade. Entretanto, com a saúde debilitada, raramente sai de casa, mesmo tendo uma boa mobilidade para a sua idade:

[...] antigamente, a cidade era mais bonita, agora mudou tudo. Eu ainda ando sozinha, vou ali no comércio e a minha filha fica brava comigo. Agora tem muita, muita bicicleta mesmo, e eles não têm respeito, não. Eles vêm na velocidade, e se a gente não tiver cuidado, eles batem mesmo.¹³⁴

Apesar dessa situação de medo, a Entrevistada 13 de Afuá destaca que as ruas de concreto deixam a cidade mais bonita e lembra que as de madeira ficam lisas e perigosas em decorrência dos pregos salientes:

[...] vou com as ruas de concreto. Ficam mais bonitas, e essa nossa é a melhor rua que tem. Eu acho assim que fica mais bonita. A de madeira fica lisa, às vezes, a gente mete o pé e fere o pé, porque a “cabeça” do prego tá saindo e fica perigoso.¹³⁵

Para solucionar problemas de acidentes e controle de alta velocidade dos ciclistas, a Prefeitura de Afuá instalou sinalização horizontal (pintura no piso, como limites e prioridade de pedestres) e vertical (placas de trânsito) em diversas ruas de concreto. Todavia, as novas regras de trânsito de conteúdo modernos não foram totalmente assimiladas pela população. As normas tácitas, já enraizadas na comunidade, ainda prevalecem, fazendo com que as pessoas continuem a usar seus caminhos desejados, com fluxo de ida e volta definidos por costumes e hábitos, e raramente por normas técnicas (Fotografia 50).

¹³⁴ Informação concedida pelo Entrevistado 13 de Afuá, de 87 anos, dona de casa, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹³⁵ Informação concedida pelo Entrevistado 13 de Afuá, de 87 anos, dona de casa, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Fotografia 50 – Afuá, Pará: o fluxo de ida e volta definido por costumes e hábitos e raramente por normas técnicas de trânsito



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. de 2023.

Nota: nas ruas principais que conectam o bairro Central ao Capim Marinho, observa-se um grande movimento de pessoas e bicicletas no final da tarde, coincidindo com a saída de crianças das escolas e de trabalhadores. Apesar do intenso fluxo, aparentemente desorganizado, eles conseguem se organizar por meio de regras locais sem nenhum registro de acidentes.

Quanto a essas normas tácitas, o Sr. Sarito declara do seguinte modo:

[...] aqui nós, afuaenses, é muito difícil acontecer um acidente. Engraçado que acontece acidente com as pessoas que vêm de fora, que querem andar de bicicleta e não se adapta, querem andar, mas não sabem direito. Quando eu falo assim na bicicleta: “ah, mas não tem sinal, não tem luz, não tem pisca-pisca!” Mas você conhece pelo olhar da pessoa, pra onde a pessoa quer dobrar, e ela conhece pelo teu olhar. Você vai num bicitáxi, numa bicicleta, e tu só olha pro lado que você vai dobrar, sabe? É difícil acontecer acidente, é muito difícil mesmo [...] então, a sinalização, olha, pra nós não mudou quase nada. É bom, mas não mudou quase nada. A gente continua a mesma coisa. Se mudar, se fizer essa sinalização, mas tinha que ter guarda de trânsito pra tá avisando as pessoas como deve ser e tal. Mas as pessoas continuam andando do mesmo jeito aqui.¹³⁶

O Entrevistado 10 de Afuá revela um sentimento misto de otimismo e frustração relacionado às mudanças na cidade e reconhece que a sinalização, por si só, não é o suficiente para mudar o comportamento das pessoas:

[...] assim, deveria ter mudado muito mais, mas o nosso povo ainda não se educou pra isso: pra parar, pra dar a preferência. Apesar de que, aqui no trânsito ninguém se bate, é muito difícil, mas eles ainda não têm aquele cuidado pra chegar lá, ter a preferencial e parar, ou dar uma preferência para o pedestre. Mas, mesmo assim, já mudou, já ajudou muito.¹³⁷

Existe uma falha na imposição de um modelo de trânsito universal ou de cidades hegemônicas que consideram pouco a forma espacial, os costumes e os hábitos locais na sua implantação. Conquanto a intenção de educar a população para o que acontece no mundo seja válida, ela só funciona se estiver alinhada com as práticas socioespaciais e com o direito à escuta (Santos, 2014c), o que inclui pessoas com vulnerabilidade física e sensorial.

A sinalização visual urbana é um importante instrumento intuitivo de orientação e segurança para todos, mas requer um forte projeto de educação e conscientização. A abordagem de cima para baixo, isto é, do poder público para a população, falha ao ignorar a força do vivido (Lefebvre, 2013), das experiências e vivências urbanas, em detrimento do concebido (Lefebvre, 2013), das regras rígidas.

¹³⁶ Informação concebida por Sarito Souza, morador de Afuá, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

¹³⁷ Informação concedida pelo Entrevistado 10 de Afuá, de 57 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 14 de setembro de 2023.

Todos esses relatos evidenciam soluções urbanísticas que, de fato, parcamente se preocupam com as pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida em seus espaços públicos. As dificuldades urbanas relatadas (as barreiras físicas e atitudinais) não são apenas desconfortáveis, mas se conectam à dependência e ao isolamento social. A fala anterior dos dois planejadores urbanos de Afuá, os Entrevistados 10 e 11, ao apontarem que essas pessoas existem, mas dificilmente são vistas circulando pelas ruas, é corroborada pelo Entrevistado 12 de Afuá¹³⁸, condutor de bicitáxi, que também afirma ser incomum a presença delas no espaço urbano. Esse conjunto de relatos evidencia um problema velado, ainda pouco debatido nas pautas de planejamento da cidade.

O depoimento da Entrevistada 8 de Afuá, dona de casa e usuária de cadeira de rodas, ilustra com precisão essa circunstância:

[...] eu não saio de casa praticamente. Só de vez em quando e sozinha, não! Só ando acompanhada daquelas duas ali, ó! [ela aponta para duas senhoras que estavam sentadas] [...] tenho medo, não ando só. Quando a gente sai, as pessoas veem assim, aí muitos abrem já os caminhos. Aí, têm outros que a gente vai pedindo licença pra passar [...] e a rua de concreto é mais fácil. A de madeira, é porque a roda da cadeira às vezes engata no buraco, aí às vezes ela empina pra frente, e eu tenho medo de cair.¹³⁹

As declarações “eu não saio de casa praticamente”, “só ando acompanhada” e “tenho medo” sugerem que as condições de acessibilidade nas ruas, sejam nas de concreto ou nas de madeira, limitam a autonomia de diversos corpos não normatizados em suas tarefas diárias. Essa limitação compromete a sua participação social e a liberdade individual, o que fortalece a invisibilidade desse grupo na sociedade afuaense (Fotografia 51 e Fotografia 52).

Na perspectiva de Santos (2014c), existem os cidadãos incompletos, aqueles marginalizados que não têm acesso pleno aos direitos e serviços da cidade. No entanto, nesse grupo, há uma subcategoria, as pessoas com deficiência, cuja existência é tão silenciada e confinada que se tornam os incompletos dos incompletos, mesmo para quem busca importância nas minorias sociais.

¹³⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 12 de Afuá, de 40 anos, bicitáxi, morador do bairro Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 5 de junho de 2024.

¹³⁹ Informação concedida pela Entrevistada 8 de Afuá, de 47 anos, cuidadora familiar, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA) no dia 12 de setembro de 2023.

Fotografia 51 – Afuá, Pará: a falta de acessibilidade espacial e atitudinal ameaça a liberdade individual das pessoas com deficiência



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: o medo de andar sozinha pela cidade não é apenas uma reação individual, mas um reflexo direto de uma cidade estruturalmente pouco convidativa às pessoas com deficiência.

Fotografia 52 – Afuá, Pará: obras em frente à casa de uma pessoa que utiliza cadeira de rodas e uma idosa dificultam o ir e vir de ambos



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: nessa casa, vivem uma idosa de mais de 80 anos e seu filho, que possui deficiência física e sensorial e cuida da mãe. Em frente à residência, o trecho da rua foi fechado para restauração do concreto, mas não foi instalada nenhuma passagem segura que permitisse a locomoção de ambos durante as obras.

Como resultado disso, esse grupo não usufrui com tanta frequência de espaços públicos de lazer, como as praças de Afuá. Isso acontece porque sair de casa não se configura como uma tarefa fácil do dia a dia; muitas vezes, é uma experiência exaustiva, que demanda o enfrentamento de uma série de imprevisibilidades, como buracos, bicicletas e carrinhos estacionados em lugares inapropriados, ciclistas desgovernados e a constante atenção para não cair ou ultrapassar os limites da borda da passarela suspensa, ao longo do percurso.

Embora o bairro Central seja predominantemente composto por ruas suspensas de concreto, três praças – Praça Albertino Baraúna, Praça Municipal Micaela Ferreira e Praça da Bíblia, além de bancos e recantos, ainda mantém sua forma espacial concebida de madeira. Esses objetos que resistiram ao material da modernidade podem ser considerados expressões residuais do *design* tradicional ribeirinho, que são partes indissociáveis da identidade territorial de Afuá.

A Praça Albertino Baraúna, por exemplo, é o objeto mais citado pelos entrevistados como o lugar favorito da cidade para o lazer (Fotografia 53). Nela, o movimento é constante, de tal forma que muitas pessoas vêm do Capim Marinho para usufruir dessa praça. Além das quadras de esportes, que ficam lotadas em diferentes horários, uma de suas maiores atrações é a grande rampa de madeira concebida para os banhos seguros à beira do rio Afuá quando submersa na maré cheia.

Em seu relato, a Entrevistada 1 de Afuá, que reside a poucos passos dessa praça, revela três momentos interessantes. Primeiro, que a rampa foi construída com o propósito inicial de servir ao Festival do Camarão. Segundo, que o objeto foi apropriado e ressignificado pela comunidade para o uso cotidiano. Por fim, ela destaca o potencial e os perigos relacionados ao seu uso e, nomeadamente, quanto à importância de não subestimar a força do rio. Para tanto, ela explica:

[...] já tomei banho várias vezes, é muito bom. A rampa pro banho não tinha. Depois, eles idealizaram por causa do Festival. E todo domingo, assim, é a atração do povo; eles vêm quando a maré dá grande. Nessa beira aí, já morreram várias pessoas assim, de pular e não voltarem. Eles dizem que tem uma, eu não sei explicar, que leva a pessoa para debaixo daquilo, sabe? Não sei empregar o nome agora. Eu só sei que as pessoas caem e não voltam, sabe? Por causa desse motivo, eles fizeram a rampa para proteger, que é cercada, e as pessoas ficam livres de perigo. Foi muito boa essa ideia do prefeito, foi muito bom fazer isso. E hoje, as pessoas têm segurança de levar

Fotografia 53 – Afuá, Pará: a rampa da Praça Albertino Baraúna



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: enquanto a maré enche, as pessoas também utilizam a rampa para sentar ou deitar, conversar e contemplar o pôr do sol.

seus filhos pra lá. Aí, eles às vezes ficam na quadra e as crianças estão tomando banho porque sabem que está seguro lá, não é?¹⁴⁰

Essa praça é um dos exemplos de sucesso no planejamento urbano da cidade ao representar uma forma-conteúdo com valor de uso (Lefebvre, 2016), uma vez que seu *design* e arquitetura são pensados e valorizados pela vida social que ali acontece. Em vista disso, a praça não é apenas um objeto a ser visto, ou turístico, mas um espaço realmente funcional e significativo para os afuaenses. Embora o espaço físico seja acolhedor e convidativo para muitas pessoas, ele ainda não privilegia o todo, pois não é acessível para atender às vivências das minorias.

Enquanto para muitos a rampa é um lugar de lazer, de banhos de rio, de festas, de brincadeiras e de nados acrobáticos, para uma minoria, aqueles que não conseguem acessá-la, a falta de acessibilidade se torna uma vontade contida ou, ainda, um sonho de infância, o que reforça a percepção de exclusão. Por manifestar uma estrutura com rampa muito inclinada, a entrada no rio não é acessível para pessoas com mobilidade reduzida, tornando-se uma barreira física que dificulta o acesso a uma atividade de lazer tão comum nas cidades ribeirinhas.

O relato da Entrevistada 7 de Afuá (Figura 10), que cuida de seu marido, um usuário de cadeira de rodas totalmente dependente, ilustra como a falta de acessibilidade afeta a pessoa com deficiência e aqueles que a amam e cuidam dela:

[...] eu gosto de tomar banho no rio. Mas como eu vivo com ele assim agora, não dá pra levar ele. Ele gosta muito de banho no rio! Quer dizer, dar, dá, mas eu precisava da ajuda de uns dois homens pra poder tirar ele, pra colocar na água. Isso seria bom, mas devido às rampas serem ruins, não sei se você já viu como é, é ruim. Pra mim, não tem como eu chegar e pegar, colocar uma cadeira de costas e descer, mesmo porque ele é pesado, ele vai pra frente com tudo. De costas, ele vai! A maioria das cadeiras são de costas, essa daqui é de costas. Se fosse descer com ele, era de costas, mas aí não dá. Precisa de umas duas pessoas pra tá descendo ele, pra poder ir pro rio. E eu gosto muito de tomar banho no rio, mas não tenho ido devido isso.¹⁴¹

¹⁴⁰ Informação concedida pela Entrevistada 1 de Afuá, idosa de 76 anos, professora aposentada, antiga moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 6 de junho de 2024.

¹⁴¹ Informação concedida pela Entrevistada 7 de Afuá, de 46 anos, dona de casa, cuidadora familiar, moradora do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Figura 10 – Afuá, Pará: desenho esquemático do uso da rampa para banho por pessoas com mobilidade reduzida



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: o desenho esquemático permite visualizar as barreiras físicas que a Entrevistada 7 de Afuá descreveu a respeito das dificuldades de acessibilidade enfrentadas para conseguir tomar banho de rio na rampa da Praça Albertino Baraúna.

A menção constante sobre a assistência de terceiros demonstra que a falta de infraestrutura apropriada cria uma forte dependência que afeta a autonomia da pessoa com deficiência e do cuidador. Por isso, o momento que deveria ser de festa e descontração ou, até mesmo, terapia torna-se um desafio físico que demanda esforço coletivo, e mesmo que exista essa forte solidariedade orgânica (Santos, 2014a, 2014b, 2014c) entre os seus, o resultado é a perda do lazer de ambos.

A acessibilidade é um conceito que se conecta diretamente à forma como os sujeitos se espacializam e permite compreender, em conformidade com Santos (2014b), como se apropriam de objetos, atribuindo-lhe um valor e um significado que revela como o ambiente construído é percebido e vivenciado pelos indivíduos.

O sonho antigo de tomar banho no rio, revelado pela Entrevistada 3 de Afuá, usuária de cadeira de rodas, demonstra a complexidade desse tema, que vai além da infraestrutura física e adentra uma insegurança enraizada pela constante busca de acessibilidade:

[...] com relação à rampa, eu confesso pra você que um dos meus sonhos é poder tomar um banho. Eu amo o rio, eu gosto muito e adoraria muito, sabe, tomar um banho ali, mas não está na minha cabeça que eu possa. Olhei lá a rampa e acho que é acessível. Eu acho que se eu me dispor, ah, eu vou tomar um banho num domingo. É só uma questão que falta eu tirar aquela disposição. Falta perder o medo mesmo pra ir tomar um banho, enfim. Mas acho que ela é acessível pra mim. Outro dia eu estava olhando lá, e eu creio que dá pra eu tomar um banho lá sim.¹⁴²

Na percepção da Entrevistada 3 de Afuá, a rampa apresenta grande potencial de uso, contudo, a hesitação observada não se refere à rampa em si, mas à confiança em um ambiente que pode ser visto como imprevisível ou inseguro. Portanto, o relato traduz a experiência de muitas pessoas com deficiência. O desejo de participar dos banhos comunitários de rio é grande, em contrapartida, a experiência de sempre testemunhar a concepção de espaços públicos que não foram totalmente pensados para ela gera incerteza e medo. A acessibilidade espacial transcende o espaço concebido e insere-se na percepção de segurança que ele oferece a todas as pessoas, sejam elas com ou sem deficiência.

¹⁴² Informação concedida pela Entrevistada 3 de Afuá, de 49 anos, radialista, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA), via WhatsApp, no dia 6 de junho de 2024.

Dentre as vivências urbanas dessa entrevistada, está o seu recolhimento durante os três dias e horários em que a maré lançante inunda essa praça e várias ruas suspensas na cidade. Se, por um lado, esse evento natural é muito festejado pela maioria das pessoas, sobretudo, pelas novas espacialidades criadas com usos e significados diferentes do habitual nos espaços públicos, por outro, a invisibilidade dos caminhos submersos pode esconder possíveis riscos de acidentes, tornando o deslocamento perigoso, maiormente, para as pessoas com a sua mobilidade reduzida. Quanto essa situação, ela relata:

[...] sobre as “lançantes”, quando a maré fica imensa aqui. As águas enchem as ruas, enchem as escolas e bancos também vão pro fundo. Nesses dias, eu não saio de casa, porque eu fico morrendo de medo, fico com medo. Outro tempo aí atrás, eu saí, porque como a gente trabalha nas ruas, fazemos um trabalho de evangelização, então, eu tive que atravessar aquela rua ali do Capim Marinho, situada na beira do rio. Eu creio que ela estava um palmo acima, só que na época era de madeira, e eu fiquei com muito medo de passar da beira da rua e, sei lá, cair mesmo, sabe? Então, o “lançante” pra mim não é uma coisa que eu me divirto. Na verdade, eu nem saio de casa.¹⁴³

A despeito dos problemas de acessibilidade espacial relatados, a Praça Albertino Baraúna, com espaço físico generoso, detém um grande potencial para ampliar processos de inclusão. Ajustes que melhorem as condições de acessibilidade podem ser concebidos sem descaracterizar o *design* ribeirinho, de modo a tornar a participação de todos mais democrática.

Para a rampa de banhos, por exemplo, um ajuste em sua inclinação poderia ser pensado para tornar a descida e a subida menos acentuada e exigir menor esforço físico. Isso poderia ser implantado em um pequeno trecho para não alterar toda a sua extensão. Seria necessário também acrescentar dois corrimãos, de duas alturas, para facilitar o apoio e o deslocamento. Outra possibilidade seria o investimento em uma cadeira anfíbia¹⁴⁴ ou em uma criação que surja da própria criatividade afuaense para atender a um público com pouca ou nenhuma mobilidade.

Além disso, deve-se pensar em soluções que acolham as vivências urbanas de pessoas com deficiência visual e cegas. Nesse caso, é importante instalar elementos perceptivos de tato para a orientação, tais como mapas táteis ou texturas diferentes

¹⁴³ Informação concedida pela Entrevistada 3 de Afuá, de 49 anos, radialista, usuária de cadeira de rodas, moradora do bairro Central, em entrevista realizada na cidade de Afuá (PA), via WhatsApp, no dia 6 de junho de 2024.

¹⁴⁴ É uma cadeira de rodas adaptada para permitir o acesso de pessoas com deficiência à praia, mas poderia ser adaptada para Afuá.

no piso¹⁴⁵, para que pessoas cegas se desloquem com autonomia e participem das atividades sem depender de um guia vidente (acompanhante que enxerga).

O colorido da cidade, presente nos quiosques, nos bancos que circundam as árvores e no guarda-corpo/banco, é facilmente identificável à distância, o que o torna de uso intuitivo, além de servir como ponto de referência. Os guarda-corpos, geralmente utilizados como guia ou itens de segurança, no caso de Afuá, são transformados pela criatividade em um guarda-corpo/banco. Essa solução inventiva conseguiu combinar conforto e segurança, ao interpretar e agregar ao *design* um comportamento comum da população: sentar no guarda-corpo.

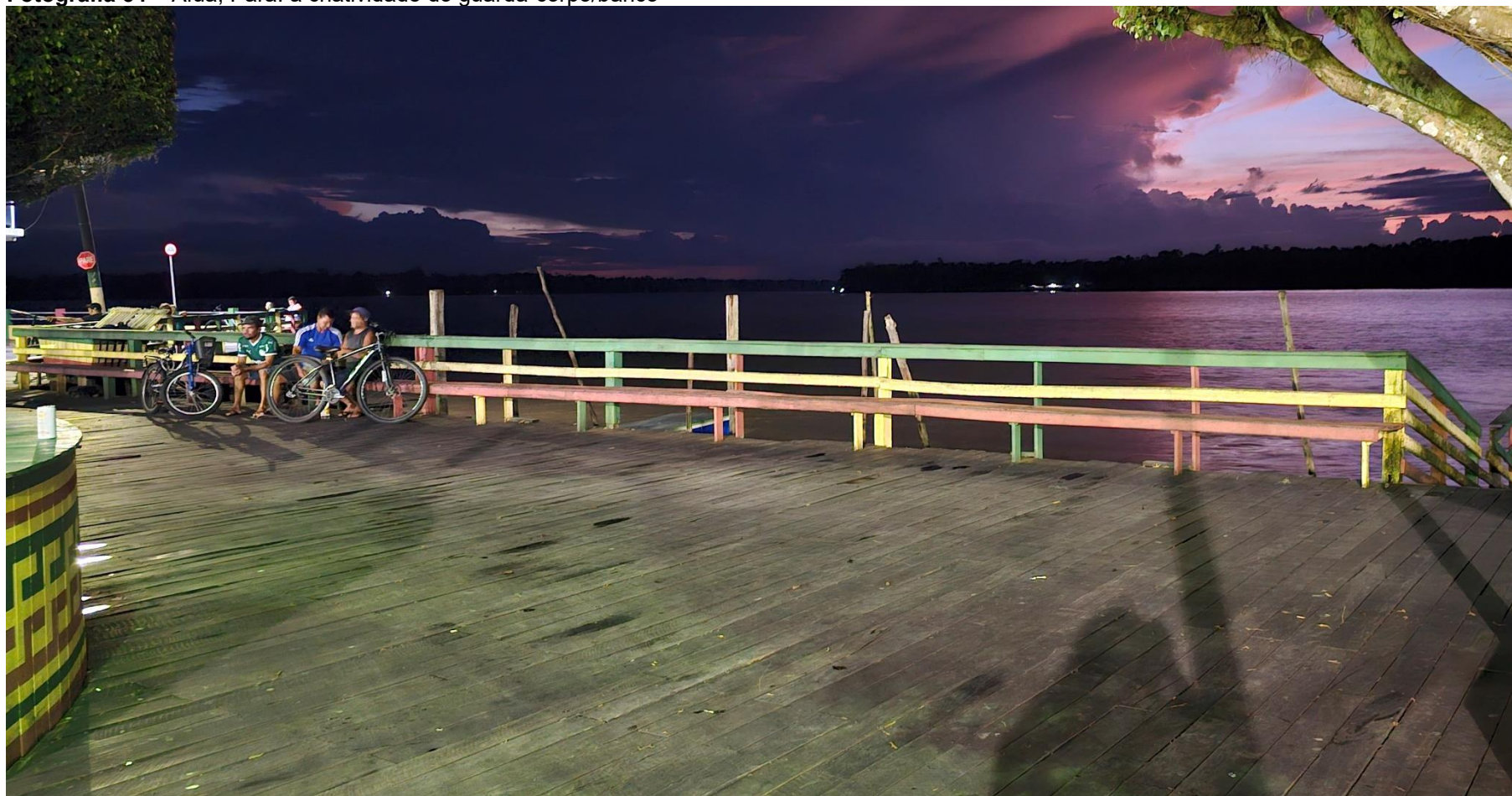
Para os moradores, o *design* do banco, que privilegia a visão da rua em vez do rio (que fica atrás do encosto), intriga os forasteiros que chegam. De acordo com o Entrevistado 9 de Afuá¹⁴⁶, a tentativa de mudar essa lógica e colocar os bancos virados para a contemplação do rio gerou muita insatisfação na cidade, a ponto de voltarem ao projeto tradicional. E o que isso tem a ver com a acessibilidade? Tudo.

Embora seja um *design* simples, ele representa uma contrarracionalidade, contrafinalidade, uma resistência. Por questões de segurança, como o risco de queda, sentar em um guarda-corpo é um ato reprovado por especialistas e, embora essa lógica tenha um motivo plausível, a quebra dela por outras possibilidades, torna-se um ato de resistência cultural. É nesse sentido que este objeto conflitua com as normas técnicas universais de particularidades racionalistas, que tentam proibir o uso do objeto de modo alternativo. A criatividade local, por sua vez, mostra a possibilidade de ter segurança sem a perda de costumes e identidade cultural (Fotografia 54).

¹⁴⁵ Durante as visitas de campo, não foi possível ver, encontrar ou contatar pessoas cegas para as entrevistas. Nas entrevistas, três participantes confirmaram ver um rapaz cego ocasionalmente e sempre acompanhado. Portanto, a ínfima presença desse grupo nos espaços públicos indica a necessidade de soluções urbanísticas que acolham minorias com vivências diferentes na vida da comunidade. Nesse contexto, o mapa tátil é um elemento facilitador que transmite informações por meio de texturas, texto em braile, relevo, símbolos e áudios, os quais permitem que pessoas com deficiência visual construam um mapa mental do objeto para facilitar a escolha de rotas e destinos. O piso tátil, por sua vez, usa texturas (como entalhamentos e ranhuras na madeira ou outros materiais), além de disposição de tábuas diferentes e cor diferente, para sinalizar perigos em potencial, como o início da rampa, desníveis ou limites de bordas, fornecendo, assim, orientação e segurança por meio do tato do pé e/ou da bengala. Vale ressaltar que, mesmo que a intenção seja ir além das normas técnicas convencionais de acessibilidade, é importante reconhecer soluções existentes que podem se adaptar às realidades ribeirinhas e trazer qualidade de vida de grupos excluídos, desde que não entre em conflito com o contexto e os valores da cultura local.

¹⁴⁶ Informação concedida pelo Entrevistado 9 de Afuá, de 38 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

Fotografia 54 – Afuá, Pará: a criatividade do guarda-corpo/banco



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2023.

Nota: a ideia de adicionar um assento deixa as pessoas mais confortáveis e longe do perigo de quedas. Além de incentivar a permanência e a sociabilidade entre os moradores, com os tradicionais encontros e reuniões à beira do rio.

O conflito, nesse caso, acontece entre o que a norma recomenda/impõe e o que a população faz, ou melhor, o que ela deseja. O *design* tecnicista visa à segurança absoluta, mas não considera o fato de que as pessoas encontrarão modos de usar o espaço conforme seus costumes, suas necessidades e suas vivências. Em vez de tentar proibir ou impor algo, é necessário um diálogo com a realidade e a cultura local. Nesse processo, com o compartilhamento de saberes, as possibilidades existentes são potencializadas e não ignoradas. É por meio desse caminho que a acessibilidade na Amazônia ribeirinha é construída.

Afuá é uma das cidades que exemplifica as diferentes expressões da vida e das formas urbanas na Amazônia, a urbanodiversidade (Trindade Júnior, 2022). As constantes mudanças na paisagem urbana de Afuá, em um processo dialético, refletem as discussões sobre coexistência entre as formas e conteúdos urbanos modernos, tradicionais e híbridos, o que demonstra que ela não está imune às forças da globalização. Contudo, o processo de contrarracionalidade, contrafinalidade e resistência, consoantes aos valores da floresta, mostra um avanço menos nocivo com a sua socionatureza (Swyngedouw, 2009), mesmo sob a lógica do capital na cidade.

Há um processo complexo sobre o planejamento estratégico e a lógica capitalista nas cidades ribeirinhas da Amazônia. A lógica racionalista também possui a capacidade de se adaptar ou de assimilar elementos culturais para se difundir. No caso de Afuá, embora a cidade tenha resistido à imposição de uma forma urbana única¹⁴⁷, aos moldes da cidade rígida (Santos, 2013), ela não é passiva ante as investidas do capital, que se adaptaram de modo inteligente e estratégico às formas locais para garantir a sua própria manutenção.

Nesse contexto, os afuaenses não apenas receberam e submeteram-se aos moldes impostos, mas desenvolveram uma capacidade de adaptação criativa por meio da qual a cidade opera, ao articular elementos externos às suas próprias

¹⁴⁷ De acordo com o planejador urbano de Afuá, o Entrevistado 9 de Afuá, houve uma ameaça, sem sucesso, de aterramento da várzea para poder enquadrar a cidade nos valores oficiais do Governo Federal para a construção de moradias populares. Isso porque para receber os investimentos, a cidade tinha de se enquadrar em uma forma espacial alheia à sua realidade. Ele explica que o Programa Minha Casa Minha Vida concebe a casa em cima da terra, com alicerce, no valor x, ou seja, um valor fixo para todo país. Em Afuá, além da casa, é preciso construir os blocos, as sapatas, um arranque de pilares e uma laje, o que não está previsto no orçamento. Com isso, o valor da casa aumenta em média de 30 a 35% em decorrência da fundação e da laje. A distinta forma de construir em Afuá não se enquadra na forma padronizada do Minha Casa Minha Vida, o que resultou na devolução dos recursos. Informação concedida pelo Entrevistado 9 de Afuá, de 38 anos, funcionário público da Prefeitura de Afuá, morador do bairro Central, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 13 de setembro de 2023.

realidades e particularidades históricas e culturais. Essa adaptação é dotada de flexibilidade equatorial, conforme Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b).

O processo de substituição das ruas tradicionais pelas de concreto ilustra, com precisão, uma forma de flexibilidade equatorial. A inclusão do concreto, de conteúdo hegemônico, símbolo do desenvolvimento e de infraestrutura moderna, em Afuá, avançou um caminho diferente do padrão das cidades globais. Isso na medida em que ele se apropriou das formas suspensas da tradição local, cuja adaptação histórica e cultural respeita o ritmo da maré e o ambiente ribeirinho, assim como as regras do *design* urbano da cidade.

Sua implantação manteve a largura da passarela de madeira, pensada para comportar todos os modais diferenciados da cidade, excluindo carros e motos. Além disso, a construção segue as trajetórias urbanas existentes para se integrar à vida da comunidade, sem nenhuma desapropriação.

O modelo de urbanização racionalista não teria sucesso se estivesse em sua forma original em Afuá. Porém, a combinação das formas-conteúdo, que resulta em um híbrido, torna a difusão da racionalização mais aceitável para a população, uma vez que a nova infraestrutura de concreto parece assimilar a cultura e os costumes locais, mitigando a resistência às mudanças, como observado em diversos relatos. Trata-se de um processo que não se realiza passivamente.

A flexibilidade equatorial permite que a cidade absorva o material hegemônico e utilize-o para atender às suas próprias necessidades. É importante ressaltar que, mesmo com a modernização das ruas, identificam-se as resistências que a torna uma cidade singular, particular e universal.

Ela está cercada por uma vida urbana tradicional ribeirinha, evidente nas relações mais orgânicas encontradas em seu território usado, como nas palafitas coloridas, nas feiras, nos comércios informais, nos diversos trapiches de madeira, nas praças da cidade, nos banhos de rio, no barulhinho das rabetas, das lanchas, dos navios, das bicicletas e dos bicitáxis. Imersa nessa atmosfera, Afuá é descrita por um de seus moradores, o Entrevistado 6 de Afuá, da seguinte forma:

[...] Afuá é conhecida como a “Veneza marajoara”, como a cidade das palafitas, das bicicletas, do bicitáxi. Então, experimenta tirar o bicitáxi do Afuá, tirar as palafitas e meter em tudo concreto e pavimentar todas as ruas: o que vai sobrar de Afuá? Não vai sobrar nada! Vai perder totalmente a sua identidade, a sua característica, porque o que diferencia Afuá é exatamente isso. Se não fosse isso, Afuá não era Afuá. Ela seria uma cidade do interior

do Pará, como qualquer outra, desvalorizada, largada às traças. É isso que dá a grande visibilidade e a gente não pode perder essa essência.¹⁴⁸

Diante disso, surge a preocupação com o bairro do Capim Marinho. Se, por um lado, a cidade se moderniza, por outro, a precarização aumenta e a continuidade com tradições construtivas locais se perderão completamente em favor da modernização total das ruas afuaenses. Antes desse caminho sem volta, é importante estabelecer um diálogo favorável, com lições mútuas que combinem aprendizados sobre as vulnerabilidades, os desafios e as potencialidades inerentes a cada uma dessas configurações urbanas.

Pensar no futuro não é apenas buscar durabilidade e redução de custos, mas construir uma síntese, isto é, uma proposta de custo-benefício que priorize as pessoas – todos os corpos, o corpo vivido (Lefebvre, 2013) – e a qualidade de vida local, sem desarmonizar a essência do lugar. Isso significa transformar a paisagem urbana integrando inovação e tradição, com formas espaciais, materiais e conteúdos alternativos que visem criar um ambiente urbano que ofereça acessibilidade espacial juntamente com conforto térmico coerente com a realidade e a cultura, além da valorização dos *designs* e da estética ribeirinha.

Por fim, permanece uma rica reflexão sobre o futuro de Afuá, formulada a partir da perspectiva de quem vivencia essas mudanças e que, com uma experiência ainda jovem, é capaz de elaborar formas de resistência e de sustentar a esperança:

[...] o projeto de concreto armado já começou, então deixa rolar, que já tá solto e não tem como voltar atrás. Então, o que a gente pode fazer é preservar a nossa cultura. Algumas pessoas vão começar a ver as palafitas em algumas partes da cidade, que precisam ser mais valorizadas, como na praça, em alguns pontos turísticos, é, em algumas igrejas que são feitas até hoje de madeira. E é isso. Temos que valorizar.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 6 de Afuá, de 18 anos, guia turístico, ex-bicitáxi, morador do bairro Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 8 de junho de 2024.

¹⁴⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 6 de Afuá, de 18 anos, guia turístico, ex-bicitáxi, morador do bairro Capim Marinho, em entrevista realizada em Afuá (PA) no dia 8 de junho de 2024.

5.2 Macapá: ambiência e vivências ribeirinhas em uma cidade média amapaense

A pesquisa de campo em Macapá foi realizada em junho de 2024, depois das visitas de campo em Afuá, no Pará. Para tanto, foram necessárias três tentativas de contato com o Centro de Atividades Sociais da Periferia (CASP), situado na Décima Avenida dos Congós, no bairro Congós. Nos dois primeiros contatos, realizados em setembro de 2023, feitos com uma das lideranças da comunidade, não foi possível marcar um encontro com uma visita guiada devido à participação da comunidade em eventos.

Além disso, ela me recomendou a não entrar nas pontes sozinha, alertando que poderia ser perigoso por ser desconhecida do local. Essa recomendação foi reforçada por professores da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), que se ofereceram para me acompanhar.

Na terceira tentativa, em junho de 2024, a liderança da comunidade abriu um espaço na agenda de reuniões para a entrevista e uma visita guiada por um dos membros do CASP. Marcada para as 16h, a visita contou com o acompanhamento da professora Marcelle Vilar, do curso de Arquitetura e Urbanismo da UNIFAP, cujo apoio foi inestimável para complementar a pesquisa e enriquecer o debate realizado com a comunidade.

Ao chegar ao local, no CASP, a líder comunitária ainda estava em uma reunião extraordinária com parte dos moradores. Com a impossibilidade de nos acompanhar, confiou-nos a um novo membro para a caminhada. Assim, as observações sistemáticas iniciaram-se na “cabeça”¹⁵⁰ da passarela de concreto. Naquele momento, a Prefeitura de Macapá realizou uma intervenção em uma das pontes de madeira de acesso a uma das residências, situada sobre o lago, a uma distância considerável da passarela principal de concreto. Com isso, foi factível observar a construção de uma ponte de madeira sobre o lago, à medida que a maré subia.

Durante a caminhada, com a tarde chuvosa, a maioria das casas estava fechada e poucas pessoas usavam a passarela de concreto. Algumas crianças, em contrapartida, brincavam em frente às suas casas. A despeito do pouco movimento,

¹⁵⁰ Local em que se inicia a nova passarela de concreto, chamada de cabeça-da-ponte pelos moradores.

verificou-se a forma pragmática e a acessibilidade do lugar. Contudo, poucos registros fotográficos foram feitos, devido aos alertas do guia para manter o cuidado com o celular.

Depois de percorrer toda a extensão da passarela e atravessar um beco estreito para chegar à Avenida Netuno, que nos levaria a outra entrada de passarela de madeira do bairro, fomos alertados a não continuar a caminhada por ser perigosa, na medida em que, enquanto observávamos, também eramos observados. Tais alertas constantes limitaram o tempo e as observações que seriam realizadas nas passarelas de madeira que ainda não foram substituídas pelas de concreto.

No retorno da visita guiada, e com a reunião ainda em andamento, esperamos finalizar para conversar com uma das lideranças. Ao término e com todos ainda reunidos, a líder comunitária propôs aproveitar a oportunidade para fazer uma entrevista de grupo. Com a concordância de todos, logo após explicar sobre o tema e, com a autorização oral e assinada, para a gravação do áudio, iniciamos uma conversa informal na qual foi acordado o anonimato dos participantes. Diante disso, os relatos seguirão identificados de modo padronizado e sequenciado para todos os participantes, utilizando a nomenclatura “Entrevistado(a) [Número] do Congós”.

A conversa informal em grupo, com nove mulheres e um homem, além das duas pesquisadoras, foi importante para esclarecer dúvidas relacionadas às vivências, aos desafios e às expectativas futuras dos moradores. A entrevista em grupo se mostrou uma ferramenta valiosa para a pesquisa, visto que as respostas para as perguntas semiestruturadas foram mais fluidas e aprofundadas sobre problemas de acessibilidade. A espontaneidade de cada relato incentivou todos a falarem a respeito de suas experiências, o que tornou a conversa mais rica.

Assim, os dados obtidos a partir da pesquisa de campo, com as visitas *in loco*, das observações sistemáticas e entrevista em grupo, foram triangulados e analisados à luz das referências conceituais que embasam esta pesquisa e que serão discutidas no próximo tópico.

5.2.1 A Décima Avenida do Congós: expressão de vida em área de ressaca

A Décima Avenida do Congós apresenta uma paisagem urbana que, nada obstante da difusão da sociedade urbana (Lefebvre, 2016), ainda se mantém distinta

por causa das raízes históricas e culturais da região, como a influência do modo de vida ribeirinho e a relação com os valores da floresta, que ainda permanecem, mesmo como resíduos, no modo de vida urbano moderno de Macapá.

A forma espacial dessa avenida, que combina uma parte de terra firme com uma área alagadiça de igapó e várzea, revela uma situação interessante: as percepções e as experiências de vida podem ser profundamente diferentes, mesmo entre moradores da mesma rua. Para a Entrevistada 1 do Congós, que mora na área da terra firme, o acesso às pontes de madeira se apresenta como um desafio de acessibilidade espacial e uma forma de distância social (Fotografia 55).

[...] é complicado [falar de acessibilidade] porque eu não ando em ponte, eu tenho medo de quebrar. Aí, agora, a minha filha comprou uma casa aí na área de ressaca, e eu nunca fui na casa dela. Inclusive, acho que vocês passaram por lá, porque tão fazendo a ponte de lá. Eu só chegava até aqui no concreto e ficava olhando. E ela [a filha] ia lá comigo pra gente se falar, porque lá mesmo eu tenho medo. É tudo quebrado.¹⁵¹

A situação relatada pela Entrevistada 1 do Congós foi a mesma que a pesquisadora observou no decorrer da visita à passarela de concreto. A ponte mencionada pela moradora refere-se ao acesso que conecta a passarela principal de concreto à residência da filha, que fica a uma distância significativa. Segundo a Entrevistada 1 do Congós, a obra contemplava seu neto com deficiência, usuário de cadeira de rodas e totalmente dependente dos cuidados da mãe. Com a ponte de madeira deteriorada, o acesso de ambos ficou prejudicado, mesmo com a ajuda de terceiros (Fotografia 56).

¹⁵¹ Informação concedida pela Entrevistada 1 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

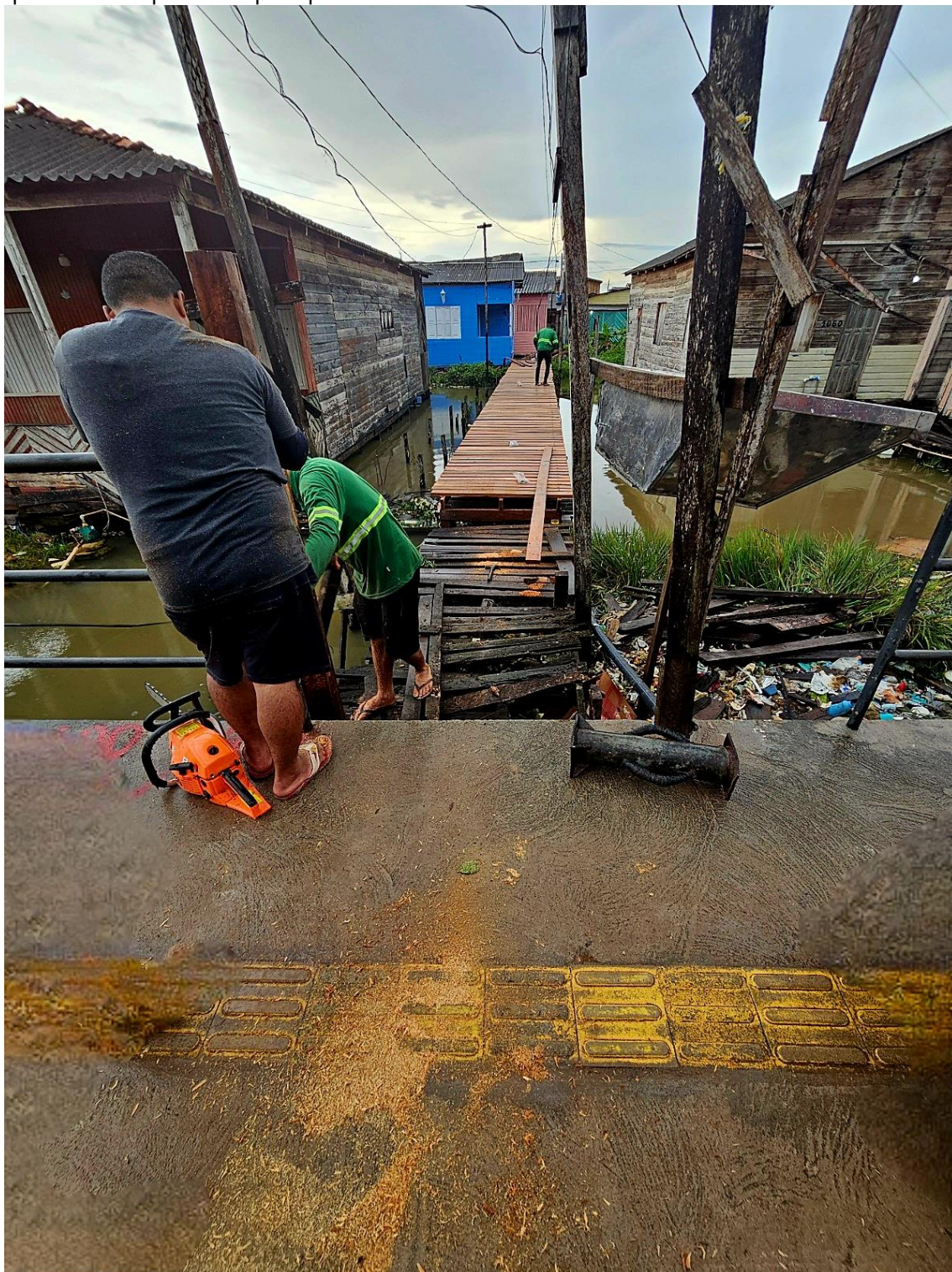
Fotografia 55 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: início da passarela de concreto, ponto de encontro entre mãe e filha



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: é no início da passarela de concreto, conhecido como cabeça-da-ponte, o ponto de encontro em que a Entrevistada 1 consegue chegar para conversar com a sua filha.

Fotografia 56 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: construção de uma ponte de madeira que conecta a passarela principal à residência



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: apesar de a passarela de acesso ser de responsabilidade do morador, a situação de vulnerabilidade e custos altos para a construção contribuíram para a degradação do objeto e, consequentemente, o impedimento de ir e vir das pessoas.

Diante disso, e após intensa mobilização em busca de recursos financeiros, a Prefeitura de Macapá realizou a intervenção para a construção de uma nova ponte, sobre a qual ela explica:

[...] ela tem um filho cadeirante e depende dela pra tudo. Ele só senta e deita, porque ele é especial também. Aí, pra ela sair de lá é uma luta, pra ir ao médico, à escola, é uma luta! Ela tem que carregar ele, ou alguém ajudar a empurrar a cadeira. Só é de concreto a ponte grande, e a que vai para a casa ainda não fizeram. E ela correu, foi atrás, e agora que tão fazendo de madeira, de novo. Recentemente, quebrou, aí ela mandou ajeitar, soltou perto da casa dela e quebrou. Aí, ela não sai, é mais difícil sair, só quando tem alguma necessidade mesmo, porque ele usa sonda pra se alimentar. Às vezes ele passava mal, né? Aí ela mesma tenta colocar. É aquela luta! Os irmãos vão, carregam, traz aqui pra minha casa, ela vem empurrando a cadeira ou então carrega ele até a ponte, põe assim.¹⁵²

A precarização histórica das áreas de ressacas e de seus objetos, junto com a hostilização da população que vive nesses ambientes construídos, contribuiu para que os moradores passassem a olhar para as pontes de madeira como um círculo vicioso do descaso por órgãos municipais. Em razão disso, a construção da passarela de concreto passou a representar bem mais que uma infraestrutura física, configurando-se como uma forma de vitória para a comunidade. Conforme o relato da Entrevistada 2 do Congós, que mora na área de terra firme:

[...] sim, a passarela ficou muito melhor. Eu moro aqui, eu moro perto dessa ponte aqui. Assim, eles [órgãos públicos] só vinham uma vez e faziam essa ponte de madeira. Eles concluíam essa ponte e achavam que ia durar uma vida inteira, e ela ia se acabando, se acabando, porque pega sol, pega chuva. Então, a população mesmo mandou ajeitar e ia ajeitando o tempo todo, até que não conseguiu mais. Eles iam pra televisão pedir uma assistência. Aí, de um tempo pra cá, começaram a pensar nessas pontes de concreto, que realmente elas são muito boas. Essa nossa aqui, ela é! Têm umas pontes que não. Elas são feitas que nem esses assoalhos de casa, fazem o, como é que a gente fala? Primeiro faz de madeira e depois eles colocam concreto. Têm algumas que elas são bem melhores, por exemplo, essa aqui ela vem desde o chão. É viga o nome que eles falam ou não? Eles abrem lá o buraco e enchem de concreto. Essas eu acho que vão ter uma durabilidade de pelo menos uns dez anos, eu imagino.¹⁵³

Diante desse sentimento de luta, a substituição das pontes de madeira por passarelas de concreto torna-se também um trunfo contra a entrada formal do capital.

¹⁵² Informação concedida pela Entrevistada 1 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁵³ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

Em vez de importar a forma urbana padronizada das cidades rígidas (Santos, 2013), a capital internaliza as particularidades locais, a exemplo das formas espaciais da cidade plástica (Santos, 2013), dos objetos ribeirinhos.

Nesse caso, a madeira é substituída pelo concreto; porém, a forma adaptada mantém a estrutura suspensa sobre pilares. Essa configuração, que compõe uma paisagem familiar, integrada à vivência cotidiana e reconhecida pela população local, tende a favorecer a aceitação da intervenção, em contraste com a alternativa de aterrar a área para implantação do asfalto, que, por sua vez, poderia gerar conflitos e resistência.

O processo de aterramento do lago é complexo e divide opiniões. Há os que são contra e os que são a favor. Mediante as constantes negligências do poder público, a população compartilha um sentimento de frustração e descrença com as obras de planejamento urbano a longo prazo para as áreas de ressacas. Como resultado, os aterramentos continuam como uma solução improvisada para atender às demandas de situações urgentes da comunidade, mesmo que isso signifique um futuro de destruição do meio ambiente e da identidade local. Dessa forma, a Entrevistada 2 do Congós relata as dificuldades e os desafios enfrentados pelos moradores do lago:

[...] o problema é que, quando chove, enche. Fora os incêndios, só esse ano foram três. Aí aparece cobra, espécies de inseto sobem pra casa, é lixo pra dentro da casa, formiga. Meu Deus do céu! Como é que a pessoa vai morar numa casa dessa? Porque têm pessoas que tem a casa num local perto das árvores, bem bonitinha, que tem um pouco mais de estrutura, mas têm outras que é só um quartinho. Três crianças, ao longo desse ano, caíram da casa e morreram embaixo do assoalho. Então, é uma realidade muito triste. Eu, por mim, tinha vontade de acabar com essa área de ressaca.¹⁵⁴

Diante da situação de sucessivas negligências, a Entrevistada 2 do Congós faz uma reflexão que questiona a quem, de fato, pertence o direito à cidade:

[...] olha, aterrar eles já tão aterrando, porque isso aqui [o lago] era bem maior. Aqui onde a gente mora era lago e a ponte vinha até aqui na frente [na frente do CASP]. Hoje, mesmo que o governo faça, se não tiver um projeto, daqui a pouco ela tá só o pó mesmo. Quando eu passo ali na Lagoa dos Índios, eu acho aquela paisagem muito legal. Quem dera a gente pudesse preservar al o lago, assim, sem as casas, mas manter, seria muito legal. Mas vai depender do governo de tirar as pessoas e não deixar voltar. Mas o que

¹⁵⁴ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

eles fizeram? Levaram um monte de gente de lá [realocaram para apartamentos populares], mas não tiraram as casas. Aí, as pessoas passam o final de semana lá, não saíram das casas, deixaram parentes, e as casas continuam. Não deu em nada.¹⁵⁵

Apesar das desconfianças, a passarela de concreto, portanto, tornou-se aceita e desejada em muitas áreas de ressaca por melhorar as condições de acessibilidade espacial, conforme relata a Entrevistada 3 do Congós, que mora sobre o lago:

[...] a única ponte melhor é essa, então, as outras são todas menores e mais estreitas que essa [passarela de concreto]. Essa é a única que é desse jeito. Então, ainda falta mais de concreto. São 24 avenidas que atravessam o bairro e, da décima oitava pro lado direito, as pontes estão todas quebradas. Eles [prefeitura] começaram a fazer no final de dezembro. Fizeram os pilares, mas deixaram só os pés, e agora a ponte tá toda quebrada, e já caiu uma senhora, Dona Maria. Ela caiu, desmaiou e levaram ela pra emergência. Ela tava com a pressão muito alta, a vista dela tava embaçada e acabou caindo. Então, lá, a ponte tá toda quebrada, assim como as outras que ainda não foram feitas. Tem muito problema, porque a maioria delas tem cadeirante, têm pessoas com deficiência. O problema é sério.¹⁵⁶

A nova passarela da Décima Avenida do Congós busca cumprir a Lei Brasileira de Inclusão (Brasil, 2015b), que torna obrigatório o atendimento aos requisitos de acessibilidade em novos projetos urbanos. Tal conformidade envolve um conjunto diversificado de especificações técnicas e pormenores, conforme previsto na NBR 9050/2020 (Brasil, 2020).

É importante ressaltar que, apesar da necessidade urgente, projetos de acessibilidade espacial em objetos ribeirinhos (palafitas, estivas, passarelas, trapiches, rampas, barcos etc.) tendem a ser raros na região e, ainda, quando existem e não seguem a fórmula das normas racionalistas, são considerados informais. Isso dificulta a ruptura com as normas oficiais, aplicadas mesmo que pouco conversem com as particularidades amazônicas, resultando em projetos de acessibilidade incompletos que falham em garantir a inclusão para todos.

A construção da nova passarela, assim, poderia ser considerada um modelo experimental, porque representa uma tentativa prática de inserir acessibilidade em um tipo de *design* urbano que, na Amazônia ribeirinha, enfrenta desafios particulares. Nesse novo design, a largura de 1,5 metro da ponte de madeira foi mantida. Embora

¹⁵⁵ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁵⁶ Informação concedida pela Entrevistada 3 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lgo, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

essa medida esteja dentro do recomendável na NBR 9050/2020 (Brasil, 2020), sua aplicação deveria considerar o contexto específico do local, com todas as demandas existentes, o que não ocorreu, devido aos conflitos de uso entre os diversos usuários.

A concepção da nova passarela deveria comportar, de forma acessível e mais cidadã, o espaço da prática espacial (Lefebvre, 2013) e a percepção dos diferentes corpos que nela circulam – crianças, idosos, obesos, mães com carrinho de bebê e pessoas com deficiência que caminham juntamente com ciclistas, carrinhos de entrega e motociclistas. Essa concepção é relevante quando combinada com as vivências do cotidiano, de ordem próxima (Lefebvre, 2013), construídas nesse ambiente, a exemplo das conversas à beira da passarela e/ou das pontes de acesso às residências, das brincadeiras de crianças, das festas e outros convívios.

Com o olhar para o percebido e o vivido, as novas infraestruturas instaladas não responderiam apenas a uma funcionalidade pragmática, dado que constituem espaços de convivência para potencializar pausas, encontros e sociabilidades existentes. Esse aporte de vida, que envolve uma parcela de emoção, como bem diria Santos (2020), é um acolhimento e valorização daquilo que eles já possuem no pouco, ainda assim precisa ser materializado de forma mais digna (Fotografia 57).

Dada a importância desse convívio e do problema de trânsito, a comunidade criou normas tácitas, combinadas e consolidadas entre os moradores para manter a segurança e a manutenção da avenida, funcionando desde as pontes de madeira, conforme afirmam a Entrevistada 4 e a Entrevistada 5 do Congós, respectivamente:

[...] a bicicleta fica livre, só não pode andar lá de moto. Essa nossa é bem larga, ela é dessas bem larga. Se entrar nela, em comparação com as outras, as outras têm o quê? Um metro e alguma coisa. Essa daí tem mais de um metro e meio de largura. Então, se a gente fosse deixar de moto, seria aquele trânsito. Então, não pode andar de moto em cima da ponte. Agora a bicicleta ficou livre. De moto, eles podem levar carregando, não indo em cima.¹⁵⁷

[...] aqui não pode andar de moto, mas, de vez em quando, a gente pega um.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Informação concedida pela Entrevistada 4 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁵⁸ Informação concedida pela Entrevistada 5 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

Fotografia 57 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: uso misto de pessoas sobre a passarela de concreto



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a imagem ilustra a importância de se considerar o espaço percebido e vivido pela comunidade ao conceber qualquer objeto, uma vez que a passarela não é apenas uma circulação de passagem, uma norma a ser cumprida, ela é espaço de vida. A curiosidade e a interação dos moradores durante a construção da nova ponte de madeira demonstram que o novo *design* deveria ter levado em consideração os comportamentos locais. Isso inclui as pausas para conversas, as brincadeiras de crianças que conflitam com o fluxo de bicicletas e motocicletas e ignorar esses costumes gera conflitos e falhas no *design*.

Quando o novo *design* insere os elementos de acessibilidade, como os pisos táteis (de alerta e direcional) e o corrimão em toda extensão da passarela, sem um olhar mais sensível para o percebido e o vivido, corre-se o risco dessa solução se tornar um obstáculo. Além disso, pode criar uma percepção negativa de seu uso para pessoas com deficiência visual e cegas que precisam desse recurso urbano para ter mais liberdade e autonomia.

O piso tátil, por exemplo, foi instalado para atender a uma pessoa cega que mora em uma das casas ao longo da avenida. Para melhorar a mobilidade dessa pessoa, a Prefeitura estendeu a passarela de concreto até a sua residência. Essa gentiliza urbana, que é um direito, foi estendida a outras três residências, nas quais também vivem pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida.

Entretanto, a instalação do piso tátil no centro da passarela, com uma largura considerada estreita em razão do constante fluxo de pessoas e diferentes modais, significa colocar as pessoas cegas em risco potencial de acidentes (Figura 11). Logo, o piso, que deveria orientar um caminho seguro e alertar sobre desníveis (como a rampa), perde a sua credibilidade nesse ambiente construído.

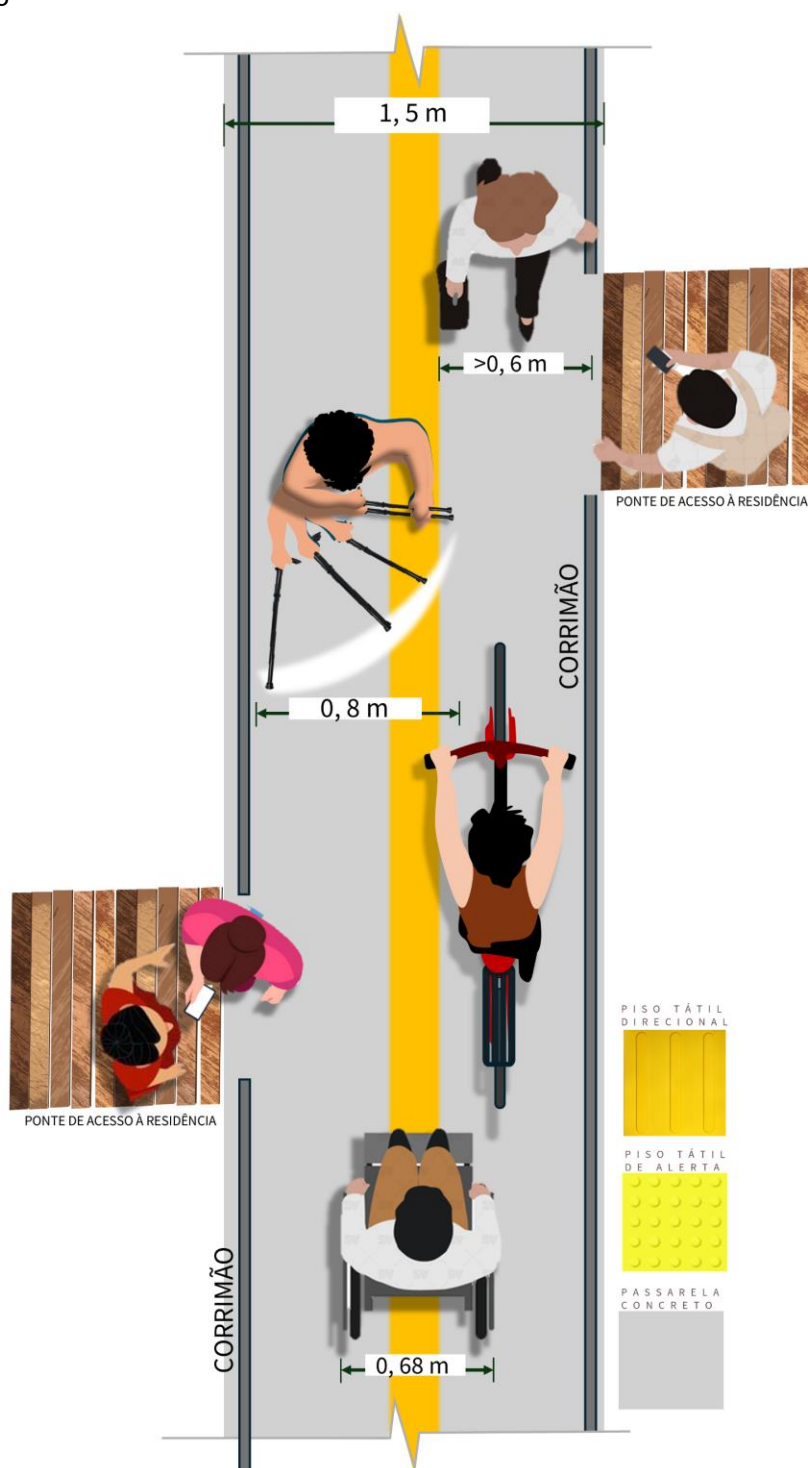
Acerca dessa situação, a Entrevistada 5 e a Entrevistada 6 do Congós, moradoras do lago, relatam, respectivamente, que “[...] a ponte das casas é de responsabilidade do morador. Aqui na nossa área, eles fizeram de uns quatro moradores deficientes: a de um visual, fizeram a de um cadeirante e fizeram a de uma senhora que tinha alguma comorbidade”.¹⁵⁹

[...] tem uma pessoa deficiente visual na nossa ponte, mas, geralmente, é o filho dele que leva ele. Ele não tem a “guiazinha” [bengala] dele; geralmente, é o filho dele que leva ele pela mão. Então, ele não usa [o piso tátil] [...] Ele não usa porque é totalmente cego, e só sai quando é levado pelo filho. Só tem ele de deficiente visual. Lá no final [da passarela], tem uma pessoa que tem baixa visão, mas eu não vejo ela andando pra cá; ela sempre sai lá na outra rua [Avenida Netuno].¹⁶⁰

¹⁵⁹ Informação concedida pela Entrevistada 5 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁶⁰ Informação concedida por Entrevistada 6 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP), no dia 07 de junho de 2024.

Figura 11 – Décima Avenida do Congós, Macapá: esquema visual de conflitos na passarela de concreto



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, 2025.

Nota: a passarela de 1,5 metro de largura torna-se estreita para acomodar os diversos usuários. A imagem mostra o conflito gerado pela localização central do piso tátil, uma vez que a unidade de passagem (largura da pessoa – dimensão de espaço físico estático) de cada usuário (a exemplo da pessoa cega e usuário de cadeira de rodas, mulher obesa com bolsa e ciclista, além de pessoas paradas que conversam na beira da passarela) projeta-se sobre o piso tátil. Ao considerar o movimento do corpo e da bicicleta, o risco de colisões aumenta e torna o caminho perigoso para a pessoa cega ou com baixa visão.

Além disso, o piso tátil apresenta um problema de continuidade de acessibilidade espacial. De um lado, ele direciona a pessoa cega ou com baixa visão para o início da rua de terra firme com asfalto, do outro, para o beco estreito aterrado que se conecta à Avenida Netuno (Fotografia 58).

Em ambas as situações, posterior à descida da rampa, na cabeça-da-ponte, as pessoas são direcionadas para o meio da rua, sem elementos de orientação espacial para poder seguir seu destino (trabalho, escola, hospital, área de lazer etc.) com segurança e autonomia. Isso mostra que a acessibilidade foi pensada de forma isolada, não como uma estrutura urbana contínua de acesso à cidade, que, por sua vez, prejudica toda a comunidade com ou sem deficiência.

Outro elemento importante de acessibilidade é o corrimão, instalado em toda a extensão da passarela e em ambos os lados. Sua principal função é proteger as laterais e oferecer um apoio para as pessoas caminharem, em especial, idosos. Ademais, ele auxilia a orientação espacial de pessoas com deficiência visual e cegas.

A instalação de corrimão em ambos os lados, geralmente, é negligenciada devido ao seu alto custo. Nesse projeto, a segurança foi priorizada nos dois sentidos: o de ida e o de volta. Para a Entrevistada 3 do Congós, a presença do corrimão diminuiu os riscos de quedas, por outro lado, alerta para a falha do material de ferro fundido sem a proteção de material atóxico, o que torna seu uso desconfortável quando exposto ao sol:

[...] ficou bem melhor! A gente não vê mais queda de criança. As crianças caíam muito dentro do lago, porque a criança que brincar, a criança quer se divertir. Agora, eu não vi mais criança caindo no lago [...] o corrimão ajuda, sim, apesar de não ser muito dos bons. Até porque, quando o sol tá muito quente, não! [balança a cabeça em desaprovação]. Ele devia ser emborrachado.¹⁶¹

¹⁶¹ Informação concedida por Entrevistada 3 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP), no dia 7 de junho de 2024.

Fotografia 58 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a descontinuidade da acessibilidade espacial



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a ruptura brusca da continuidade de acessibilidade espacial, compromete a segurança e a autonomia que o *design* tentou oferecer. A imagem ilustra essa desconexão entre a passarela e a Avenida Netuno, onde o piso revestido de borra de asfalto, esburacado, irregular e com mato, torna-se um caminho cheio de obstáculo para todos que utilizam essa passagem.

Todas essas decisões de *design* não são neutras, são reflexo de um processo histórico de segregação, desigualdade e exclusão de minorias desprivilegiadas, evidenciada na tentativa de uma inclusão incompleta. Dentro dessa perspectiva, emerge a dialética na organização socioespacial dessa avenida. Se, por um lado, tem-se a espacialidade do capitalismo (Seabra, 2004), por outro, tem-se a potência do território usado (Santos, 2005, 2013).

A implantação incompleta da passarela de concreto reflete a lógica da espacialidade do capitalismo. Em vez de conceber um planejamento completo e seguro, prioriza-se apenas uma parte, um trecho, o qual destina pouco investimento em qualidade urbana e segurança. Isso reforça a desigualdade espacial e social por negligenciar os direitos básicos fundamentais da comunidade. Dentre eles, a precarização da fiação elétrica e do abastecimento de água são exemplos desse ataque à dignidade da comunidade.

O emaranhado de fios elétricos dispostos à altura das mãos sobre a passarela evidencia uma grave negligência de segurança que permaneceu mesmo após a intervenção. Essa situação transformou o ambiente em uma área de alto risco, que compromete a segurança imediata das pessoas e põe as vidas em perigo de choques elétricos e de incêndios. Outro agravante é a proximidade dos fios aos corrimãos de ferro fundido, um condutor de eletricidade, que pode transformar um elemento de apoio em uma arma de choque (Fotografia 59).

Além disso, o abastecimento de água, tanto por ligação clandestina quanto por oficial da CAESA, frequentemente interrompido, faz com que os moradores recorram ao uso de bombas d'água. Isso, por sua vez, gera alto consumo de energia e aumenta o risco de curtos-circuitos (Fotografia 60).

Fotografia 59 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a precarização da manutenção elétrica



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: quando o risco de acidentes é grave, o espaço físico se torna inacessível. Com os fios baixos, a circulação se torna perigosa para todos, em especial, para crianças, idosos e pessoas com deficiência visual. Em alguns trechos da passarela, as pessoas precisam abaixar para não se enroscarem, e uma criança consegue tocar nos fios com os braços.

Fotografia 60 – Décima Avenida do Congós, Macapá, Amapá: a bomba d'água que “puxa” água



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jun. 2024.

Nota: a bomba d'água é muito utilizada pelos moradores como uma solução paliativa da falta de água, porém as condições precárias desse uso, com manipulação do aparelho sobre um isopor cercado por lixo e água contaminada, com instalação elétrica improvisada, em uma situação de tragédia anunciada.

Essas situações explicam a razão de os acidentes e incêndios serem tão comuns, como mencionado pela Entrevistada 3 do Congós. Isso é tão grave que, nessa cadeia de problemas, inclui-se a limitação de recursos físicos (água, circulação etc.) para atendimento rápido por socorristas, bombeiros e policiais que atendem a essas ocorrências.

Com a formalização da energia na comunidade, a maioria dos moradores foi contemplada pela tarifa social da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA). Mesmo assim, a concessionária se mostra passiva em solucionar e melhorar os problemas de fiação e iluminação pública do local, mas é ativa na cobrança das tarifas excedentes, geradas pelo uso frequente da bomba d'água. As Entrevistadas 4, 5 e 6 do Congós relatam, respectivamente, sobre a dificuldade de uma comunicação mais transparente com a comunidade por parte das concessionárias:

[...] um outro problema que tá surgindo agora nessa área é a água e a energia. Todo mundo quer uma individualidade. Pra ficar bem melhor. Mas, assim, quando não tem água na torneira, elas acabam usando a bomba d'água, o que aumenta a energia e aumenta a água, o valor. E aí, em vez de ser 15 reais, vai pagar 100, 200 reais. E elas [mulheres chefes de família] vivem de bolsa família, com 600 ou 700 reais. Se ela têm muitos filhos, chega até um salário, mas só aquelas que têm seis filhos. Mas aquelas outras, que têm três ou quatro filhos, recebem até 600 ou 700 reais. E elas vendem comida e chopp pra ajudar. E agora chegou mais esse problema, pra piorar. Não adianta ir na sede [concessionária], e dizer que você não tem nem o que comer. Não interessa, você tem que pagar.¹⁶²

[...] eles (CEA) chegaram para colocar a parte elétrica para todo mundo da rua, mas eles não fizeram pelo menos uma assembleia, não chamaram a gente. Não disse: “vamos conversar? Vamos ver o que pode ser feito?” Não! Só chegaram, implantaram o método deles, e a gente que teve que aceitar. E, agora nós que vamos ter que arcar com isso.¹⁶³

[...] a gente já vive em pleno século XXI, em 2024, e não foi feito assim nada! Ninguém conversou, ninguém chamou, e eles só chegam aqui e dizem: “olha, a gente vai fazer isso aqui. Vocês têm que se cadastrar. São quantas casas?” Aí, eu peguei e disse: “eu não vou me cadastrar agora. Vou primeiro ver o que vocês vão fazer, já que eu nem sei direito o que vocês vão fazer, como é que eu vou me cadastrar se eu não sei nem o que é?”¹⁶⁴

A falta de uma comunicação transparente por parte de gestões públicas e das concessionárias de energia e água gera um forte sentimento de desconfiança e abuso

¹⁶² Informação concedida pela Entrevistada 4 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁶³ Informação concedida pela Entrevistada 5 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

¹⁶⁴ Informação concedida pela Entrevistada 6 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

de poder. Ao não fornecerem as informações básicas sobre as mudanças que afetam o cotidiano em seu território banal, essas instituições negam o direito à escuta e à palavra (Santos, 2014c) dos moradores. Consequentemente, à comunidade, que é a mais interessada e afetada nesse processo, é negada a oportunidade de participar das decisões, sobretudo, porque é ela quem arca com os custos (sociais e financeiros) gerados pela deficiência dos serviços urbanos.

5.2.2 Para além da acessibilidade abstrata

Apesar da desigualdade espacial visível na paisagem urbana, com a intervenção da passarela incompleta, acessibilidade espacial incompleta e serviços básicos precarizados, a comunidade luta pelo direito à permanência. Essa permanência não se dá somente pela necessidade de um lugar para sobreviver, mas para viver bem e com dignidade. Seabra (2004, p. 183) expõe essa necessidade ao explicar que “as contradições impõem, no âmbito do vivido, estratégias e lutas à sobrevivência no urbano porque, para permanecer habitante há que ser morador, há que ser aquele que usa, que delimita territórios de uso”.

A fala da Entrevistada 3 do Congós evidencia uma importante mudança de visão relacionada à hostilização das áreas de ressaca. Ela explica como superou um pensamento preconceituoso, com base na relação da comunidade com o seu território banal:

[...] vou falar aqui, uma opinião. Eu vim pra área de ressaca quando me casei. Sempre a minha família teve relação com o rio e tudo mais. Então, assim, logo no começo, quando morava perto da ponte, a gente achava mesmo não querendo, mas se achava um pouco indigno de morar numa ponte. Morar onde caía todo o esgoto, e ninguém fazia nada. Aí, a gente ia nos lugares e perguntavam: “onde tu mora? Ah, lá pra ponte”. Às vezes essas pontes são até malvistas: “porque a maioria que mora na ponte é gente de facção”. Hoje em dia, não! Eu já vejo assim: é muito digno, a gente vê! Eu mesma, tenho minha casa própria. Até o momento, eu não pagava nem energia, nem água, tava no lucro, porque lá na minha casa tem central [de ar-condicionado] nos quartos. Então, eu tava no lucro. Eu falo: hoje em dia, eu vivo bem lá na minha casa, porque eu tenho minha casa, tenho todo meu conforto. Hoje, eu já não tenho esse pensamento que eu tinha. E também, na área de ponte, tem muita gente de bem. Você vem com aquele pensamento: “ah, na área de ponte só tem coisa que não presta”. Não gente, não, não, não! E pra você ver, tinha muita gente que mora na ponte e que não queria pagar nem água, nem energia, que gostava de morar lá.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Informação concedida pela Entrevistada 3 do Congós, membro do CASP, moradora da área do lago, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

A partir dessa lógica de resistência, a CASP se destaca como uma entidade que luta por uma acessibilidade cidadã por ser um agente coletivo em busca de cidadania. A organização de base comunitária, liderada por mulheres, atua como articuladora entre moradores e instituições públicas. A entidade utiliza a força coletiva para dialogar e negociar com o poder público e lutar por seus direitos e interesses, sobretudo, o de permanência, tendo em vista melhores condições de vida fundamentada no seu modo de vida. E esse direito à diferença é evidenciado no seguinte relato de uma das lideranças femininas:

[...] vai ter o Fórum de Habitação agora. Eles queriam fazer o fórum justamente para ouvir a comunidade. A maioria, a gente já sabe, não quer viver nos apartamentos, quer casa. Os apartamentos não são feitos de acordo com o que precisamos, tanto que veio no projeto os apartamentos com aquecedores. É uma realidade lá deles (Centro-Sul do Brasil), não daqui. Aí, eles estão fazendo esse estudo. Vão fazer várias plenárias, passando nos bairros para ouvir a comunidade e saber o que eles querem. Estão até fazendo um modelo de uma casa em área de ressaca para trazer e ser discutido. O presidente quer que cada região seja de acordo. Então, assim, a gente vai participar desse fórum. E, pra gente, é muito bom, porque a gente vai lá expor o que a gente quer. Até porque, em casa a gente se sente melhor; as pessoas aqui não tão acostumadas com apartamento, não. O Marcelo, governador daqui do Amapá, tava fazendo umas casas para as pessoas e ninguém recusava. Até hoje eles estão na casa. Mudaram um pouquinho, mas não recusaram. Agora, apartamento? Cinquenta famílias com apartamento, passaram dois meses, voltaram tudinho pra ressaca. E aí, as pessoas não tão preparadas pra morar em apartamento [...]¹⁶⁶

Diante do exposto, cabe dizer que a dinâmica dialética da Décima Avenida do Congós é representativa da complexa diversidade urbana que ajuda a conhecer, compreender e reconhecer as especificidades e particularidades das cidades ribeirinhas da Amazônia. O que acontece nessa Avenida confirma os ensinamentos de Santos (2012), para o qual um objeto não pode ser analisado com base apenas naquilo que está aparente aos olhos. A Décima Avenida do Congós, em sua forma espacial diferenciada, é construída pelo concreto, pelo asfalto, pela madeira, como também pelas relações sociais, pelo jogo de poder, pelos conflitos, pelas contradições e pelas resistências da comunidade.

A precarização das áreas de ressacas é um problema complexo, resultado de fatores históricos e socioespaciais, que se tornam visíveis na paisagem urbana. A

¹⁶⁶ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Congós, membro do CASP, moradora da área de terra firme, em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

ausência ou o pouco investimento destinado para a qualidade urbana nessas áreas, ao longo dos anos, culminou na busca de soluções paliativas e imediatistas por parte da população menos privilegiada, que gerou consequências graves à manutenção ambiental.

Sem políticas públicas específicas e eficientes, somada à negligência pública, tal iniciativa levou a um processo cumulativo de descaso. Consequentemente, isso gerou uma relação nociva com a sua socionatureza e com a necessidade urgente de transformação.

Mediante tal contexto, o descaso manifestado nas péssimas condições de acessibilidade das pontes de madeira demandava soluções urgentes. Evidencia-se, contudo, que o problema não residia no material nem no *design* ribeirinho, uma vez que ambos seguem uma racionalidade genuinamente consonante com o clima da região e o ritmo da maré. A questão central está no processo de precarização desses espaços urbanos ribeirinhos, que impunha aos moradores a necessidade de recorrer à autoconstrução, com recursos limitados, para atender às demandas imediatas do cotidiano.

Diante disso, surge uma solução oposta: a antítese. Sob a lógica do capital, ela assimila a forma espacial de conteúdo ribeirinho, mas substitui o material local pelo material hegemônico (e mais caro), como única solução viável para os problemas de acessibilidade espacial. Assim, a síntese desse processo dialético é a nova realidade socioespacial que advém do conflito e da contradição entre a precarização e a solução imposta pela racionalização.

Nessa nova realidade, a acessibilidade espacial foi resolvida em um nível limitado. Embora normas técnicas de acessibilidade baseadas nos princípios do desenho universal tenham sido incorporadas, o *design* da passarela de concreto gerou novos desafios por ignorar todo o potencial e a riqueza do vivido.

Mesmo que a nova passarela tenha seguido os mesmos moldes da ponte de madeira, o novo *design* ignorou, por exemplo, o fato de a largura estar associada aos recursos limitados da comunidade para manutenção constante, que não atendia mais às necessidades reais da diversidade de corpos e as vivências locais.

A falta de investimento em conforto térmico ao longo da passarela revela uma lacuna significativa na conexão entre acessibilidade, conforto e segurança das pessoas. Isso é ainda mais crítico por ignorar um aspecto tão sensível da cidade, que

envolve o clima equatorial quente e úmido de Macapá, caracterizado pelas altas temperaturas e estações definidas como muito e pouco chuvosas e suas áreas úmidas¹⁶⁷, as ressacas.

Assim, investimentos em sombreamentos naturais, como a arborização de áreas úmidas ou a integração com pergolados intercalados com vegetação de afetividade local, poderiam potencializar o conforto térmico sem descaracterizar bruscamente a paisagem local.

A inclusão do guarda-corpo e corrimão, instalados em ambos os lados, teve uma aceitação positiva pelos moradores, com reclamação pontual apenas para o material desconfortável. É importante refletir sobre o *design* retilíneo, no sentido de um mecanismo de controle do olhar. Esse objeto, quase como um “cabresto”, tenta limitar a atenção para o que está abaixo e ao redor. Ele não se abre, com áreas de descanso, rampas, escadas etc., por exemplo, para o contato direto com o lago, seja na baixamar, quando o solo fica à mostra, ou na preamar, quando as águas sobem.

Embora a água esteja contaminada em virtude do descarte irregular de lixo, a perda da interação com o meio ambiente, na qual a comunidade está inserida, só agravaria o problema. A paisagem, então, percebida pela visão e pelo olfato, por mais incômoda que seja, pode incentivar a ação e a transformação.

Essa possibilidade não é um sonho distante. A prova está quase ao lado, na Décima Primeira Avenida do Congós¹⁶⁸, justamente onde a comunidade conseguiu mudar a situação do lixo por meio da limpeza do lago compartilhada entre os moradores. Contudo, o esforço conjunto continua a ser prejudicado porque a ação não é adotada por todos que moram nessas áreas úmidas (Alberto Junior, 2019).

Portanto, essa interação deve ser potencializada para promover a conscientização, a apropriação e o cuidado com as áreas úmidas, como bem defende a Pesquisadora 1, uma das mediadoras da entrevista em grupo: “é essencial que

¹⁶⁷ As áreas úmidas da cidade (chamadas localmente de áreas de ressaca) exercem um importante papel no microclima local, fornecendo umidade para a atmosfera e servindo como um sumidouro das águas pluviais, por estarem em depressões ligadas ao rio Amazonas. Ressalta-se que o nível da lâmina d'água no rio Amazonas e, conseqüentemente, nas áreas úmidas sofre uma variação diurna da maré (preamar e baixamar), influência das fases da lua. Então, na época chuvosa, chuvas fortes durante a preamar, particularmente nas marés de lua cheia ou lua nova, podem provocar grandes alagamentos (Tavares, 2014, p. 149).

¹⁶⁸ Durante a visita guiada, a intenção era de conhecer a Décima Primeira Avenida, mas a visita foi interrompida antes de chegar.

aprendamos a conviver em harmonia com a água em nossas cidades”¹⁶⁹. Essa mudança precisa nascer de dentro, do próprio lugar, cujas espacialidades sociais são construídas em movimento com o processo contínuo de cidadania amazônica.

Assim, é possível dizer que a Décima Avenida do Congós, ainda que seja um recorte empírico, é um espaço urbano representativo da cidade na floresta, da contrarracionalidade, da cidade ribeirinha, mesmo que de forma residual.

5.3 Belém: ambiência e vivências urbanas ribeirinhas em uma metrópole amazônica

As visitas *in loco* ao Porto da Palha e ao Terminal Hidroviário Ruy Barata iniciaram-se em agosto de 2022, logo depois da liberação de pesquisa de campo pós-pandemia. Como os portos estão situados próximos um ao outro, muitas visitas ocorreram em ambos no mesmo dia, em horários diferentes, o que se tornou viável para a pesquisadora. No entanto, houve a necessidade de realizar observações sistemáticas e entrevistas semiestruturas em dias separados, reservadas apenas para um dos portos por vez.

No Porto da Palha, as visitas foram organizadas após uma conversa com uma das lideranças da comunidade, à qual foi explicado o objetivo da pesquisa e sanadas as dúvidas recorrentes. Esse contato foi importante devido à sua vivência, às recomendações e à ajuda para conhecer melhor esse objeto empírico. Além disso, facilitou as entrevistas e as visitas ao local, principalmente, em horários de menor movimento. Inclusive, foi recomendado avisar, de forma antecipada, sobre uma visita ao porto em horário noturno e durante a madrugada, caso a pesquisadora quisesse ver o movimento da feira.

Desde a primeira visita em agosto de 2022, realizaram-se várias outras em dias e meses distintos, sendo a última em setembro de 2025, conforme a disponibilidade dos entrevistados. É importante ressaltar que nem todas as pessoas se mostraram dispostas a conceder entrevistas por acreditarem que as pesquisas realizadas pouco ou nada trazem retornos ou benefícios práticos, dada a situação de abandono do

¹⁶⁹ Informação concedida pela Pesquisadora 1, professora e mestre da Universidade Federal de Macapá (UNIFAP), em entrevista realizada em Macapá (AP) no dia 7 de junho de 2024.

porto. Mesmo assim, as pessoas contatadas explicavam que não havia problemas em serem observadas ou fotografadas, desde que fossem respeitadas.

Essa mensagem é relevante para nós, pesquisadores, visto que evidencia a importância de oferecer um retorno à comunidade e de compartilhar os resultados obtidos a partir do direito de fala deles. Além disso, apesar da permissão, esta pesquisa optou por não expor as pessoas, de modo que as fotografias foram tiradas de costas ou com rostos não identificados.

As pessoas que concederam entrevistas, realizadas *in loco*, sendo duas de modo agendado e outras espontâneas, embora em número reduzido, forneceram falas relevantes, ricas e consistentes para a discussão desta pesquisa. Para manter o anonimato dos entrevistados, foram utilizadas as nomenclaturas “Entrevistado(a) 1 do Porto da Palha”, seguindo uma sequência conforme a participação. As entrevistas foram autorizadas e assinadas pelos participantes por meio do TCLE (disponível no Apêndice F).

A última visita, realizada no dia 21 de setembro de 2025, objetivou observar o intenso movimento do porto e da feira durante a madrugada, incluindo a chegada, a arrumação, a venda e a negociação dos produtos dos ribeirinhos que vêm de ilhas vizinhas. Assim, foi exequível observar as atividades, as práticas e as interações realizadas no porto e no trapiche ao lado, bem como no movimento do seu entorno.

Dessa forma, identificaram-se pontos críticos relacionados às condições de acessibilidade e às estratégias empregadas pelas pessoas para contornar as barreiras físicas e as dificuldades enfrentadas no seu ambiente de trabalho e de circulação. Além disso, evidenciou-se o ambiente de sociabilidades e as dinâmicas mais orgânicas entre os diversos sujeitos ali presentes.

Importa ressaltar que, naquela ocasião, realizou-se uma entrevista com uma das duas mulheres presentes no porto naquela madrugada e cuja atividade de venda de café e lanches representa um suporte importante para os trabalhadores. No Terminal Hidroviário Ruy Barata, as visitas foram organizadas para observar o porto em finais de semana (de quinta-feira a domingo) e em dias úteis da semana (de segunda-feira a sexta-feira), analisando atividades e usos diferenciados dos passageiros.

Nos finais de semana, o intenso fluxo de pessoas destina-se predominantemente ao embarque e desembarque de passageiros em busca de lazer

nas ilhas próximas. Para isso, a pesquisadora optou por observar o movimento do local em horários diferentes: pela manhã, entre 9h e 13h, que correspondem ao fluxo de saída de Belém para as ilhas; e, em outros dias, priorizou-se o período de retorno dos passeios, entre 16h e 18h, que coincide com os últimos horários de vinda dos barcos para Belém.

Em dias úteis, verificou-se uma rotina relacionada à chegada de estudantes que vêm das ilhas para estudar em Belém e desembarcam no Terminal, retornando às ilhas por volta das 13h, quando todos chegam ao porto. Além disso, há a saída de barcos dos restaurantes das ilhas que vêm buscar os seus funcionários em Belém por esse porto, entre as 7h30 e 8h, e deixam-nos de volta no final da tarde.

A intenção era de observar, anotar no diário de campo e realizar registros fotográficos as atividades, as formas de uso dos ambientes do porto e seu entorno, a Praça Princesa Isabel, assim como os comportamentos dos diversos usuários, com foco na análise da acessibilidade espacial e nas interações dos indivíduos, especialmente aqueles com deficiência e mobilidade reduzida.

Para conversar sobre a operacionalização do Terminal, entrou-se em contato presencial com a direção do porto, que agendou a entrevista em dia útil e horário de menor movimento do Terminal. As outras entrevistas semiestructuras foram realizadas de forma espontânea, conforme a disponibilidade de tempo das pessoas que aceitaram, após as explicações sobre os objetivos da pesquisa e a autorização assinada (o TCLE) para fins acadêmicos.

Para preservar a descrição e o anonimato dos participantes, adotou-se a mesma lógica de identificação anterior, utilizando a nomenclatura “Entrevistado(a) 1 do Terminal Hidroviário” e mantendo uma sequência numérica para os demais entrevistados, com destaque para os trechos das falas que melhor sintetizam as ideias centrais dos depoimentos.

Quanto às organizações e aos movimentos sociais passíveis de consulta para esta pesquisa, cabe explicar que há uma expressiva articulação popular que se mobiliza por melhores condições de vida nos portos de Belém, como o Porto da Palha. No entanto, a falta de representatividade organizada de pessoas com deficiência nessas áreas impende que suas demandas e necessidades mais específicas sejam observadas com o devido cuidado. Consequentemente, tais demandas ainda são

pouco incorporadas às pautas coletivas e aos esforços mais amplos por melhorias nesses espaços urbanos.

Por fim, os resultados obtidos das observações sistemáticas, anotações, entrevistas semiestruturadas e registros fotográficos serão discutidos nos tópicos subsequentes.

5.3.1 O Porto da Palha: interações entre a cidade e seu entorno de ilhas e comunidades rurais

O acesso ao Porto da Palha, por via terrestre, é realizado pela Feira da Palha, localizado na Avenida Bernardo Sayão. A rua que abriga a Feira e o Porto é uma via estreita e extensa, sem calçadas, de uso compartilhado, sem segregações visíveis, onde pedestres, carros, motocicletas, bicicletas e carrinhos de cargas¹⁷⁰ de madeira circulam lentamente para evitar acidentes (Fotografia 61). Há um entendimento coletivo de que “aqui, ninguém atrapalha ninguém, pode ficar à vontade”, disse um trabalhador com uma saca no ombro, quando a pesquisadora cruzou o seu caminho.

Para quem acessa o porto pela rua, a falta de manutenção e o asfalto irregular são grandes desafios. O piso esburacado, quebrado e rachado em vários trechos ao longo da extensão da rua dificulta a circulação segura dos pedestres, sobretudo, de pessoas idosas, usuárias de cadeira de rodas, com deficiência visual e com outras mobilidades reduzidas. A situação piora com a chuva, que transforma os desníveis em poças de lama. Na tentativa de amenizar o problema, a população recorre à cobertura dos buracos com serragens, madeira e pedras, o que, em muitos casos, acaba por agravar as dificuldades de circulação dos moradores.

O porto, por sua vez, apresenta uma concepção do *design* ribeirinho pensada para atender às necessidades básicas dos diversos sujeitos que o vivenciam (trabalhadores, pescadores, comerciantes, feirantes, vendedores, atravessadores, viajantes, estudantes etc.) que, ao longo dos anos, tiveram um papel relevante na construção da identidade e história do lugar e da cidade.

¹⁷⁰ Popularmente, chamados de “burro sem rabo”.

Fotografia 61 – Porto da Palha, Belém, Pará: paisagem do Porto da Palha pela rua da Feira da Palha



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: o acesso ao Porto é restrito às pessoas, visto que o peso dos carrinhos com cargas pode danificar a estrutura. Essa limitação explica o intenso movimento de carregadores no Porto.

A grande ponte do porto, concebida de madeira sobre palafita, situa-se ao lado de uma casa, também em palafita, de dois andares que serve como ponto de apoio aos ribeirinhos. A parte inferior funciona como comércio de distribuição de bebida, e a superior, como moradia. Para facilitar a atracagem dos barcos, a ponte tem dois níveis: um mais alto, acima um pouco do nível da rua, para a maré alta, e o nível mais baixo, acessado pela rampa lateral e a escada, para a maré baixa.

Essa atual configuração espacial resulta de uma reforma efetuada pela Prefeitura de Belém em 2011. A obra incluiu a ampliação de 10 metros da ponte, a adição de uma rampa lateral e a substituição de toda a estrutura de madeira deteriorada. Entretanto, ela não contemplou a cobertura da ponte. Segundo uma liderança local, o Entrevistado 1 do Porto da Palha, a justificativa era de que “a Prefeitura não cobre ponte”.¹⁷¹

Essa decisão de um órgão público demonstra um planejamento técnico e frio, que ignora os seres humanos, suas sombras, o corpo vivido, isto é, os indivíduos concretos, com suas práxis, experiências e vivências reais do lugar (Lefebvre, 2013), como o desconforto, a dor e os riscos de quem usa esse objeto diariamente. Deixar que as pessoas trabalhem, esperem, embarquem e desembarquem expostas ao forte sol e chuva reforça a ideia de cidadãos incompletos e diminuídos de Santos (2013). Portanto, essa decisão deliberada tem impactos significativos na saúde e na afetividade das pessoas pelo lugar, sobretudo, por ser uma demanda relevante que deveria ser considerada na concepção de projetos para áreas ribeirinhas.

A comunidade, por outro lado, age a partir da experiência do corpo vivido, que sente na pele o cansaço e o desconforto do calor, da exposição ao sol e do peso da chuva na sua lida diária. Para ela, o telhado não é apenas um detalhe técnico, é corpo, é saúde, bem-estar e emoção, uma lógica que os planejadores ignoram apreender.

Diante da necessidade por proteção, uma das lideranças do Porto financiou a obra do telhado, enquanto a comunidade se uniu para construí-lo. Essa iniciativa se torna uma resistência, pois é uma ação que surge do vivido (Lefebvre, 2013) e que ignora a decisão do poder público.

¹⁷¹ Informação concedida pelo Entrevistado 1 do Porto da Palha, 67 anos, comerciante, liderança local, morador do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 12 de janeiro de 2023.

Fotografia 62 – Porto da Palha, Belém, Pará: vista lateral do porto



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: a cobertura da ponte oferece uma dupla proteção: para o conforto das pessoas, que ficam protegidas do sol e da chuva, e para a própria estrutura de madeira, que ganha resistência contra as intempéries. Todavia, a falta de cobertura na rampa, além de acelerar o processo de desgaste, compromete o uso seguro de quem usa.

A comunidade, assim, age em favor de um conhecimento prático e empírico que nasce do seu próprio saber e da sua experiência. A construção do telhado, portanto, foi uma ação que coloca as práticas espaciais e o vivido das pessoas locais como prioridade. A mudança foi tão importante que a grande ponte coberta, além de seu forte papel na economia local, potencializou encontros, festas, sociabilidade e manifestações políticas (Fotografia 62).

Desde a intervenção realizada há 14 anos, o trapiche não passou por nenhum processo de manutenção apropriada ou de modernização, o que contribuiu significativamente para o seu abandono e precarização do objeto e da vida urbana ao redor. Segundo o relato do Entrevistado 1 do Porto da Palha, que é comerciante e uma das lideranças locais:

[...] aqui está completamente abandonado pelo poder público, completamente [...] Não é só a ponte que está com problema, é tudo! Até as barracas dos 200 permissionários. Muitas pessoas não fazem mais compras por aqui, porque estão vendo o descaso. Então, é complicado [...] A construção da ponte, ela tem que acontecer, porque é um local, realmente, onde muitos ribeirinhos desembarcam seus produtos e fazem a venda de seus produtos, como a farinha, fruta, o açaí, que agora é dia de sábado. Tem noite que tem mil, duas mil rasas de açaí aí. E isso vai se tornar um grande prejuízo, se a ponte quebrar, pra todos os ribeirinhos.¹⁷²

O Porto atrai um grande fluxo de pessoas das ilhas e da vizinhança. Nesse objeto, elas se sentem mais à vontade para ir, vir e atracar suas embarcações com mais liberdade. Assim, confirma o Entrevistado 1 do Porto da Palha:

[...] então, esse povo todo vem pra cá, porque tão acostumado. São pessoas simples. Eles gostam da simplicidade. Chegam aqui e são bem recebidos. Nós temos, uma parte desse pessoal que vem de lá das ilhas, e são pessoas bem humildes mesmo. Por esse motivo, eles se dão melhor aqui, tá? Porque aqui já vai encontrar humildade, vai encontrar essas amizades, essas parcerias. Querem qualquer tipo de comida e vão ao encontro aqui. Nós temos o supermercado aqui próximo. E tudo isso é, na verdade, é muito fácil pra todos eles que vêm do interior. Essa facilidade é muito grande.¹⁷³

O intenso uso, sem a devida manutenção, causa danos à estrutura de madeira. O local apresenta partes danificadas, como tábuas quebradas, apodrecidas e áreas visivelmente instáveis, como a plataforma da rampa e a ponte que a conecta ao

¹⁷² Informação concedida pelo Entrevistado 1 do Porto da Palha, 67 anos, comerciante, liderança local, morador do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 21 de setembro de 2025.

¹⁷³ Informação concedida pelo Entrevistado 1 do Porto da Palha, 67 anos, comerciante, liderança local, morador do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 21 de setembro de 2025.

pequeno trapiche adjacente (Fotografia 63). Apesar do risco potencial, o Porto continua a funcionar intensamente, mesmo exigindo que trabalhadores e passageiros tenham equilíbrio e agilidade para se locomoverem, o que agrava o problema de acessibilidade espacial para pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida que precisam usar esse objeto.

Todos os dias, o intenso movimento da rua começa na madrugada, ocasião em que ribeirinhos, pelo rio, chegam em suas embarcações (rabetas, lanchas, popopô etc.) ao porto para arrumar seus produtos para a venda. Paralelamente, compradores locais aparecem para escolher e negociar os melhores preços para revenda. Cada produtor, ao chegar, tem liberdade de escolher um espaço no chão do grande salão para expor seus produtos, sem preferência de lugar (Fotografia 64).

A alta demanda faz com que as rasas de açaí, por exemplo, tomem conta de quase todo o espaço físico, que ainda permanece estável, e criem um caminho apertado para a circulação de compradores entre os diversos produtos. Outros vendedores, por sua vez, preferem exibir seus produtos na rua, logo na entrada do porto, o que facilita a venda para quem se achega. Além deles, há vendedores de café e lanches que dão apoio aos frequentadores.

Conquanto as precariedades físicas, todos os ambientes construídos são utilizados. A rampa lateral, mesmo sendo muito inclinada e sem corrimão e a estreita escada metálica ajudam no intenso sobe e desce dos carregadores de açaí e de outros produtos. Na maré seca, as rasas de açaí e outras mercadorias são descarregadas em uma pequena plataforma fixa que conecta a rampa e a escada ao nível mais baixo da estrutura (Fotografia 65).

Assim, enquanto alguns trabalhadores descarregam as rasas do barco para essa área, outros, os carregadores, levam para cima. Percebe-se um grande desnível entre o piso do barco e o piso dessa área fixa, o que demanda grande esforço físico nessa atividade, inclusive, para o desembarque e embarque de pessoas.

Fotografia 63 – Porto da Palha, Belém, Pará: o intenso fluxo mesmo em áreas danificadas



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: a área de transição entre a rampa e a estiva, visivelmente instável, reflete o grande fluxo e o peso de pessoas e mercadorias que circulam no local.

Fotografia 64 – Porto da Palha, Belém, Pará: o intenso fluxo de vendas na madrugada



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: em um momento de negociação, em um ambiente com pouca luz, o vendedor utiliza uma lanterna para iluminar o produto, o que permite ao comprador verificar a sua qualidade.

Fotografia 65 – Porto da Palha, Belém, Pará: plataforma fixa que conecta a rampa e a escada ao nível mais baixo da estrutura



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: os barcos precisam encostar nessa área com cuidado, pois, sem o defeso para amortecer o baque, a plataforma e a estrutura de madeira ficam mais frágeis e instáveis.

Fotografia 66 – Porto da Palha, Belém, Pará: carregadores se equilibram sobre a rampa e o barco



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2023.

Nota: com a maré cheia, parte da rampa funciona como área direta para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. No entanto, a combinação de piso molhado escorregadio com a inclinação íngreme, cria uma situação de improviso e de difícil uso para pessoas com dificuldade de movimentação.

Quando a maré enche, e essa pequena área desaparece, a transferência das mercadorias do barco é realizada diretamente para o ombro dos trabalhadores. Eles precisam se equilibrar com o peso em uma rampa íngreme e escorregadia, o que exige muita agilidade e esforço físico (Fotografia 66). Ainda que a fala recorrente relacionado a já estarem acostumados, tal prática não os imuniza de quedas e acidentes perigosos. Tais incidentes podem afetar a sua saúde ou, ainda pior, comprometer a continuidade de suas atividades.

Importa destacar que, em 2021, a cooperativa mista do baixo Acará (Coop Bela Vista) construiu um pequeno trapiche de madeira no terreno alugado, vizinho ao porto. Embora a construção seja privativa e não tenha conexão administrativa com o Porto da Palha, os dois foram conectados por meio de uma estiva estreita. Inicialmente, o novo trapiche era restrito apenas aos cooperados para o embarque e desembarque de passageiros que viajavam para as ilhas.

Com o tempo, as mercadorias destinadas ao Porto da Palha começaram a ser descarregadas ali. Ocorre que, apesar de ser um trapiche pequeno, foram implantadas algumas soluções funcionais: uma plataforma flutuante que se adequa ao nível da maré; e uma espécie de rampa-escada¹⁷⁴, de criatividade local (Fotografia 67); além de utilizarem ao redor da estrutura coberta o guarda-corpo/banco que serve para as pessoas esperarem sentadas. Essa última solução reforça um costume intrínseco de várias localidades, pois, não obstante a presença de bancos, as pessoas sentam no guarda-corpo, mesmo perigoso, em vista da deterioração do objeto (Fotografia 68). Essas adaptações poderiam ser replicadas e potencializadas no Porto da Palha, tornando-o mais acessível.

Se portos e trapiches são pontos de conexões vitais, sua estrutura deveria ser concebida para convidar e acolher a todas as pessoas que deles precisam. Contudo, as condições de acessibilidade são concebidas sob um ponto de vista masculino e produtivo. Para qualquer atividade, exigem-se corpos que tenham força, rapidez e equilíbrio, o que exclui muitas pessoas.

¹⁷⁴ A rampa metálica possui um sistema de rolamento em que a inclinação acompanha o nível da maré; seria uma combinação da rampa tradicional com uma escada de marinho (concebida com uma inclinação próxima a 90° e com degraus estreitos), mas com uma adaptação inteligente: em vez de degraus, ela tem ressaltos acentuados e um revestimento antiderrapante para evitar escorregões; além de corrimão nos dois lados para o apoio na subida e na descida.

Fotografia 67 – Porto da Palha, Belém, Pará: carregador se equilibra sobre a rampa-escada



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: um dos carregadores, de forma tímida, explicou que essa rampa facilita a subida, ao permitir que ele segure a mercadoria no ombro enquanto a outra mão se apoia no corrimão, o que ajuda no equilíbrio.

Fotografia 68 – Porto da Palha, Belém, Pará: o guarda-corpo/banco



Autoria: Érica Corrêa Montero, set. 2025.

Nota: o guarda-corpo/banco é uma solução criativa para criar um espaço seguro, combinado com costumes, em que as pessoas possam sentar, conversar e descansar. Para melhorar a segurança e a acessibilidade no banco do pequeno trapiche, seria importante diminuir os vãos entre as madeiras do encosto para evitar, por exemplo, que crianças possam escorregar e cair, inclusive, em uma medida que não possam prender a cabeça.

Tal perspectiva resulta em situações de constrangimento para mulheres, pessoas com deficiência, idosos, obesos etc. Por isso, é imperioso assegurar condições de acessibilidade nesses espaços públicos do cotidiano ribeirinho; nesse caso, em contexto metropolitano, incorporando de forma mais sensível questões de gênero e diversidade de corpos, como expressão do direito à cidade amazônica.

A deficiência do ambiente construído afeta mulheres de forma particular, com e sem deficiência. Para elas, há outros pesos a serem considerados, algumas pensam até na roupa a ser usada para se deslocar por barcos, em especial, quando precisam da ajuda de terceiros. Em uma conversa com uma moradora da Ilha de Murutucu, a Entrevistada 2 do Porto da Palha, que utiliza diariamente o Porto para ir e voltar de seu trabalho em Belém, ela relata a necessidade de ter alguns cuidados para evitar situações de constrangimentos:

[...] com certeza, eu preciso pensar nos comportamentos. Primeiro, a gente vem pulando de barco em barco e, às vezes, de lancha em lancha. E levantar a perna de saia, nem pensar! Não tem como você usar uma saia vindo pra cá, pra Belém, e não tem como você usar um vestido se você não tiver um *short* por baixo. Então, essas questões são bem importantes desde sempre [...] Mas eu nunca me senti assediada, graças a Deus! Eu nunca me senti.¹⁷⁵

Esse olhar é tão necessário que, com 102 anos de história, a concepção de banheiros públicos (masculino e feminino) no porto só se tornou realidade em janeiro de 2023. Uma demanda feminina, atendida tão somente após insistência contínua da administração do porto junto à prefeitura. O espaço físico para os banheiros foi doação da proprietária da casa ao lado do porto. No entanto, a falta de assistência técnica durante a obra comprometeu a acessibilidade espacial, fato que reforça a invisibilidade de direitos e a necessidade de reconhecimento desses espaços urbanos como ambientes para todos.

Para a Entrevistada 3 do Porto da Palha, uma vendedora de lanches de 66 anos, uma das poucas mulheres que trabalham na madrugada para ganhar uma renda extra, o Porto, mesmo com todas as dificuldades, é um lugar importante para a comunidade. Em função disso, ela relata:

[...] se tirarem o porto daqui, é claro que vai fazer falta. Eu não trabalho o ano todo, só quando chega a época do açai, que começa aqui. O meu filho diz:

¹⁷⁵ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Porto da Palha, 30 anos, trabalha em Belém, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

“bora, mãe, pra ganhar um extra”, e eu venho. Esse porto tinha que melhorar tudo. Essa ponte tá pra cair, tá uma porcaria essa feira. Tem banheiro, mas eu não uso; quando eu quero ir, eu vou na casa da minha filha. Tem que melhorar tudo mesmo, o pessoal trabalha aqui, mas não tem condições. É uma luta.¹⁷⁶

A péssima condição de acessibilidade vai além de conveniências ou observações técnicas formais do Porto, na medida em que ela adentra o vivido dos ilhéus e impacta a segurança, a saúde e a dignidade humana, em particular, a dificuldade de socorrer pessoas em emergências e risco de vida:

[...] não é um porto que tenha acessibilidade boa para quem tem alguma deficiência, porque não tem nenhuma estrutura para receber essas pessoas, principalmente de pessoas que vêm lá do outro lado por causa de acidente. Por causa de mordida de cobra ou, às vezes, cai do açazeiro. Então, é um terror subir ali com uma pessoa doente mesmo, que esteja precisando de atendimento com urgência. É horrível.¹⁷⁷

A fala dessa moradora expõe as dificuldades de acesso para pessoas com deficiência e para aquelas que, por algum acidente ou lesão, fica com a mobilidade comprometida, mesmo que temporária. Isso sublinha a fragilidade humana e a necessidade de um porto que seja inclusivo para todos em qualquer situação.

Os problemas de acessibilidade no porto revelam também outra camada: a dos fortes vínculos sociais entre a comunidade. Perante as deficiências do lugar, as pessoas buscam soluções por meio de solidariedades mais orgânicas, baseadas nas proximidades e na confiança entre os seus (Santos, 2013; Lefebvre, 2016).

Acerca disso, a Entrevistada 2 do Porto da Palha, moradora da Ilha de Murutucu, contou que já teve a locomoção afetada em vista de uma lesão na perna e no braço. Contudo, a sua experiência no porto não foi tão negativa por haver uma sensação de acolhimento e ajuda dos trabalhadores:

[...] já passei por várias situações de urgência, mas não me senti constrangida em receber ajuda de outras pessoas. Como a gente mora do outro lado e todo mundo se conhece, as pessoas são bem receptivas para ajudar. É só pedir ajuda, que os trabalhadores do porto vêm. Todos se conhecem, né? E nunca se negaram a ajudar alguém, pelo menos nunca vi na realidade.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Informação concedida pela Entrevistada 3 do Porto da Palha, 66 anos, vendedora de lanches, moradora do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 21 de setembro de 2025.

¹⁷⁷ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Porto da Palha, 30 anos, trabalha em Belém, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

¹⁷⁸ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Porto da Palha, 30 anos, trabalha em Belém, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

No que concerne a essas solidariedades de proximidades, que se assemelham à ideia de acessibilidade atitudinal, o Entrevistado 1 do Porto da Palha relata:

[...] sou belenense da cidade, fui completamente criado na cidade e sou ribeirinho porque o nosso relacionamento é muito forte. Eu moro em cima do rio, e, pra mim, o importante é isso. Esse relacionamento é muito agradável, muito bom; aqui todo mundo se conhece. Eu tenho um carro, e o meu carro é [como] uma “ambulância”. Em uma emergência, os carregadores ficam pelo porto e podem socorrer. E não ocorre mais valores para essa “ajuda”. Aí, coloco no meu carro e levo pra UPA ou hospital. Nunca cobrei um centavo de ninguém para a gasolina.¹⁷⁹

Essa acessibilidade atitudinal, ainda que seja importante, ela esconde uma crítica. A ajuda é necessária justamente pela deficiência da estrutura pelo processo de precarização. Isso ilustra que a responsabilidade de bem-estar e segurança da população foi transferida das entidades públicas para os próprios locais.

Para a Entrevistada 2 do Porto da Palha, moradora da Ilha de Murutucu:

[...] o Porto da Palha é um porto muito importante. É um porto bem frequentado e a gente utiliza pra tudo: pra trazer o açaí de lá, e pra tudo que a gente precisa tá no Porto da Palha. Mas ali não tem nenhuma estrutura boa e nenhuma segurança. Primeiro, que não tem um banheiro que preste pra mulheres. A ponte é toda esburacada. Fora outras coisas, como a segurança. Não tem segurança nenhuma na feira e no Porto da Palha.¹⁸⁰

O Porto mantém uma área física pequena, considerando a demanda de barcos que precisam atracar. Portanto, em razão dessa falha da luz, surgem as sombras (Lefebvre, 2013), isto é, na falha de planejamento urbano público que deveria garantir essa infraestrutura, as sombras aparecem como espaços informais e insalubres para garantir as necessidades reais dos diversos sujeitos que utilizam esse porto.

Sem um espaço adequado para a totalidade das embarcações, elas se dispersam pelas áreas adjacentes, muitas vezes ancorando em lugares de difícil acesso, nos quais é necessário transpor diversos obstáculos, como passagens entre estruturas de madeira e trechos de terreno alagadiço, com presença de mato e lixo, por exemplo. Em outras situações, os barcos se acumulam uns atrás dos outros,

¹⁷⁹ Informação concedida pelo Entrevistado 1 do Porto da Palha, 67 anos, comerciante, liderança local, morador do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 12 de janeiro de 2023.

¹⁸⁰ Informação concedida pelo Entrevistada 2 do Porto da Palha, 30 anos, trabalha em Belém, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

exigindo que as pessoas que deles saltem e equilibrem-se entre eles para alcançar o porto e vice-versa.

Muitos barqueiros usam o terreno vizinho, com a autorização do dono, para ancorar, de forma improvisada, os barcos menores, conhecidos como rabetas. Nessa área, todavia, observam-se as condições de insalubridade que comprometem a segurança daqueles que vivenciam diariamente esse ambiente para ganhar seu sustento. Esses espaços materializam a indiferença do poder público com as populações locais (Fotografia 69).

Entulhos, lixos e grandes desníveis, superados por meio de escadas instáveis e inseguras, impõem aos trabalhadores que transportam seus produtos, geralmente nos ombros ou na cabeça, um desafio físico permanente. Nessa experiência, o corpo vivido (Lefebvre, 2013) de cada indivíduo é atravessado por dor, desconforto, riscos e constrangimento, revela-se como resposta direta a um planejamento urbano que ignora as sombras como espaços em que a vida urbana efetivamente acontece, mesmo que em condições precarizadas. É nesses territórios de sombra que emergem problemas, soluções e aprendizados, em contraste com a luz do poder público, que insiste em mantê-los invisibilizados.

Isso é tão importante que, na promessa de melhorias físicas do Porto da Palha, a solução dada é a sua remoção para dar lugar a um projeto de uma orla forjada e estilizada, distante da cultura ribeirinha para o consumo turístico, como defende Silva (2022). Essa lógica é explicada por Lefebvre (2013) ao afirmar que, quando o paradigma orientado pela hegemonia desloca o objeto da sombra para luz, ele não o ilumina, mas o deforma, ao não revelar tudo o que ele é. Além disso, esse deslocamento suprime as resistências e incorpora apenas aquilo que lhe interessa.

Os desafios atuais do Porto da Palha não são únicos. A menos de 500 metros de distância, outro porto público, o Porto da Praça da Princesa Isabel, também enfrentou problemas semelhantes de infraestrutura e acessibilidade espacial antes da implantação do Terminal Hidroviário Ruy Barata, última referência empírica desta pesquisa.

Fotografia 69 – Porto da Palha, Belém, Pará: os desafios do corpo vivido



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2022.

Nota: a área de atracagem de pequenas embarcações, como as rabetas, são utilizadas de forma improvisada e insalubre. Tais inadequações expõem os trabalhadores ao contato direto com a água, os entulhos e os lixos, comprometendo significativamente a segurança e a saúde.

5.3.2 O Porto da Praça Princesa Isabel: acessibilidade espacial entre demandas vividas do cotidiano e demandas turísticas

A concepção do Terminal Hidroviário, em 2020, surgiu com o discurso de promoção de melhorias urbanas para a comunidade local, incluindo os ribeirinhos que utilizavam o Porto da Praça Princesa Isabel. Embora a realidade pós-implantação esteja sendo construída de forma diferente do prometido. De certo, as melhorias de infraestruturas aconteceram, mas sob a luz de um projeto de modernização que excluiu diversas possibilidades presentes nas sombras e no vivido local, para iluminar apenas aquilo que era vendável do *design* e da cultura ribeirinha.

Para começar, o novo objeto tem uma funcionalidade específica e formal: servir como ponto de embarque e desembarque de passageiros. Em contrapartida, a prioridade não é o passageiro local, nem os ribeirinhos, mas o público que atende às demandas do mercado turístico, especificamente aquele que inclui as ilhas ribeirinhas nos seus roteiros.

Isso reforça a ideia de Silva (2022) que, para tornar a orla da Estrada Nova mais uma janela para o rio, o poder público sacrifica lugares de intensa vida e economia popular, removendo os negros e os ribeirinhos, para dar lugar a espaços vistosos de consumo e contemplação.

Antes da implantação do Terminal, o Porto se constituía uma grande plataforma sobre estrutura de concreto, funcionando como um portal democrático visual e de acesso ao rio. Por ser aberto a todos, era nesse porto que muitos ribeirinhos se sentiam seguros para atracar suas embarcações, o que facilitava a realização de suas atividades no centro da metrópole ou nas proximidades dele antes de voltar para casa.

Com a implantação do novo objeto, essa relação mais orgânica mudou significativamente. A forma espacial do Terminal Hidroviário centra-se em uma fachada retangular cega e monótona com janelas fixas que, ironicamente, estão impressas a imagem do rio e da floresta atrás dos seus muros. Essas características, de influência da arquitetura modernista, inviabilizam a permeabilidade visual e o contato mais direto com a paisagem ribeirinha. Embora se tenha um artifício estrutural de metal que remeta a um símbolo da cultura marajoara, é notável a concepção de projetos arquitetônicos que ainda negam os valores da floresta e do rio à cidade.

Fotografia 70 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: eliminação do portal em favor de uma janela controlável



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, set. 2025.

Nota: a concepção da forma espacial tipo caixa nega a cultura ribeirinha ainda viva nas margens. Ao eliminar a permeabilidade visual e maior contato com o rio em favor do uso de troca, essa arquitetura ignora a identidade local. Em se tratando de acessibilidade espacial, o tratamento das calçadas externas falha em obedecer às normas técnicas de acessibilidade.

A padronização desse Porto resultou em segregações ao limitar o acesso ao rio com o seu entorno, distanciando-se das diversas formas de apropriações criadas, ao longo dos anos, pelos vários sujeitos que animavam esse espaço, incluindo o ponto de festas, de encontros, de atracagem etc. com acesso livre (Fotografia 70). A perda dessa vitalidade é confirmada pelo Entrevistado 1 do Terminal Hidroviário, morador do bairro, que explica: “aqui era ponto de encontro, havia grandes festas nesse lugar e os ribeirinhos conseguiam atracar os seus barcos sem problemas”.¹⁸¹

A nova condição de Terminal turístico da orla sul apresenta uma nova espacialidade do capitalismo, uma vez que a prioridade do projeto, do investimento e da operação é oferecida na experiência do turista (segurança, banheiro, limpeza, controle etc.), dificultando a participação e o uso regular dos ribeirinhos. Tal aspecto se evidencia no relato da Entrevistada 2 do Terminal Hidroviário, uma prestadora de serviço do Terminal:

[...] aqui é um terminal turístico. Os moradores quase não passam por aqui, são bem poucos que usam para a travessia diariamente. Eles passam, sim, mas é totalmente diferente. Aqui temos banheiros, tem policiamento, tem uma segurança, é totalmente diferente do Porto da Palha.¹⁸²

Para uma moradora da Ilha do Combu, a Entrevistada 3 do Terminal Hidroviário, que é empreendedora e sempre precisa fazer a travessia para Belém, havia uma expectativa de uso público do novo porto, mas que foi direcionada apenas ao turismo. Para ela: “esse Terminal deveria ter como prioridade a população local e não apenas turistas. Não temos um porto público digno pra gente utilizar com maior liberdade pra ir em Belém e voltar”.¹⁸³

Esse relato reforça o uso, a logística e o controle do Terminal com horários para abrir e fechar, diferentes do ritmo de vida dos que precisam chegar à cidade ou ir às ilhas mais cedo, além das regras para acessá-lo, que cerceia a sensação de liberdade de muitos ribeirinhos. De acordo com a Entrevistada 2 do Terminal Hidroviário:

¹⁸¹ Informação concedida pelo Entrevistado 1 do Terminal Hidroviário, 67 anos, comerciante, morador do Condor, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 12 de janeiro de 2023.

¹⁸² Informação concedida pelo Entrevistada 2 do Terminal Hidroviário, 32 anos, prestadora de serviços do Terminal, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

¹⁸³ Informação concedida pelo Entrevistada 3 do Terminal Hidroviário, 52 anos, empreendedora, moradora da Ilha do Combu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

[...] aqui abre às 7h da manhã por causa dos alunos da ilha que ancoram aqui pra poder saltar, e vai até às 8h da noite [...] por ser um Terminal turístico, nem todos podem ficar ancorados. Alguns barcos podem encostar para deixar ou pegar alguém, porque é um terminal público. Mas só podem ficar atracados os barcos-escolares que deixam os alunos e os barcos associados que fazem as travessias dos visitantes às ilhas.¹⁸⁴

Ao analisar a materialidade do espaço sob a luz da lógica dominante, a nova forma espacial visa a uma maior durabilidade e a uma menor manutenção do objeto com a combinação de materiais símbolos da modernização das cidades, o concreto, aço, vidro etc. Além disso, inclui uma estrutura coberta que acompanha todo o trajeto dos usuários até chegar à plataforma flutuante que dá acesso às lanchas. Tal estrutura oferece conforto e proteção contra as intempéries, um ponto sensível frequentemente ignorado em projetos para áreas ribeirinhas, como já mencionado.

Mesmo dentro da lógica dominante, que exige uma forma espacial nova e padronizada conforme suas regras, o Terminal falha na própria luz ao não cumprir os requisitos impostos pelas normas de acessibilidade, como a NBR 15450/2007¹⁸⁵ (Brasil, 2007) e a NBR 9050/2020 (Brasil, 2020).

Se as incongruências aplicadas à prática fossem listadas e comparadas às normas oficiais, seriam muitas. Essas falhas se iniciam nas áreas externas, com vagas de estacionamento para pessoas com deficiência e idosos, e calçadas inadequadas, e estendem-se por diversas outras áreas. Tais problemas incluem incoerências com os pisos táteis, bilheterias sem atendimento prioritário, ausência de informações e comunicação acessível, banheiros com instalações incorretas e área de embarque e desembarque insegura. Além disso, há problemas com as embarcações e a falta de quadro especializado para o atendimento de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

A passarela rampada que dá acesso ao flutuante, por exemplo, é estreita e possui inclinação acentuada, o que limita o acesso confortável de pessoas com obesidade, idosos, gestantes e aqueles em cadeira de rodas. Especialmente no trecho de subida, a ausência de corrimão duplo exige força física e agilidade. Somado aos desníveis grotescos no final da rampa, tais aspectos são propícios para acidentes

¹⁸⁴ Informação concedida pela Entrevistada 2 do Terminal Hidroviário, 32 anos, prestadora de serviços do Terminal, moradora da Ilha de Murutucu, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 16 de maio de 2024.

¹⁸⁵ A ABNT NBR 15450/2007 (Brasil, 2007) é uma norma que institui critérios técnicos para a acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário.

[in]esperados, como tropeços, quedas e colisões. O projeto desconsidera esses desconfortos que só o vivido corporal (Lefebvre, 2013) pode apontar.

O acesso às lanchas é um dos pontos mais críticos para os passageiros. Embora a plataforma flutuante seja um elemento importante para a acessibilidade, ela carece de ajustes coerentes para as variações do nível das águas do rio. Essas variações deixam as embarcações ora em posição elevada, ora em posição baixa em relação ao piso do flutuante, o que impacta a segurança do embarque e desembarque que, sem elementos de apoio lateral, a ajuda física dos barqueiros se torna indispensável (Fotografia 71).

A experiência de desembarque na plataforma flutuante foi relatada pela Entrevistada 4 do Terminal Hidroviário, moradora de Belém, de 60 anos, com mobilidade reduzida na perna e usuária de muletas, que visitava a Ilha do Combu pela primeira vez. Em seu relato, destaca a insegurança e a necessidade de auxílio em decorrência de uma falha de projeto:

[...] aqui, a subida da rampa, mesmo com mobilidade nas pernas, foi mais tranquila. Mas quando pisei na balsa, que balança, a plataforma [flutuante] que balança, e pra subir não tem onde se segurar, aí eu precisei dela [acompanhante] pra me segurar, segurar na minha mão. Se tivesse um, como é? Um corrimão, seria beleza!¹⁸⁶

¹⁸⁶ Informação concedida pela Entrevistada 4 do Terminal Hidroviário, 60 anos, professora aposentada, moradora de Belém, com mobilidade reduzida e usuária de muletas, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 6 de abril de 2024.

Fotografia 71 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: dificuldades na transferência entre a lancha e a plataforma flutuante



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, dez. 2024.

Nota: o grande desnível entre o piso da lancha e a plataforma flutuante, junto com a ausência de corrimão para apoio, torna a transferência entre pisos dificultosa e perigosa, sendo necessário a ajuda de terceiros.

Embora haja a solidariedade dos barqueiros e dos fiscais, resíduos da cultura ribeirinha de proximidades, persistem situações que se tornam mais complexas. Isso ocorre porque nem todos se sentem confortáveis ou desejam ser carregados para vencer os obstáculos de acesso. Tais casos demandam apoio de tecnologias assistidas¹⁸⁷ e especializadas para lidar com as diversidades dos corpos amazônidas.

Para o Entrevistado 5 do Terminal Hidroviário, um belenense de 62 anos, usuário de cadeira de rodas, que foi até o porto na intenção de conhecer a Ilha do Combu, a experiência foi frustrante. As falhas de acessibilidade espacial e a ausência de um serviço personalizado para atender às suas necessidades específicas transformaram o que deveria ser um momento de lazer em uma experiência negativa por não conseguir embarcar:

[...] primeiro, ao chegar, o estacionamento estava obstruído por veículo não caracterizado ou identificado com o Símbolo Internacional de Acesso [para pessoas com deficiência] [...] faltou o rebaixamento do balcão de atendimento [...] as passarelas e o flutuante de acesso estavam ok, sem problema, mas não tem possibilidade de acesso com autonomia. Os barcos não apresentam acesso à área de embarque com segurança e não consegui embarcar.¹⁸⁸

Esses exemplos de falhas de acessibilidade, incluindo a de comunicação e de sinalizações táteis para a orientação de pessoas com deficiência visual e com baixa visão, configuram o porto como não acessível. Ao considerar a inflexibilidade das normas oficiais vigentes, logo, os responsáveis, gestores e técnicos, são passíveis de multas e outras sanções por seu descumprimento. Diante disso, é possível dizer que a concepção desse objeto padronizado, realizada de forma limitada e incompleta, reforça a ideia de uma acessibilidade incompleta, portanto, é uma cidadania incompleta e, assim, enganosa, como bem defende Santos (2020) (Fotografia 72).

¹⁸⁷ A tecnologia assistiva é definida como produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que tenham como objetivo promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social (Brasil, 2015b).

¹⁸⁸ Informação concedida pelo Entrevistado 5 do Terminal Hidroviário, 62 anos, empreendedor, morador de Belém, usuário de cadeira de rodas, em entrevista realizada em Belém (PA) no dia 17 de setembro de 2024.

Fotografia 72 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: a falta de manutenção do piso tátil afeta a rota acessível para pessoas com deficiência visual



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, jul. 2025.

Nota: a descontinuidade do piso tátil (direcional e de alerta), além de pessoas e cadeiras em cima da faixa, compromete a rota acessível, que deveria garantir o deslocamento seguro e autônomo de pessoas com deficiência visual e cegas. A falha nesse recurso descredibiliza o elemento, a tal ponto que, como observado na imagem, o senhor não o utiliza para o deslocamento e segue apenas o seu acompanhante.

Em abril de 2025, o Ministério Público Federal (MPF) do Pará¹⁸⁹ realizou a primeira perícia técnica de acessibilidade em um porto ribeirinho. O parecer técnico de nº 658/2024 (Brasil, 2025) foi taxativo: “o Terminal apresenta NÃO conformidade com as normas/diretrizes de Acessibilidade” (Brasil, 2025).

Esse documento, fundamentado em diversos dispositivos legais, detalha vários itens de acessibilidade e recomenda as soluções cabíveis, conforme as normas técnicas de acessibilidade, e notifica a Prefeitura de Belém. A notificação exige que sejam adotadas todas as medidas administrativas necessárias à regularização das ilicitudes existentes no Terminal Hidroviário Ruy Barata, devendo, para tanto, corrigir todas as irregularidades identificadas pelo Parecer Técnico (Brasil, 2025).

Embora tal Parecer esteja correto e sua atuação busque iluminar e corrigir todas as irregularidades de aplicação da norma técnica de acessibilidade no Terminal, tendo em vista a inclusão, o que chama atenção é a limitação do seu foco. Afinal, se a acessibilidade é para todos, não há menção sobre as formas de exclusão do corpo ribeirinho nesse Terminal. Em outras palavras, o documento ignora a crítica sobre o uso prático e existencial do espaço pelo corpo mais marginalizado daqueles que utilizam o porto como meio de vida para trabalho, saúde e subsistência, não para o lazer, cuja permissão de uso é mínima e controlada.

No Parecer Técnico, o item 7 apresenta uma observação que pode ser lida como uma forma de eliminação de resíduos ribeirinhos de resistências:

[...] deve-se avaliar a questão da acomodação de passageiros que aguardam as embarcações na área do trapiche, tendo em vista, as várias de situações encontradas (cadeiras sobre a rota acessível – piso tátil visual, pessoas apoiadas ou sentadas na estrutura do guarda-corpo, deitadas no chão) (Brasil, 2025, p. 32).

¹⁸⁹ O Ministério Público Federal, em que pese não possuir caráter vinculativo e obrigatório, tem as seguintes recomendações: (a) é meio extrajudicial voluntário e amigável de prevenção de litígio (art. 840 do Código Civil, em analogia), em tentativa do MPF instar a solução do problema sem sobrecarregar o Poder Judiciário; (b) constitui em mora o destinatário quanto às providências recomendadas (art. 397, parágrafo único do Código Civil), prevenindo responsabilidades (art. 867 do anterior Código de Processo Civil, em analogia, atual art. 727); (c) torna inequívoca a demonstração da consciência da ilicitude do recomendado, perdendo este a partir de então o argumento de que não sabia do caráter ilícito de sua conduta ativa ou omissiva, caracterizando, assim, o dolo ou má-fé para viabilizar futuras responsabilizações em sede de ação por ato de improbidade administrativa quando tal elemento subjetivo for exigido; e (d) constitui-se em elemento probatório em sede de ações cíveis ou criminais, registrando-se ainda que a manutenção de ação ou omissão ilegais em desconformidade com a presente Recomendação poderá implicar no manejo de todas as medidas administrativas e ações judiciais cabíveis para responsabilização civil, criminal e administrativa (Brasil, 2025).

Não obstante pareça banal, a observação revela o conflito entre a luz da norma técnica (o uso do espaço planejado, o objeto abstrato) e a sombra, os costumes locais como resistência (o uso real, espontâneo e não planejado).

Enquanto para a luz (racionalidade dominante), atos como “se apoiar, sentar ou deitar” são vistos como não conformidades e ilicitudes, justificadas pela existência de espaços com cadeiras concebidas para essa finalidade, para as sombras (as contrarracionalidades), o ato de sentar-se em estrutura não projetada é uma tentativa de tornar o espaço funcional e impessoal (controlável), em um lugar mais confortável e familiar, posto que isso lhe é negado. Esse ato, portanto, não é apenas um problema técnico, mas, sim, uma resistência que o Parecer sugere reprimir (Fotografia 73).

Assim sendo, a observação do Ministério Público Federal do Pará (Brasil, 2025), embora tecnicamente correta, não incorpora a dimensão socioespacial e cultural nas condições de acessibilidade de um objeto tão particular da região amazônica. Essa omissão, por sua vez, contribui para a supressão da sombra ribeirinha em favor de um turismo forjado. Tal movimento é contrário ao direito à cidade amazônica.

Ambos os portos, o Terminal Hidroviário Ruy Barata e o Porto da Palha, com suas particularidades, oferecem lições valiosas a ensinar. Dada a precarização do Porto da Palha, é factível que suas futuras melhorias urbanas sigam os mesmos moldes do Terminal Hidroviário. Nesse processo, o desafio é não repetir as falhas da construção de um espaço abstrato, que, supostamente, ainda que legalmente correto, ao mesmo tempo, esteja em conflito com as necessidades da vida urbana real e precarizada.

Uma síntese para o futuro do Porto reside em alcançar um processo de coexistências e hibridismo de potenciais. Isso implica usar a capacidade criativa local – flexibilidade equatorial (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021a, 2021b) – para aliar a durabilidade de materiais hegemônicos, como o concreto, o metal, o vidro etc., a uma forma espacial que, de fato, integre-se à estética e ao conforto térmico da arquitetura ribeirinha e dignifique as pessoas e suas práticas diárias.

Fotografia 73 – Terminal Hidroviário Ruy Barata, Belém, Pará: sentar como ato de resistência no espaço abstrato



Autoria: Érica Corrêa Monteiro, ago. 2024.

Nota: ao aplicar rigidamente a norma técnica de acessibilidade, o parecer ignora que, para os poucos ribeirinhos que circulam por ali, o tempo de espera não significa um turismo de passagem [espaço abstrato de Lefebvre (2013)], mas faz parte do cotidiano deles (ir e voltar da escola e do trabalho). Nesses momentos, eles encontram uma forma de se expressar e de se sentir confortáveis, visto que essa comodidade é negada. Embora se sentar nesse guarda-corpo seja perigoso, mesmo com os vãos fechados, conforme a norma recomenda, isso ainda pode acontecer. Portanto, em vez de tentar eliminar as sombras, seria mais interessante potencializá-las por meio de um *design* mais inclusivo, já existente, que é de criatividade desses povos, como o guarda-corpo/banco.

Mais do que estrutura física, o porto deve contemplar as dimensões sensoriais e culturais da existência prática dos diversos sujeitos que o utilizam, como meio de vida, de encontros, de solidariedades orgânicas e de sociabilidades. Nesse processo, a acessibilidade espacial não deve ser pensada de forma abstrata, de modo simplista para cumprimento da lei, mas, decerto, de forma concreta, isto é, de acesso funcional, social e cultural para quem depende dela para viver.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das análises apresentadas, é pertinente retomar a contextualização acerca das profundas transformações do espaço regional amazônico, intensificadas a partir da década de 1960. Com a inserção do espaço amazônico ao sistema global capitalista, outra dinâmica econômica surge e desdobra-se em mudanças na estrutura urbana regional, no processo de urbanização, além de difundir a sociedade urbana como novo modo de vida na região (Trindade Júnior; Tavares, 2008).

Nesse processo de modernização e de suposto desenvolvimento da região, acompanhado de uma seletividade do capital, muitas cidades amazônicas assimilaram os novos valores urbanos de modo distintos em uma complexidade cheia de conflitos e contradições. As transformações do espaço amazônico não acontecem em um processo homogêneo, isto é, da mesma forma em todas as cidades, porquanto há os choques com as realidades locais e há os processos de resistências às imposições hegemônicas.

Dessa maneira, as influências da sociedade urbana (Lefebvre, 2016) expandem-se além da cidade, da esfera material (tecnosfera) e adentram o imaginário da população (psicosfera) (Santos, 2008; 2012b). Nesse contexto, a globalização se apresenta como uma fábula da felicidade (Santos, 2020), manifestando-se de forma distinta em cada contexto urbano amazônico. Isso ocorre porque cada lugar, com sua força, tem as suas próprias dinâmicas socioespaciais, culturais e econômicas.

Com a assimilação desse novo modelo social urbano moderno, surgem conflitos e embates. De um lado, estão as normas, a rigidez, o tempo rápido, a racionalidade única e hegemônica para atender às forças do mercado. Do outro, estão o tempo e o ritmo lentos, as normas tácitas, as tradições e os costumes locais. Essa dinâmica cria necessidades novas, além de desejos de consumos, modos de vida e cotidianos que a sociedade precisa assimilar e aos quais precisa se adaptar.

Enquanto muitas cidades amazônicas assimilaram esse processo de forma intensa e com adaptações forçadas, resultando em efeitos nocivos e perversos em sua paisagem e em sua gente em nome do lucro, outras reagiram de maneira distinta, como os espaços urbanos ribeirinhos. Por serem cidades ricas em conteúdo que respeitam costumes, hábitos e ritmos ligados à floresta, ao rio e às dinâmicas herdadas do passado, o modo de vida urbano moderno, comandado pela lógica do

capital, não encontrou forças para ser integrado completamente em sua forma pura e nociva de imposição.

A resistência cultural da vida urbana ribeirinha é factual, mas não a torna imune às tentativas de dominação do capital. Essa dominação se expressa na forma de pensar e construir a cidade por meio da homogeneização dos sistemas de objeto e de ação nos espaços urbanos (Santos, 2013). A tendência de padronizar e importar modelos de urbanização, de paisagismo, de moradia, de rua, de porto etc., concebidos em seus materiais símbolos da arquitetura internacional, nas cidades dos trópicos, atua como uma ferramenta de controle do capital sobre o território e a vida da população.

A padronização do espaço abstrato, por seu turno, elimina as identidades territoriais das culturas tradicionais e, conseqüentemente, as suas sombras, que são as manifestações não planejadas e criativas das práticas do corpo vivido (Lefebvre, 2013). Isso ocorre independentemente do tamanho da cidade em que esses universos e microcosmos ribeirinhos se inserem, seja ela uma pequena cidade, seja uma média, ou, ainda, uma metrópole.

Não por acaso, a precarização dos espaços públicos do cotidiano ribeirinho, como as estivas, as pontes, as passarelas de madeiras, os portos, os trapiches etc., é uma constante histórica. A desvalorização desses objetos configura-se como uma forma de apagamento cultural, pois reflete diretamente nas condições precárias de acessibilidade espacial e no corpo vivido, daqueles que sentem o desconforto, a dor e o esforço físico para realizar suas atividades diárias nesses ambientes construídos.

Essa situação é tão marcante que a precariedade física se associa à estiva de madeira, ao porto de madeira, e o objeto e o material tradicional acabam sendo estigmatizados, a exemplo do que ocorre no bairro do Capim Marinho, em Afuá, na Décima Avenida do Congós, em Macapá e no Porto da Palha, em Belém. Desvia-se, assim, o foco das causas reais às negligências públicas e à falta de manutenção ou de investimentos para potencializar suas melhorias de acessibilidade coerentes com as suas formas-conteúdo.

Essa associação equivocada abre caminho para a substituição de soluções locais e mais orgânicas por uma padronização abstrata, conforme Lefebvre (2013). Essa inclui normas de acessibilidade espacial e é concebida sob uma lógica racional, normativa e técnica que busca ignorar o espaço vivido, isto é, as práticas, os costumes

e as necessidades reais da comunidade (Lefebvre, 2013), o que vai de encontro ao direito à cidade baseado no modo de vida dessas populações, consoante ao que nos inspira Lefebvre (2016). Isso foi notado no Terminal Hidroviário Ruy Barata e no Porto da Palha, em Belém, na Décima Avenida do Congós, em Macapá e na Cidade de Afuá. As três cidades, com seus respectivos recortes ribeirinhos, constituíram perfis diferenciados do referencial empírico desta pesquisa, com implicações de acessibilidade não tão diferenciadas entre si.

Sem investimentos para potencializar melhores condições de acessibilidade nas estivas, nas pontes, nas passarelas, nos portos, nos trapiches e nas embarcações, esses objetos seguem fadados ao sucateamento e à substituição gradual. Com o sucateamento, perde-se a oportunidade de ter o valor de uso e simbólico desses objetos conhecidos, reconhecidos e devidamente valorizados nas legislações estaduais e municipais como forma-conteúdo da particularidade regional.

Isso não representa uma rejeição à modernização de formas espaciais e materiais de conteúdo hegemônicos; pelo contrário, significa buscar um caminho de reconciliação para os desafios de acessibilidade espacial, unindo a técnica moderna e a identidade territorial e cultural do espaço urbano ribeirinho.

De acordo com o art. 24, inciso I, da Constituição Federal (Brasil, 1988), compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre o direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico; além de instituir, nos incisos XVI e XIV, respectivamente, a proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico e a proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência (Brasil, 1988). Isso significa ser responsabilidade da União, do Estado e do Município adequarem ou contribuírem para essa compatibilidade de modelos gerais das leis e normas às realidades locais.

Essa convergência exige estudos de acessibilidade espacial que contemplem as vivências e as necessidades reais de pessoas com ou sem deficiência e/ou com a sua mobilidade reduzida sobre esses objetos. O olhar mais sensível relacionado aos sistemas de objetos e ações, sobretudo, na concepção de objetos que vão ao encontro das ações, é importante para viabilizar a proteção histórica e cultural das expressões socioespaciais das particularidades e singularidades amazônicas.

A importância de um documento técnico reside em sua capacidade de abordar a diversidade e a complexidade das formas urbanas, com temporalidades e

espacialidades diversas que coexistem ou se hibridizam de forma tensa ou não dentro do ambiente da floresta e dos rios, de forma a atentar para uma urbanodiversidade presente no espaço amazônico (Trindade Júnior, 2015a; 2013).

Esse documento é relevante para mapear complexidades, desafios e potenciais locais que permitam a construção de uma acessibilidade que seja, de fato, coerente culturalmente com a região. Sem esse documento, as normas técnicas de referência, criadas para as realidades do Centro-Sul, continuarão a ter força de lei no território de uso amazônico.

Esse argumento reitera a noção de urbanodiversidade de Trindade Júnior (2010, 2015a), por intermédio da qual se defende uma mudança profunda na aplicação de políticas de ordenamento territorial na Amazônia. O autor propõe a possibilidade de políticas urbanas de caráter mais plurais, diversas, inclusivas e descentralizadas, que se atentem e ajustem-se a essa diversidade urbana reconhecidamente complexa e diferenciada, em confronto com o modelo único nacional que insiste em negar as diversidades regionais.

Diante disso, resta afirmar que a análise das três cidades, a partir do porte como variável de diferenciação, confirma-as como representativas da diversidade urbana amazônica. Os recortes empíricos – a cidade de Afuá, a Décima Avenida do Congós, em Macapá, além do Porto da Palha e o Terminal Hidroviário Ruy Barata, em Belém – demonstram que essas cidades, com expressões urbanas ribeirinhas, fragmentadas ou não, expressam-se em sua formação particular (socioespacial, históricas, cultural etc.) e vivências cotidianas, além de processos de resistências. Com efeito, tais especificidades e particularidades tornam cada uma dessas cidades singulares e distintas entre si, mesmo dentro de uma universalidade comum. Portanto, cada cidade se torna, simultaneamente, singular, particular e universal, como defende Corrêa (2022).

Embora esta análise se concentre em um aspecto específico da diversidade urbana na Amazônia ribeirinha, essa compreensão, mesmo que limitada, busca avançar nas discussões que reforcem a ideia da construção de uma acessibilidade espacial ribeirinha, da cidade da floresta, para superar a sobreposição de uma acessibilidade espacial abstrata. Assim, os recortes empíricos das três cidades indicam que uma proposta de futuro com soluções locais, específicas e decididas pela própria população é uma viabilidade para além da teoria, é um movimento em curso.

Para começar, as passarelas tradicionais de madeira e as de concreto suspenso de Afuá, a passarela de concreto sobre o lago do Congós em Macapá e o Porto da Palha em Belém representam sistemas de objetos e ações distintos entre si, apesar de suas formas se manifestarem como elemento comum entre as cidades e seus espaços ribeirinhos.

Esses objetos, por sua vez, são completamente diferentes das cidades referências do Centro-Sul, o que prova que a região não é homogênea como reiteradamente foi interpretada em relação ao território nacional. Sua interpretação do urbano deve ser dialética; portanto, é necessário que sejam adotadas soluções mais específicas, decididas localmente pela população e em favor de seus interesses.

As intervenções urbanas realizadas em Afuá tem muito a ensinar sobre a sua relação entre as práticas sociais e sua ecologia espacial, humana e cultural, com a sua socrionatureza (Swyngedouw, 2009). Conquanto não esteja alheia à modernização da sociedade e do seu território (Trindade Júnior, 2013), a sociedade local é resistente às forças nocivas da lógica do capital de espaço abstrato (Lefebvre, 2013), de tal forma que ela se apresenta dotada de flexibilidade equatorial (Trindade Junior; Leite; Oliveira, 2022).

Posto que existam as forças de poder, que negligenciam as formas tracionais das passarelas de madeira que, gradualmente, são substituídas pelas de concreto suspenso sobre a várzea, as novas ruas demonstram a capacidade criativa dos afuaenses de adaptação e apropriação de materiais hegemônicos em favor das necessidades urbanas locais.

As ruas de concreto suspensas sobre várzea seguem as formas espaciais e as medidas das passarelas antigas, que abrigam as práticas e o vivido local, e preservam a identidade tradicional da madeira nos mobiliários, nos recantos com bancos para descansos, nas suas praças e nas cores da cidade. É essa integração culturalmente mais sensível que facilita sua aceitação, como visto nas discussões.

Mesmo que a cidade de Afuá mantenha um forte vínculo de relações enraizadas, heranças do passado, de pertencimento e de valores da floresta e do rio, o processo de urbanização não é passivo, mas, sim, dialético. Com isso, torna-se necessário apreender as principais falhas e as possibilidades observadas nos bairros Central e Capim Marinho. As soluções tradicionais ensinam sobre uma concepção mais orgânica com o meio ecológico, ao passo que as novas ruas ensinam sobre a

durabilidade, a manutenção e, sobretudo, a capacidade afuaense de flexibilidade equatorial, conforme a noção de Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021a, 2021b).

A síntese futura poderia, assim, potencializar projetos urbanos que contemplem uma união adequada dos dois materiais (madeira e concreto), um plano de arborização para amenizar o desconforto térmico, de saneamento básico compatível às áreas de várzea e uma acessibilidade espacial que seja, de fato, ribeirinha.

Para isso, é necessário destacar que a cidade deve incluir as diferentes vivências de pessoas com deficiência e com a sua mobilidade reduzida em seus projetos urbanos, pois sua existência precisa ser visibilizada nos diversos âmbitos da sociedade afuaense. A cidade tem o dever de acolhê-las enquanto corpo vivido e liberto em todos os seus objetos de uso público e coletivo. É fundamental garantir a esses grupos minoritários o direito da escuta e da fala (Santos, 2014c). Isso se justifica pela força de Lei de Inclusão (Brasil, 2015b), mas também porque Afuá, enquanto uma das cidades da floresta e de contrarracionalidades, projeta-se para um futuro possível e alternativo de vida urbana na Amazônia.

Por um caminho mais íngreme, mas tão relevante quanto a cidade de Afuá, tem-se o processo de modernização da Décima Avenida do Congós, situada no bairro do Congós em Macapá. As intervenções urbanas de substituição das pontes de madeira, em 2022, são comemoradas como uma vitória da comunidade, em razão de um histórico abandono do poder público, desde a década de 1980, das populações que vivem e sobrevivem nas áreas úmidas, popularmente chamadas de ressacas.

A construção da nova passarela de concreto também assimila as formas espaciais da ponte antiga, mas, diferente de Afuá, sua concepção se faz de modo abstrato, incluindo uma acessibilidade abstrata, a qual se alinha à ideia de Lefebvre (2013). Em outras palavras, foi um melhoramento urbano técnico, pontual e incompleto que demonstrou a falta de preocupação com as necessidades reais da comunidade local.

A passarela de concreto trouxe melhorias significativas para o deslocamento das pessoas, destacando-se por seu piso regular e antiderrapante e por sua durabilidade e menor tempo de manutenção. Contudo, falha ao não solucionar os problemas preexistentes, como os das dimensões inadequadas que causam conflitos de usos por diversos usuários. A nova estrutura também negligencia casos extremos, como o da fiação elétrica e o da precariedade do abastecimento de água (dependência

de bomba d'água), um fato reclamado pelos moradores em entrevistas, o que evidencia a falta de diálogo com a comunidade.

A acessibilidade espacial, considerada um protótipo, não consegue alcançar seu objetivo, porque o olhar técnico, com vistas ao cumprimento de lei, ignorou o poder das práticas e as vivências do corpo vivido daqueles que utilizam frequentemente essa passarela. O problema reside, marcadamente, no descumprimento de orientar e proteger as pessoas com deficiência visual e com baixa visão que vivem nessa área.

A nova passarela, portanto, substitui uma estrutura precarizada sem resolver suas falhas sociais e as carências básicas essenciais. Se, de certa forma, evidencia-se uma lógica de acessibilidade e de cidadania incompleta, enganosa (Santos, 2014c), de outra, é precisamente a partir dessa intervenção que se torna factível identificar falhas e possibilidades futuras por meio dos processos de resistências presentes ali, de modo que uma gestão responsável e mais sensível pode aderir em projetos futuros mais inclusivos.

Apesar dos problemas existentes, deve-se ressaltar os processos de resistências como sombras que não conseguem ser eliminadas. Por uma questão de sobrevivência, os moradores se apropriam do espaço construído criando espacialidades novas e regras tácitas para uma boa convivência. Essa atuação reflete-se nas relações de proximidades, que se fortificaram no CASP e que se tornou uma ferramenta importante que potencializa a voz da comunidade na luta por sua permanência e melhores condições de vida.

Quanto ao Porto da Palha em Belém, esse pequeno espaço público, situado em uma porção da orla sul da metrópole amazônica, é um lugar que mantém fortes vínculos com as cidades e A comunidades rurais tradicionais ribeirinhas. A expressão ribeirinha na metrópole se manifesta na sua forma espacial, na dinâmica econômica, nos costumes, nos hábitos, nas práticas e nas vivências do cotidiano dos diversos sujeitos que constroem a história desse lugar.

Entretanto, o Porto da Palha sofre com o grande abandono público, sendo considerado um espaço de vida urbana precarizada. Esse abandono, somado à grande pressão externa das forças mercadológicas para a modernização da orla fluvial, voltado ao mercado turístico, sugere que o seu destino será provavelmente uma intervenção de modernização do objeto, a exemplo do que aconteceu com o seu vizinho, o Terminal Hidroviário Ruy Barata.

Ao considerar que o Terminal Hidroviário foi concebido sob uma visão abstrata, NOS termos de Lefebvre (2013), ele exemplifica a falha de um projeto urbano padronizado. Por só priorizar materiais e estética não amazônicos, ele nega todo o potencial do *design* e da arquitetura ribeirinha. Essa intervenção, na verdade, finge dialogar com a proposta de valorização da cultura local, o que apenas reforça a desconexão com o contexto urbano ribeirinho.

Quando sua função é prioritariamente para o turista, significa que seu uso é idealizado para um público efêmero e de tempo rápido, que o torna apenas uma porta de entrada para o consumo turístico, pouco conectado com os valores locais. Isso elimina as sombras, a função orgânica, caótica e sensorial do porto tradicional, que é um lugar de trabalho, de comércio, de encontros, de sociabilidades e um meio de vida.

Quando a acessibilidade espacial é pensada de forma abstrata, isto é, sob a lógica do mercado turístico, ela subverte a sua própria finalidade. Em vez de focar nas necessidades reais de diferentes vivências do corpo experienciado enquanto meio de vida, a prioridade é dada à lei e às normas técnicas para um “acesso para todos”. Isso, na prática, transforma o acesso em um privilégio que beneficia apenas uma minoria, portanto, nega o direito à cidade.

Essa falha se evidencia no uso do ambiente construído. Se a rampa, por exemplo, pode acolher de forma segura um turista usuário de cadeira de rodas para o seu passeio, ela deveria, igualmente, acolher o trabalhador com uma rasa de açai nos ombros. A acessibilidade ribeirinha precisa ser pensada de maneira a garantir que o corpo vivido do turista, do morador e do trabalhador não esteja associado somente ao desconforto e ao esforço físico nesses objetos do cotidiano ribeirinho.

Assim, a esperança é que, a partir de falhas e potencialidades observadas no exemplo do Terminal Hidroviário Ruy Barata, o futuro do Porto da Palha não seja traçado por projetos alheios, mas concebido por um caminho que o leve ao encontro das relações históricas e orgânicas enraizadas ao longo dos anos. Espera-se que a gestão demonstre sensibilidade para enxergar e reconhecer uma verdade simples, a de que as proposições de soluções para esse porto já estão lá e foram delimitadas pelos desejos e pelo conhecimentos da própria comunidade que vive, sobrevive e resiste nessa porção urbana ainda ribeirinha belenense.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz N. Brasis de Aziz. [Entrevista cedida ao] Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). **Revista Desafio do Desenvolvimento**, Brasília, DF, Ano 9, n. 72, p. 42-44, 2012.

AB'SABER, Aziz N. Da Serra Pelada à Serra dos Carajás. *In*: AB'SABER, Aziz Nacib. **Amazônia: do discurso à práxis**. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 237-286.

AB'SABER, Aziz N. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. 4. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2007.

AB'SABER, Aziz N. Zoneamento econômico e fisiográfico da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 15-24, 2010.

ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. 256 p.

AFUÁ. **Lei complementar nº 001/2006, de 20 de setembro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade de Afuá. Afuá, PA: Prefeitura Municipal de Afuá [2006].

AFUÁ. **Decreto nº 231, 26 de setembro de 2014**. Proíbe o uso do Trapiche Municipal de Afuá, e a utilização de suas instalações para fins que não sejam de transporte fluvial, e dá outras providências. Afuá, PA: Prefeitura Municipal de Afuá, [2014]. Disponível em: <https://www.afua.pa.gov.br/wp-content/uploads/2015/10/Decreto-231-2014-Pro%C3%ADbe-uso-do-Trapiche-Municipal-para-eventos-e-reuni%C3%B5es-set.2014.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2022.

AFUÁ. **Memorial Descritivo**: construção da E.M.E.F. em madeira com duas salas de aulas. Afuá, PA: Secretaria de Infraestrutura, 2018.

ALBERTO JUNIOR, Carlos A. Por conta própria, moradores mantêm limpa área alagada em Macapá há mais de uma década: rotina de moradores de casas suspensas é exemplo para outras áreas periféricas. **G1 AP** [online], Macapá, 6 abr. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/04/06/por-conta-propria-moradores-mantem-limpa-area-alagada-em-macapa-ha-mais-de-uma-decada.ghtml>. Acesso em: 18 set. 2025.

ALVES, Glória da Anunciação. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, Brasil, v. 23, n. 3, p. 551-563, 2020. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.163307. Disponível em: <https://revistas.usp.br/geousp/article/view/163307>. Acesso em: 6 fev. 2025.

AMORIM, João Paulo de A. O processo de formação e metropolização da região metropolitana de Macapá – breves reflexões. **Geografia Ensino &**

Pesquisa, [S.l.], v. 23, p. e45, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/39329>. Acesso em: 13 dez. 2021.

ANDRADE, Diego. Hospital de Clínicas acolhe pacientes e dá exemplo de atendimento humanizado. **Rede Pará**. 05/07/2016. Disponível em: <https://redepara.com.br/n/133848>. Acesso em: 25 ago. 2022.

ARENZ, Karl Heinz. **Filhos e filhas do Beiradão**: a formação sócio-histórica dos ribeirinhos da Amazônia. Santarém: Faculdades Integradas do Tapajós-FIT, 2000, 89 p.

ARENZ, Karl Heinz. Anticabocismo. **Revista de Estudos de Cultura**, n. 3, p. 27-38, set./dez. 2015.

A VOZ DO CAIXEIRO. Micelania: Affuá. Anno 1, n. 26. Pará: Domingo, 3 de agosto de 1890. Disponível em: <https://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/voz-caixeiro/704504>. Acesso em: 10 fev. 2025.

BARTHEM, Ronaldo; GOULDING, Michael; VENTICINQUE, Eduardo. **Atlas do estuário amazônico**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2024. Disponível em: <https://aguasamazonicas.org/wp-content/uploads/2024/05/ATLAS-DO-ESTUARIO-AMAZONICO-1.pdf>. Acesso em: 28 out. 2025.

BASTOS, Ananda B.; NERY, Paula F.; MORAIS, Taís O. de; COSTA, Jodival M. A Produção da desigualdade na ocupação habitacional de áreas de Ressaca em Macapá – AP. **CONEXÕES**. Belém. v. 7, n. 2, p. 103-125. jul./dez., 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/conexoeser/article/view/17309>. Acesso em: 2 fev. 2025.

BASTOS, Luciene M. **Sociedade, indivíduo e fetiche**: a constituição da subjetividade no âmbito da indústria cultural. 2007. 126 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Educação) Faculdade de educação, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2007.

BECKER, Bertha K. **A urbe da Amazônia**: a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013. 88 p.

BELÉM. **Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Belém, PA: Câmara Municipal, 2008. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/paginas/planodiretoratual.php>. Acesso em: 2 mar. 2022.

BIBAS, Luna Barros. **O espaço tradicional em contexto periférico**: inadequações e tensões entre visões de mundo: o caso de Afuá. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

BOBBIO, Norberto. A dialética de Marx. *In: Nem com Marx, nem contra Marx*. São Paulo: Editora UNESP, 2006. p. 121-147.

BOLETIM Informativo Nova cartografia Social da Amazônia – nossas vidas, nossos direitos: portal da Amazônia. *In: ALMEIDA, A. W. B. e et al. (coord.). Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia*, Ano 2, n. 3 (ago. 2009). Manaus: UEA Edições/ PPGAS-UFAM, 2009. p. 16.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do Pensamento Marxista**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso: 10 dez. 2020.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16450/2007**: Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário. Rio de Janeiro, 2007.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537/2016**: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso. Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro, 2016.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2004**: Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004b.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2020**: Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2020.

BRASIL. **Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850**. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Rio de Janeiro: RJ, Palácio do Rio de Janeiro, 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0601-1850.htm. Acesso em: 28 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 1.318, de 30 de janeiro de 1854**. Manda executar a Lei n. 601, de 18 de setembro de 1850. Rio de Janeiro: Palácio do Rio de Janeiro, 1854. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DIM&numero=1318&ano=1854&ato=ff00TPn5EMJRVt357>. Acesso em: 2 ago. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 5.296, de 2 de dez. de 2004**. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2004a. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm.
acesso em: 24 abr. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm. Acesso: 20 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998**. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 25 ago. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000**. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2000. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm. Acesso em: 26 ago. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 10 dez. 2020.

BRASIL. **Lei nº 11.977, de 2009**. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.197-43, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm. Acesso em: 24 ago. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2015a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso: 20 ago. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Congresso Nacional, 2015b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso: 20 nov. 2020.

BRASIL. Ministério Público Federal. **Parecer técnico de nº 658/2024**. Brasília, DF: MPF, abr. 2025. p. 31-33. Disponível em: <https://transparencia.mpf.mp.br/conteudo/diarios-e-boletins/diario-eletronico-dmpf-e/2025/DMPF-EXTRAJUDICIAL-2025-04-08.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2025.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 3481, de 2019**. Altera a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), entre outros assuntos, para incluir a construção de palafitas em áreas alagadiças no respectivo programa. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2019. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/137275>. Acesso em: 24 ago. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Parecer CNE/CES nº 948, de 25 de março de 2021**. Dispõe sobre a alteração da Resolução CNE/CES n. 2, de 17 de junho de 2010, que institui as Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, bacharelado, e alteração da Resolução CNE/CES n. 2, de 24 de abril de 2019, que institui as Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Engenharia, em virtude de decisão judicial transitada em julgado. Brasília, DF: MEC, 2021. Disponível em: https://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=128041-pces948-19&category_slug=outubro-2019&Itemid=30192. Acesso em: 24 out. 2025.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

CALDEIRA, Altino B. O patrimônio cultural e as calçadas de pedra portuguesa. **Câmara Portuguesa de Minas Gerais**, 2 dez. 2020. Disponível em: <https://www.camaraportuguesamg.com.br/post/o-patrim%C3%B4nio-cultural-e-as-cal%C3%A7adas-de-pedra-portuguesa>. Acesso em: 27 dez. 2021.

CAMBIAGHI, Silvana Serafino. **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

CARDOSO, Ana Claudia D. *et al.* A estrutura socioespacial da Região Metropolitana de Belém: reflexões sobre a distribuição dos tipos sócio-ocupacionais de 1990 a 2000. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 10, p. 143-183, 2007. DOI: <http://dx.doi.org/10.5801/ncn.v10i1.76>

CARDOSO, Ana Claudia D. *et al.* Morfologia urbana das cidades amazônicas: a experiência do Grupo de Pesquisa Cidades na Amazônia da Universidade Federal do Pará. **URBE – Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S.l.], v. 12, p. 1-18, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190275>

CARDOSO, Ana Claudia D. **O espaço alternativo: vida e forma urbana nas baixadas de Belém**. Belém: EDUFPA, 2007.

CARLOS, Ana Fani A. Espaço público e nova urbanidade no contexto do direito à cidade. **Confin**s – Revista Franco-brasileira de Geografia, São Paulo, n. 18, 2013. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.8391>

CARLOS, Ana Fani A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007. 85 p.

CARMO, Eunápio Dutra do; SANTOS, Tamiris Sanches dos; COSTA, Taynara Lopes. Cultura e arte ribeirinhas marajoaras: histórias, resistência e atualidade no território das águas e florestas. **Revista Humanidades e Inovação**, v.7, n.15, p. 467-483, 2020. Disponível em:< <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadeseinovacao/article/view/2999> >. Acesso em: 25 ago. 2025.

CARVALHO, Bianca M. de. **Habitação popular na Amazônia**: o caso das ressacas na cidade de Macapá. Curitiba: Appris, 2020. 247 p.

CASTRO, Edna Maria R. de (org.). **Belém de águas e ilhas**. Belém: CEJUP, 2006.

CASTRO, E. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais. **Papers do NAEA**, Belém, n. 92, p. 1-16, maio 1988. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/11834>. Acesso em: 5 fev. 2025.

CASTRO, Edna Maria R. de. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais. *In*: CASTRO, Edna Maria R. de (org.). **Faces do trópico úmido: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente**. Belém: CEJUP/UFPA-NAEA, 1997. p. 212-242.

CASTRO, Edna Maria R. de; SANTOS, Maria Antonieta. Belém de água e de portos: ação do Estado e modernização na superfície. *In*: CASTRO, Edna Maria R. de (org.). **Belém de águas e ilhas**. Belém: CEJUP, 2006. p. 25-43.

CASTRO, Edna Maria R. de. Prefácio – cidades amazônicas: ícones do espaço- tempo. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Vilas e cidades da Amazônia**: paisagens, memórias e pertencimentos. Belém: Paka-Tatu, 2021. p. 11-19.

CASTRO, E. Amazônia na encruzilhada: saque colonial e lutas de resistência. *In*: CASTRO, E. (org.) **Territórios em transformação na Amazônia**: saberes, rupturas e resistências. Belém: NAEA, 2017. p. 19-49. Disponível em: <https://naea.website/editora-naea/Livros/isbn/978-85-7143-155-3.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2025.

CELLARD, André. A análise documental. *In*: POUPART, Jean *et al.* (org.). **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Trad. Ana Cristina Nasser. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

CHAGAS, Marco A. Macapá: um Município-Estado – “palavras para reconciliação da natureza com sua urbe antes do fim do mundo”. In: TOSTES, José Alberto. (org.). **Os distintos olhares do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá – 2004**. Macapá: UNIFAP, 2020. p. 11-24.

CHAVES, Túlio Augusto P. V. **O plano de urbanização de Belém**: cidade e urbanismo na década de 1940. 2016. 217 f. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016. Disponível em: https://repositorio.ufpa.br/bitstream/2011/7227/1/Tese_PlanoUrbanizacaoBelem.pdf. Acesso em: 3 abr. 2025.

CORREIA, José L. F. S. O método dialético e a geografia: uma contribuição desde Milton Santos. **Contribuciones a Las Ciencias Sociales**, São José dos Pinhais, v. 17, n. 1, p. 7935-7949, 2024. DOI: <https://doi.org/10.55905/revconv.17n.1-478>

CORREA, Ana L.; MORAES, Carolina. Ocupações informais em áreas de ressaca em Macapá- AP. **Formas de morar**, 2020. Disponível em: <https://formasdemorar.escoladacidade.edu.br/2020/12/01/ocupacoes-informais-em-areas-de-ressaca-em-macapá-ap/>. Acesso em: 6 fev. 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. Notas sobre diferenciação espacial. **Geousp**, v. 26, n. 1, abr. 2022. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/193069>. Acesso em 20 de fevereiro de 2024.

COSTA, Lara M. **Cultura é natureza**: tribos urbanas e povos tradicionais. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

COSTA, Sandra Maria F. Da construção à instalação de uma cidade, no estado do Pará: a formação da cidade de Afuá. **História**, São Paulo, v. 39, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2020019>

COSTA, Sandra Maria Fonseca da; ROSA, Nilton Carlos. O processo de urbanização na Amazônia e suas peculiaridades: uma análise do delta do rio Amazonas. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 81–105, 2017. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/149>. Acesso em: 6 fev. 2025.

COUTO, Mayra Hermínia S. H. F. **Qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial na Amazônia**: acessibilidade e políticas públicas. 2015. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém, 2015. Disponível em:

https://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/7773/1/Tese_QualidadeVidaUsuarios.pdf. Acesso em: 3 jan. 2025.

CRESWELL, John W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa:** escolhendo entre cinco abordagens. 3. ed. Porto Alegre, RS: Penso, 2014. 341p.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa:** métodos qualitativo, quantitativo e misto. Trad. Luciana de Oliveira da Rocha. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007. 248 p.

CRUZ, Maria C. O conceito de formação espacial: sua gênese e contribuição para a geografia. **GEOgraphia**, v. 5, n. 9, 2009, p. 67- 83. DOI: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2003.v5i9.a13444>

CRUZ NETO, Otávio. O trabalho de campo como descoberta e criação. *In:* MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa social:** teoria, método e criatividade. 26. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2007, 51-66 p.

CRUZ, Valter do C. O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre a identidade ribeirinha na Amazônia. *In:* TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia:** mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 49-68.

DAVID, Robert Carvalho de A. **As dinâmicas do transporte fluvial de passageiros no Estado do Amazonas.** 2010. 122 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Ciência Humanas e Letras, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

DERENJI, Jussara da S.; DERENJI, Jorge. **Igrejas, palácios e palacetes de Belém.** Brasília, DF: Iphan, 2009. 228p.

DIAS, Mário B.; SILVA, Maria J. B. Afuá: Veneza Marajoara, Pará-Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, v. 2, p. 1-19, jul./dez. 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451744820407>. Acesso em: 19 dez. 2021.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro. Como criar espaços mais acessíveis para pessoas com deficiência visual a partir de reflexos sobre as nossas práticas projetuais? *In:* ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal:** caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 95-104.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro; PIARDI, Sônia Maria Demeda G. **Promovendo acessibilidade nos edifícios públicos:** Programa de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas edificações de uso público. Florianópolis: MPSC, 2012, 161p.

DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. A acessibilidade como fator de construção do lugar. *In:* ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro

de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal**: caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 81-94.

ENGELS, Friedrich. **A dialética da natureza**. 6.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

FERRARA, Lucrécia D. [Entrevista concedida a] Regiane Miranda de Oliveira Nakagawa. Espaço e interdisciplinaridade: o conceito de espaço na obra de Milton Santos e suas interfaces com a comunicação e a semiótica. **Intexto**, Porto Alegre, n. 37, p. 6-21, 2016. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/intexto/article/view/68752>. Acesso em: 3 abr. 2025.

FERNANDES, Ana Paula C. dos S. **Educação Especial nas Ilhas**. Curitiba: Appris, 2018. 285 p.

FERNANDES, Ana Paula C. dos S.; FERNANDES, Alexandre S. A (in) acessibilidade nos transportes e as pessoas com deficiência da comunidade ribeirinha da Amazônia paraense. **Revista Cocar**, Belém, v. 10, n. 19, p. 240-264, jan./jul. 2016. Disponível em: <http://páginas.uepa.br/seer/index.php/cocar>. Acesso em: 22 fev. 2024.

FERNANDES, Natália; MARCHI, Rita de Cássia. A participação das crianças nas pesquisas: nuances a partir da etnografia e na investigação participativa. **Rev. Bras. Educ.**, Rio de Janeiro, v. 25, jan. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/s1413-24782020250024>

FERREIRA, Alvaro. A cidade no século XXI: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FILHO, Gildo Magalhães dos Santos. Construindo um itinerário histórico do desenho universal: normatização nacional e internacional da acessibilidade. *In*: ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal**: caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 35-44.

FONTES, Edilza Joana Oliveira. **O pão nosso de cada dia**: um estudo sobre padeiros e forneiros em Belém do Pará nos anos de 1940 a 1954. 1993. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 1993, p. 294. DOI: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.1993.63840>

FORMIGOSA, Marcos M.; COSTA, Kéli Cristina J. F.; GIESE, Jhennifer Lorena F.; MILEO, Irlanda do Socorro de O. A Acessibilidade de uma escola ribeirinha num dado contexto da Amazônia Paraense. **Formação (Online)**, [S.l.], v. 29, n. 54, p. 123-144, 2022. DOI: <https://doi.org/10.33081/formacao.v29i54.8065>

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. **Cultura cabocla/ribeirinha**: mito, lendas e transculturalidade. São Paulo: Annablume, 2004. 373 p.

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto; WITKOSKI, Antônio Carlos; MIGUEZ, Samia Feitosa. O ser da Amazônia: identidade e invisibilidade. **Cienc. Culto**, São Paulo, v. 61, n. 3, p. 30-32, 2009. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252009000300012&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 1º out. 2021.

GARCIA JUNIOR, Guiler Oliveira. **Preposição de um Instrumento para Avaliação dos Terminais Hidroviários de Passageiros**: Estudo de Caso no Estado do Pará. 2023. 131 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval) – Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/server/api/core/bitstreams/8e218d38-6b5b-4f70-a3ff-7aefcdd0cd82/content>. Acesso em: 3 mar. 2025.

GASKELL, George. Entrevistas individuais e grupais e. *In*: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p. 64-89.

GODOY, Arilda Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/wf9CgwXVjpLFVgpwNkCgnnC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 1º fev. 2026.

GOMES, Paulo Cesar da C. Espaço público, espaços públicos. **GEOgraphia**, Niterói: Universidade Federal Fluminense, vol. 20, n. 44, p. 155-119, set./dez. 2018. DOI: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2018.v1i44.a27557>

GONÇALVES, Amanda Cristina O.; CORNETTA, Andrei; ALVES, Fábio; BARBOSA, Leonard Jeferson G. A operacionalização do Nossa Várzea no estado do Pará. *In*: ALVES, Fábio. (org.). **A Função Socioambiental do Patrimônio da União na Amazônia**. Brasília, DF: IPEA, 2016. p. 51-62.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. O ensino de design universal nas universidades. *In*: ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal**: caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 45-56.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite**: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014. 320p.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11 ed., Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HAMRAIE, Aimi. Universal Design and the Problem of “Post-Disability” Ideology. **Design and Culture**, v. 8, p. 285-309, 2016. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17547075.2016.1218714>. Acesso em: 19 fev. 2024.

IBGE. Censo demográfico de 2010. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.12957/rdc.2017.23262/>. Acesso em: 25 out. 2021.

IBGE. Censo demográfico de 2025. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, 2025. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2025/estimativa_dou_2025.pdf/. Acesso em: 25 out. 2025.

IBGE. Censo Demográfico 2022: pessoas com deficiência e pessoas diagnosticadas com transtorno do espectro autista - resultados preliminares da amostra. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102178.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2026.

IBGE. Pesquisa de Orçamentos Familiares: 2008-2009. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://portaldeboaspraticas.iff.fiocruz.br/biblioteca/esquisa-de-orcamentos-familiares-2008-2009/>. Acesso em: 25 out. 2024.

IBGE. Cidades e Estados. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>. Acesso em: 25 ago. 2024.

IBGE. **Região de influência das cidades**: 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/regic/pdf/REGIC_2018.pdf. Acesso em: 25 ago. 2025.

IMRIE, Rob. Universalism, Universal Design and Equitable Access to the Built Environment. **Disability and rehabilitation**, v. 34, p. 873–882, 2011. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/51770719>. Acesso em: 19 fev. 2024.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 296 p.

Konrad, Annika. M. (2021). Access fatigue: The rhetorical work of disability in everyday life. **College English**, v. 83, n.3, p.179-199, jan. 2021. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/26998253>. Acesso em: 20 fev. 2024.

KOSIK, Karel. **Dialética do Concreto**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1976. 230 p.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013. 456 p.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991. 301 p.

LEFEBVRE, Henri. **Marxismo**: uma breve introdução. Porto Alegre: L&PM, 2019. 128 p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Itapevi: Nebli, 2016. 155 p.

LEITE, Gabriel. Pensando o espaço de todos: Milton Santos e a construção do campo do planejamento urbano e regional. **Novos Cadernos NAEA**, [S.l.], v. 23, n. 2, out. 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/9204>. Acesso em: 24 maio 2024.

LEITE, Rogerio Proença. Política dos usos: a construção dos lugares no espaço público. *In*: LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Editora da Unicamp, 2004. p. 284-319.

LENCIONI, Sandra. **Casas do Brasil 2013**: habitação ribeirinha na Amazônia. São Paulo: Museu da Casa Brasileira, v.5, 2013. 172 p.

LENCIONI, Sandra; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Pesquisa socioespacial**: reflexões sobre métodos e técnicas de investigação científica. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2024. 168 p.

LIMA, Andrey Faro de. A fronteira caribe/Amazônia: Música, Identidade e Transnacionalismo. *In*: **Reunião Equatorial de Antropologia** – Reunião de Antropólogos do Norte Nordeste. Direitos diferenciados, conflitos e produção de conhecimento. Maceió, 2015. v. 1. Disponível em: <https://evento.ufal.br/anaisreaabanne/>. Acesso em: 3 mar. 2025.

LIMA, Michel de Melo. **Territórios de uso comum na Amazônia**: relação sociedade-natureza e modernização do espaço regional. 2020. Tese (Doutorado em Planejamento do desenvolvimento), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

LIMA, Viviana Mendes; COSTA, Sandra Maria Fonseca da; SANTOS, Lucas de Sousa; MONTAIA, Gustavo Rodrigo Milaré. Desenvolvimento Regional e a Vulnerabilidade Socioambiental das Pequenas Cidades da Amazônia: Um Estudo de Afuá, Pará. **Revista do Desenvolvimento Regional**, vol. 28, 2023. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5520/552078284041/html>. Acesso em: 4 fev. 2025.

LIMONAD, Ester. A insustentável natureza da sustentabilidade. Da ambientalização do planejamento às cidades sustentáveis. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 123-142, jan./jun., 2013.

LOIZOS, Peter. Vídeo, filme e fotografia como documento de pesquisa. *In*: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p. 137-155.

LOPES, Siméia de Nazaré. **O comércio interno no Pará oitocentista**: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855. 2002. 152 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do desenvolvimento), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

LOMBA, Roni Mayer; NOBRE-JÚNIOR, Benedito B. A relação rural-urbano a partir das cidades ribeirinhas: o papel do comércio popular (feiras) na cidade de Afuá (PA). **Confin**s. Revista Franco-brasileira de Geografia, [S./], n. 18, 2013. DOI: <https://doi.org/10.4000/confin.8405>

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma estética marxista**: sobre a categoria da particularidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. 298 p.

MACAPÁ. **Decreto-lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943**. Cria os Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União [1943]. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5812-13-setembro-1943-415787-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso: 20 nov. 2024.

MACAPÁ. **Lei Estadual nº 0455, de 22 de julho de 1999**. Dispõe sobre delimitação e tombamento das áreas de ressaca localizadas no Estado gestão do Amapá e dá outras providências. Amapá, AP: Diário Oficial do Estado do Amapá [1999]. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/ap/lei-ordinaria-n-455-1999-amapa-dispoe-sobre-delimitacao-e-tombamento-das-areas-de-ressaca-localizadas-no-estado-do-amapa-e-da-outras-providencias>. Acesso: 26 out. 2025.

MACAPÁ. **Lei nº 0835, de 27 de maio de 2004**. Dispõe sobre a ocupação urbana e periurbana, reordenamento territorial, uso econômico e ambiental das áreas de ressaca e várzea localizadas no Estado do Amapá e dá outras providências. Amapá, AP: Diário Oficial do Estado do Amapá [2004a]. Disponível em: <https://www.mpap.mp.br/pagina/leis-prodemac>. Acesso: 20 out. 2025.

MACAPÁ. **Lei complementar nº 26, de 20 de janeiro de 2004**. Institui o Plano Diretor de desenvolvimento urbano e ambiental do município de Macapá e dá outras providências. Amapá, AP: Câmara Municipal de Macapá [2004b]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ap/m/macapa/lei-complementar/2004/3/26/lei-complementar-n-26-2004-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-e-ambiental-do-municipio-de-macapa-e-da-outras-providencias>. Acesso: 20 out. 2025.

Mace, Ronald. Universal Design: barrier-free environments for everyone. **Designers West**, v. 33, p.147-152, 1985.

MALHEIRO, Bruno C.; RIBEIRO, Rovaine; VELOSO, Tiago; VILAR, Beatriz de S. Territórios da diferença: a relação cidade e rio na Amazônia e sua expressão metropolitana na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 157-183.

MALHEIRO, Bruno C. **Portos, Portas e Postais**: experiências, discursos e imagens produzindo a orla fluvial de Belém (PA). 2009. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas 2003.

MARIANO, Silvana A. O sujeito do feminismo no pós-estruturalismo. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 3 n. 13, p. 483-505, set./dez. 2005.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O. *et al.* (org.). **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 121-192.

MARINHO, Tatiana A. S. *et al.* Tipos de Áreas Úmidas Amazônica. *In*: LOPES, Aline; PIEDADE, Maria Teresa Fernandez. **Conhecendo as áreas úmidas amazônicas**: uma viagem pelas várzeas e igapós. Manaus: Editora INPA, 2015. p. 33-40.

MARTINEZ, César Augusto F. Entrevista com Erik Swyngedouw. **GEOSUL**, Florianópolis, v. 33 n. 67, p. 277-287, maio/ ago. 2018. DOI: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2018v33n67p277>

MARTINS, Fernanda. **Letras que flutuam**. Belém: Secult-PA, 2021.

MARTINS, José de S. (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MATSUNAGA, Melissa. A arte de morar: registro no meio do mundo. (Orgs.). *In*: PONTES, Louise; MATSUNAGA, Melissa. (org.). **Macapá, entre cidade e natureza**: caminhos a apre(e)nder. Macapá, AP: UNIFAP, 2024. p. 94-139. Disponível em: <https://www2.unifap.br/editora/files/2024/07/Macapa-entre-cidade-e-natureza.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2025.

MATSUNAGA, Melissa. **Quando a água vira cidade**: urbanização e moradia em Macapá/AP. 2021. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021.

MAUÉS, Raymundo H.; VILLACORTA, Gisela M. Pajelança e encantaria amazônica. *In*: PRANDI, Reginaldo (org.). **Encantaria brasileira**: o livro dos mestres, caboclos e encantados. Rio de Janeiro: Pallas, 2002. p. 20-45.

MEGUIS, Thiliane R. B. **Rios (em) movimentos**: mobilidades turísticas nas Ilhas do Combu e de Cotijuba - Pará. 2023. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos

Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/16327>. Acesso em: 3 mar. 2025.

MELLO, Anahi G. de; FERNANDES, Felipe Bruno M. Guia de Orientações Básicas sobre Gênero, Deficiência e Acessibilidade. *In*: Seminário Internacional Fazendo Gênero. 10.. 2017. **Anais** [...]. Florianópolis, 2017. Disponível em: <https://filosofia.paginas.ufsc.br/files/2017/08/Guia-de-orienta%C3%A7%C3%B5es-b%C3%A1sicas-sobre-g%C3%AAnero-defici%C3%AAncia-e-acessibilidade-1.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2024.

MENEZES, Tainá Marçal dos S. Referências ao projeto de arquitetura pelo tipo palafita amazônico na vila da barca (Belém – PA). 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/8620>. Acesso em: 19 ago. 2024.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 21. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 26. ed. Rio de Janeiro, RJ: Vozes, 2007. 80 p.

MONTE, Kellyson. [sobre o Festival do Camarão]. [entrevista concedida a] Jota Barbosa. **Afuá**: histórias, raízes e tradições. Afuá: Secretaria de Cultura de Afuá, 2025. 17min24. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=osbUspfrAhA>. Acesso em: 29 abr. 2025.

MONTEIRO, Érica C. **Acessibilidade espacial em calçadas de estivas no Pará**: estudo de caso na Ilha do Combu e na cidade de Afuá. 2015. 299 f. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

MONTOIA, Gustavo Rodrigo M.; COSTA, Sandra Maria F. O ribeirurbano e as cidades da Amazônia: a construção de uma antropogeografia. **Novos Cadernos Naea**, Belém, v. 22, n. 2, p. 183-204, maio/ago. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/6547>. Acesso em: 1º jul. 2021.

NASCIMENTO, Cristiane. Governo do Amapá garante mobilidade urbana com construção de passarela de concreto no Igarapé da Fortaleza. **Governo do Amapá**. 2024. Disponível em: <https://agenciaamapa.com.br/noticia/25359/governo-do-amapa-garante-mobilidade-urbana-com-construcao-de-passarela-de-concreto-no-igarape-da-fortaleza>. Acesso em: 9 abr. 2023.

NAKAGAWA, Regiane M. O. Espaço e interdisciplinaridade: o conceito de espaço na obra de Milton Santos e suas interfaces com a comunicação e a semiótica. **Intexto**, Porto Alegre, n. 37, p. 6-21, 2016. DOI: <https://doi.org/10.19132/1807-8583201637.6-21>

NEVES, Eduardo G.; CASTRIOTA, Rodrigo. Urbanismos tropicais. **PISEAGRAMA**, Belo Horizonte, edição especial Vegetalidades, p. 64-73, set. 2023.

NINO, Aldones; MARTINS, Mariana; NUNO, Rau; ANDRADE, Rubens. A cidade aquática de Afuá. *In*: ANDRADE, Rubens; NUNO, Rau; NINO, Aldones; MARTINS, Mariana (org.). **Afuá**: fragmentos de paisagens e cotidianos, Rio de Janeiro: Paisagens Híbridas, 2016. P. 27-46.

NUNES, Débora Aquino; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. (Sobre)vivências ribeirinhas na orla fluvial de Marabá-Pará: agentes, processos e espacialidades urbanas. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 15, n. 1, p. 209-238, ago. 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/10834/7467>. Acesso em: 14 ago. 2025.

OLIVEIRA, Betty. A dialética do singular-particular-universal. *In*: ABRANTES, Angelo Antonio; SILVA, Nilma Renildes da; MARTINS, Sueli Terezinha Ferreira (Org.). **Método histórico-social na psicologia social**. Petrópolis: RJ: Vozes, pp. 25-51, 2005. Disponível em: <https://evoluieducacional.com.br/wp-content/uploads/2012/08/OLIVEIRA-B.-A-Dialetica-do-Singular-Particular-Universal.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2024.

OLIVEIRA, Helbert Michel P. **Dos grandes objetos aos objetos de grandeza cidadã**: interiorização do ensino superior público e ordenamento cívico-territorial na Amazônia paraense. 2025. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2025. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1ubHuUeHXdhFnX4-ZjtlaZtOVvrSEq1dx/view>. Acesso em: 3 out. 2025.

OLIVEIRA, José Aldemir de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Ciência e Cultura**, v. 58 n. 3, p. 27-28, 2006. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v58n3/a13v58n3.pdf>. Acesso em: 5 fev. 2023.

OLIVEIRA, José Aldemir de. As Cidades da Amazônia: Novas Territorialidades e Velhas Exclusões Reencontradas. **Caderno Prudentino de Geografia**, São Paulo, v. 21, p. 53-70, 1999.

OLIVEIRA, José A.; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

OLIVEIRA JÚNIOR, Jair Antonio de. **Arquitetura Ribeirinha sobre as águas da Amazônia**: o habitat em ambientes complexos. 2009. 204 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José B. Infraestruturas, transportes e rede urbana na Amazônia: análises e perspectivas. **Cadernos do Desenvolvimento**, [S.l.], v. 18, n. 36, p. 79-113, 2024. Disponível em: <https://www.cadernosdodesenvolvimento.org.br/cdes/article/view/752>. Acesso em: 8 out. 2025.

OLIVEIRA, Samuel Antonio M. **Elementos do materialismo histórico e dialético**. Jundiaí: Paco Editorial, 2019. 284 p.

ONO MISUKO, Maristela. Design, Cultura e Identidade, no contexto da globalização **Revista Design em Foco**, vol. 1, n. 1, p. 53-66, jul./dez., 2004. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/661/66110107.pdf>. Acesso em: 10 out. 2025.

Ortiz, Renato. **Mundialização e cultura**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

PACHECO, Agenor Serraf. **Marajó: o coração da Amazônia - afroindígenas e agostinianos em práticas interculturais no regime das águas**. Manaus: Editora Valer, 2024. 464 p.

PARÁ. **Lei nº 9.311, de 17 de setembro de 2021**. Dispõe sobre a obrigatoriedade de barcos, navios e ferry-boat, a destinarem um espaço reservado para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, atarem suas redes nas embarcações no Estado do Pará. Belém: Assembleia Legislativa do Estado do Pará, 2021. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pa/lei-ordinaria-n-9311-2021-para->. Acesso em: 8 out. 2025.

PÁRA. Governador 1901-1909: Augusto Montenegro. **Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo**. Paris: Chaponet, 1908. Disponível em: <https://obrasraras.fcp.pa.gov.br/publication/file/albuns/albumdoestadopara1908/2/>. Acesso em: 8 out. 2025.

PARÁ. **Decreto nº 403, de 2 de maio de 1896**. Eleva a categoria de cidade a villa de Affuá (grafia do documento oficial). Afuá: PA, Congresso do Estado, [1896]. Disponível em: <https://obrasraras.fcp.pa.gov.br/publication/file/legislacoes/coleccaodeleisdoestadadopara1896-1900/38/#zoom=z>. Acesso: 27 ago. 2025.

PARÁ. **Lei nº 324, de 6 de julho de 1895**. Divide, civilmente, o estado do Pará em cidades, vilas, povoações e declara a maneira de ser elevado qualquer lugar à categoria de povoação, vila e cidade. Coleção de Leis do Estado do Pará, Belém, 1900.

PENN, Gemma. Análise semiótica de imagens paradas. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, Georg. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p. 319-342.

PEREIRA, Edir A. Dias. Faces da cidade ribeirinha de Mocajuba: paisagem e imaginário geográfico amazônico. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro

da; TAVARES, Maria Goretti C. (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia:** mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 73-92.

PEREIRA, Airton R. **A luta pela terra no sul e sudeste do Pará:** migrações, conflitos e violências. 2013. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

PIECADE, Maria Teresa Fernandez *et al.* Iniciando a viagem pelas Áreas Úmidas da Amazônia. *In:* LOPES, Aline; PIECADE, Maria Teresa Fernandez. **Conhecendo as áreas úmidas amazônicas:** uma viagem pelas várzeas e igapós. Manaus: Editora INPA, 2015. p. 15-22.

PONTE, Juliano Pamplona X. **Cidade e água no estuário guajarinho.** 2010. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

PORTILHO, Ivone dos Santos. **Políticas de desenvolvimento urbano em espaços segregados:** uma análise do PDSA na cidade de Macapá (AP). 2006. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/items/58ed802a-4e73-41d4-9f5d-4713cd60c7f4>. Acesso em: 6 fev. 2025.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. A construção da condição fronteiriça do oeste amapaense (1947-2014). **Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional**, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 145–173, 2014. DOI: 10.7867/2317-5443.2014v2n1p145-173. Disponível em: <https://ojsrevista.furb.br/ojs/index.php/rbdr/article/view/4457>. Acesso em: 6 fev. 2025.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete; ORNSTEIN, Sheila Walber. Apresentação: trajetória da acessibilidade no Brasil. *In:* ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal:** caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 9-18.

PREISER, Wolfgang F. E. Das políticas públicas à prática profissional e à pesquisa de avaliação de desempenho voltadas para o desenho universal. *In:* ORNSTEIN, Sheila Walber; PRADO, Adriana Romeiro de Almeida; LOPES, Maria Elisabete (org.). **Desenho Universal:** caminho da acessibilidade no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010. p. 19-32.

QUINTANILLA, Miguel Angel. **Breve dicionário filosófico.** 2. ed. Aparecida: Santuário, 1996.

RENTE NETO, Francisco; FURTADO, Lourdes G. A ribeirinidade amazônica: algumas reflexões. **Cadernos de Campo (São Paulo - 1991)**, São Paulo, v. 24, n. 24, p. 158-182, 2015. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9133.v24i24p158-182>

ROCHA, Matheus. Governo entrega novo terminal hidroviário de Afuá nas segunda-feira (24). **Agência Pará**, set. 2023. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/pauta/7428/governo-entrega-novo-terminal-hidroviario-de-afua-nas-segunda-feira-24>. Acesso em: 20 fev. 2025.

RODRIGUES, Ágila F. A. C. **A produção do espaço pelo e para o turismo na Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu (Belém-Pará)**. 2018. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/10294>. Acesso em: 3 mar. 2025.

RODRIGUES, Ágila F. A. C. Consumo na e da natureza: políticas ambientais e práticas de turismo na ilha do Combu. **Paper do NAEA**. v. 28, n. 3, p. 400-418. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/download/8362/6132>. Acesso em: 2 mar. 2025.

RODRIGUES, Ágila F. A. C. Os espaços insulares de Belém: usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais. 2024. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/16315>. Acesso em: 3 mar. 2025.

RODRIGUES, Bruno de Oliveira.; MADEIRA FILHO, Wilson. Bionecropolítica nas áreas de ressaca em Macapá/AP. **PRACS** – Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 12, n. 1, p. 39-48, jan./fev. 2019.

RODRIGUES, Julio Cezar Macedo; BERNADI, Nubia. A ABNT NBR 9050: A difusão da acessibilidade pela Norma. *In: Anais do VIII Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído e do IX Seminário Brasileiro de Acessibilidade Integral*. São Paulo: Blucher, 2020. p. 250-264. DOI 10.5151/eneac2020-27. Disponível em: <https://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/a-abnt-nbr-9050-a-difuso-da-acessibilidade-pela-norma-34794>. Acesso em: 20 fev. 2024.

RODRIGUES, Roberta *et al.* Urbanização das baixadas de Belém-PA: transformações do habitat ribeirinho no meio urbano. *In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 15., 2013. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2013. p. 1-17.

RODRIGUES, Venize. Memórias de Guerra em Belém Antiga. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 24., 2007. **Anais [...]**. São Leopoldo: Associação Nacional de História, 2007. Disponível em: <http://www.eeh2014.anpuh-rs.org.br/resources/anais/anpuhnacional/S.24/ANPUH.S24.1158.pdf>. Acesso em: 3 mar. 2025.

RODRIGUES, Venize. Cidade e trabalho: Belém em múltiplas vozes. *In*: Simpósio Nacional de História, 26., 2011. **Anais** [...]. São Paulo: ANPUH, 2011. Disponível em: [https://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300936401_arquivo_cidadeetrabalho\(textocompleto\).pdf](https://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300936401_arquivo_cidadeetrabalho(textocompleto).pdf). Acesso em: 4 mar. 2025.

RUMMENHOELLER, Tanith Olórtogui del Castillo de. Cidade Tropical: descaracterizando o espaço urbano na Amazônia Sul Ocidental?”. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO, 2008. **Anais** [...]. Belém do Pará: NAEA, 2008.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2012a. 392 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2014a. 136 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2014b. 120 p.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2014c. 176 p.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2014d. 176 p.

SANTOS, Milton. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. **Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 6, p. 5-20, jan./jun. 1999.

SANTOS, Milton. O Dinheiro e o Território. **GEOgraphia**, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 7-13, 1999. DOI: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia1999.v1i1.a13360>

SANTOS, Milton. O lugar: encontrando o futuro. **RUA**: Revista de arquitetura e urbanismo, [S.l.], v. 4, n. 1, 2008. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/rua/article/view/3113>. Acesso em: 13 abr. 2022.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2012b. 96 p.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**: da crítica da Geografia a uma geografia crítica. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 30. ed. Rio de Janeiro: Record, 2020. 174 p.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-100, jun. 1977.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método *In: Espaço e sociedade*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982. 156p.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2013. 176 p.

SANTOS, Milton. Da cultura à indústria cultural. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano. 19, mar. 2000. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1903200006.htm>. Acesso em: 18 mar. 2024.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 22. ed. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SANTOS, Romário V. **(Re)estruturação e formação do aglomerado urbano de Macapá e Santana na Amazônia Setentrional Amapaense**. 2016. 197 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2016. Disponível em: <http://repositorio.unifap.br:80/jspui/handle/123456789/296>. Acesso em: 3 abr. 2025.

SANTOS, Romário V.; AMARAL, Márcio Douglas B. A metropolização do espaço no Amapá: por uma abordagem socioespacial da região metropolitana de Macapá. **Novos Cadernos NAEA**, [S.l.], v. 26, n. 2, ago. 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/12130/10448>. Acesso em: 7 fev. 2025.

SANTOS, Romário V.; SANTOS, Emmanuel R. C. Forma urbana e processos socioespaciais: Reflexões sobre o Aglomerado Urbano de Macapá e Santana na Amazônia Setentrional Amapaense. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, [S.l.], v. 4, n. 1, p. 93-116, 2016. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/27>. Acesso em: 8 abr. 2025.

SANTOS, Romário V.; LIMA, Gabriel V. B. A.; LIMA, José J. F. Metrôpoles de Papel” na Amazônia: horizontes Lefebvrianos na produção do espaço em Macapá-Santana, Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 25, e202302pt, 2023. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202302pt>

SARGES, Maria de N. **Belém**: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). 3. ed. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SCHEIBE, Roberta. **Tempos de chorar e de sorrir no espaço da morada**: um estudo socioantropológico de mulheres resistentes marcadas pela tragédia em Macapá- AP. 2016. 382 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

SEABRA, Odette. Territórios de uso: cotidiano e modo de vida. **Cidades**, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 181-206, jun. 2004.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, Dirley Furtado da; LIMA, Hermano Machado Ferreira. A exclusão social dos moradores da área de ressaca do bairro do Congós no município de Macapá. **Inovação & Tecnologia Social**, v1, n. 2, p. 26-37, 2019. Disponível em:

<https://revistas.uece.br/index.php/inovacaotecnologiasocial/article/download/2045/2892/12077>. Acesso em: 4 fev. 2025.

SILVA, Jackeline Susann S. S. Deficiência, Diversidade e Diferença: idiossincrasias e divergências conceituais. **Educ. rev.**, Belo Horizonte, v. 38, e3655, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1590/0102-4698368536551>

SILVA, Jakson S. Lugar de vida popular e bem viver em Belém (PA): pertencimento, tradição e Identidade. **Humanitas**, [S.l.], v. 2, n. 1-2, p. 95-116, 2022.

SILVA, Joseli M.; ORNAT, Marcio J.; CHIMIN JUNIOR, Alides B. O Legado de Henri Lefebvre para a constituição de uma geografia corporificada. **Caderno Prudentino de Geografia**, [S.l.], v. 3, n. 41, p. 63-77, 2019. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/6404>. Acesso em: 14 abr. 2025.

SILVA, Marcos A. P. da; MALHEIRO, Bruno Cezar P.; RIBEIRO, Rovaine. Territórios do uso nas margens da cidade: a identidade territorial ribeirinha na orla fluvial de Belém-PA (Brasil). In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005. **Anais [...]**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

SILVA, Marcos A. P. da; RIBEIRO, Rovaine. Portos e Trapiches como Imagem de Belém: Sociabilidades e Identidades Urbanas à Margem da Metrópole. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. **Anais [...]**. Belém: ANPUR, 2007.

SILVEIRA, Flávio L. A.; BASSALO, Terezinha de F. R. Corpos em equilíbrio: imagens e cotidiano ribeirinho no Porto do Açaí e na Ilha do Maracujá, Belém (PA). In: **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, [S.l.], v. 19, n. 3, p. 1049-1074, 2012. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702012000300014>

SIMONIAN, Ligia T. L. Palafitas, estivas e sua imagética na contemporaneidade urbanorrural a Pan-Amazônia. **Papers do NAEA**, Belém, n. 267, p. 1-32, jun. 2010. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/11363/7832>. Acesso: 6 ago. 2024.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: Natureza, Capital e a Produção do Espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOARES, Marlena. Redinhas de leitura do Casulo Alegria. Juruti, Pará. 17 ago. 2022. Instagram: @marlena.amazonia. Disponível em: https://www.instagram.com/p/ChXlv_5uBtP/?igshid=NjZiMGI4OTY=. Acesso em: 17 ago. 2022.

SOUSA CERQUEIRA, Reginaldo. Brega, brega pop e tecnobrega: um estudo sobre performatividade de gênero na cultura musical paraense. **Fênix - Revista de História e Estudos Culturais**, [S. l.], v. 19, n. 1, p. 473–493, 2022. Disponível em: < <https://www.revistafenix.pro.br/revistafenix/article/view/924>>. Acesso em: 27 jan. 2026.

SOUZA, Josiane do Socorro A. **Qualidade de vida urbana em áreas úmidas: ressacas de Macapá e Santana** – AP. 2003. 124 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Política Ambiental) – Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2003.

SOUZA, Luana R. **Cartografia das controvérsias [manuscrito]**: entre ação direta e luta institucional na produção de uma ocupação informal em palafitas na cidade de Macapá (AP). 2019. Dissertação (Mestrado) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019.

SOUZA, Luana R. Controvérsias e fragilidades do Plano Diretor sobre ocupações informais em áreas de ressaca. *In*: TOSTES, José Alberto (org.). **Os distintos olhares do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá** – 2004. Macapá: UNIFAP, 2020. p. 119-134.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Geografia, paisagens e a felicidade. **GeoTextos**, [S. l.], v. 9, n. 2, p.219-232, 2013. DOI: 10.9771/1984-5537geo.v9i2.9109.

SOUZA, Reginaldo J. **Paisagem e socionatureza: olhares geográficos-filosóficos**. Chapecó: Ed. UFFS, 2018. 133 p.

SPIVAK, Gayatri Chakravorty. The Rani of Sirmur: an Essay in Reading the Archives. **History and Theory**, Middletown, vol. 24, n. 3, p. 247-272, oct. 1985. Disponível em: < https://postcolonial.net/wpcontent/uploads/2019/11/spivak_readingarchive.pdf>. Acesso: 05 jan. 2026.

STAKE, Robert E. **Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam**. Porto Alegre: Penso, 2011.

SWYNGEDOUW, Erik. A Cidade como um Híbrido: Natureza, Sociedade e Urbanização-Cyborg. *In*: ACSELRAD Henri. **A Duração das Cidades: Sustentabilidade e Risco nas Políticas Urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 99-120.

TAKIYAMA, Luís Roberto *et al.* **Projeto zoneamento ecológico econômico urbano das áreas de ressacas de Macapá e Santana, estado do Amapá: relatório técnico final**. Macapá: IEPA, 2012.

TAVARES, João Paulo N. Características da climatologia de Macapá-AP. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 15, n. 50, p. 138-151, jun. 2014. DOI: <https://doi.org/10.14393/RCG155026031>

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida** – uma interpretação da Amazônia. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961. 492 p.

TOSTES, José Alberto. **Os distintos olhares do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá** – 2004. Macapá: UNIFAP, 2020. 154p.

TOZI, Fábio. **Rigidez normativa e flexibilidade tropical**: investigando os objetos técnicos no período da globalização. 2012. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-30042013-094602/publico/2012_FabioTozi_VCorr.pdf. Acesso em: 5 fev. 2024.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da *et al.* Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do Rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, [S.l.], p. 117-133, 2011.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Laços e nós: dinâmicas sub-regionais e interfaces cidade-rio na Amazônia. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, n. esp. EGAL, p. 1-16, 2011.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Entre o público e o privado: agentes e estratégias de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-Pará (Brasil). **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, [S.l.], v. 9, 2005. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/925>. Acesso em: 7 mar. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Revista Cidades**: Urbanização Difusa e Cidade Dispersa, [S.l.], v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015b.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA**, Belém, n. 321, p. 1-22, dez. 2013.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. De volta ao rio: estratégias de gestão e de (re)apropriação do espaço urbano na área central de Belém. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 145-156.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível

nacional. **Cidades**, Presidente Prudente, Grupo de Estudos Urbanos, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul./dez. 2021. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12587>. Acesso em: 25 out. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Estratégias de desenvolvimento e discurso do “declínio” em políticas de requalificação urbana no Brasil e na Europa. **Revista Cidades**, [S.l.], v. 7, n. 11, p. 193-218, 2021. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12231>. Acesso em: 26 out. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Pensando a Modernização do Território e a Urbanização Difusa na Amazônia. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. SPE, p. 93-106, 2015a.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Regionalização, Cidades e Urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, v. 17, n. 43, p. 222-239, jan./abr. 2023. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/actageo/article/view/8062/3959>. Acesso em: 18 jul. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Vilas e cidades da Amazônia: paisagens, memórias e pertencimentos**. Belém: Paka-Tatu, 2021. 160p.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, E. M. R. (org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 273-294.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas B.; MALHEIRO, Bruno Cezar P. Praticando a geografia em ambientes não-escolares: uma experiência na orla fluvial de Belém-Pará. **Geografia Ensino & Pesquisa**, [S. l.], v. 18, n. 1, p. 85–98, 2014. DOI: 10.5902/223649947481. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/7481>. Acesso em: 3 fev. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas; SANTOS, Emanuel Raimundo C. Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém. In: CASTRO, Edna Maria R. (org.). **Belém de águas e ilhas**. Belém: CEJUP, 2006. p. 59-84.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; LEITE, Gabriel Carvalho S.; OLIVEIRA, Helbert Michel P. Amazônia: saberes locais, solidariedade orgânica e flexibilidade equatorial. **RA’EGA: o espaço geográfico em análise**, Curitiba, v. 52, p. 84-107, 2021a. DOI: <https://doi.org/10.5380/raega.v52i0.75488>

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; LEITE, Gabriel Carvalho S.; OLIVEIRA, Helbert Michel P. **O pensamento de Milton Santos e a Amazônia**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021b.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; SANTOS, Emanuel Raimundo C.; RAVENA, Nírvia. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, M. A. P. (org.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p. 12-43.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; SANTOS, Tiago V. dos. Para além da cidade: entre fragmentações e permeabilidades, os desafios do planejamento e da gestão urbana no espaço metropolitano de Belém. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 4, n. 4, p. 20-50, dez. 2011. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/16664>. Acesso em: 24 abr. 2022.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, Marcos A. P; AMARAL, Márcio Douglas B. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008. p. 27-48.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da C. Cidades ribeirinhas na Amazônia: uma apresentação do tema. *In*: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da C. (org.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008. p. 9-12.

VALLE, Ivan Manoel R.; ALVES, Natália Y. M.; COSTA, Jodival M. Projeto vila ribeirinha: conjunto habitacional para área de ressaca em Macapá (AP). **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, [S.l.], v. 9, n. 1, p. 137-156, jan./jun. 2016.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Editora da UFPR, 2004.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 2001.

XAVIER, Marcus. Lugar, Pluralidade da Existência e Democracia. **Revista Brasileira Estudos Urbanos Regionais**, São Paulo, v. 20, n. 3, p. 506-521, set./dez. 2018. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2018v20n3p506>

WAGLEY, Charles. **Uma comunidade amazônica: estudo do homem nos trópicos**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977. 401 p.

WHO. The World Bank. **Relatório Mundial sobre a Deficiência**. Trad. Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo: SEDPcD, 2012. 334 p.

WOLF, Paulo José W.; OLIVEIRA, Giuliano C. de. Os Estados de Bem-Estar Social da Europa Ocidental: tipologias, evidências e vulnerabilidades. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 3, p. 661-694, dez. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ecos/a/9vKSK5yzm44dCyqyYYggyYG/?lang=pt>. Acesso em: 24 abr. 2023.

YIN, Robert K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. 2 ed., Porto Alegre: Bokman, 2001.

APÊNDICES

Apêndice A – Roteiro para as entrevistas com moradores nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)

ROTEIRO – Morador		
Nome: (opcional) () Prefiro não me identificar		
Qual seu sexo?	Qual a sua cor/raça/etnia?	Qual sua faixa etária?
() Feminino	() Branca	() Menor que 18 anos
() Masculino	() Preta	() 19 anos a 30 anos
() _____	() Parda	() 21 anos a 40 anos
() Prefiro não declarar	() Indígena	() 41 anos a 50 anos
	() Outra	() 51 anos a 60 anos
		() maior que 60 anos
		()
Morador Estivas		
1. Quanto tempo vive na cidade?		
2. Já morou em outros lugares?		
3. Qual meio de transporte você utiliza para se deslocar pela cidade? Por quê?		
4. Poderia me falar sobre o seu trabalho?		
5. Poderia me falar sobre a sua rotina?		
6. Como você descreveria sua experiência nas estivas?		
7. Na sua experiência, o que poderia melhorar a circulação nas estivas?		
8. Qual o lugar preferido na cidade? Por quê?		
9. O rio e a orla (beira) são importantes para você? Por quê?		
10. Poderia me dizer onde, ou em que lugares, você costuma frequentar para se divertir na cidade? São próximos a sua casa?		
11. O que mais você gostaria que tivesse nesses lugares? Por quê?		
12. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida na cidade nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida da população?		
13. O que mudou para você?		
14. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a vida da população na cidade?		
15. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre a cidade?		
Morador Portos/trapiches		
1. Qual a sua rotina para chegar ao porto/trapiche?		
2. O que o trapiche significa para você?		
3. Poderia me falar sobre a sua rotina/experiência no porto/trapiche?		

4. Na sua experiência, é fácil ou difícil realizar a transferência do barco para o trapiche e vice-versa? Por quê?
5. Já presenciou ou sofreu algum acidente na estrutura física do porto/trapiche?
6. Na sua experiência, o que ajudaria a melhorar a circulação no trapiche?
7. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida no porto nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida para os usuários?
8. O que mudou para você?
9. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do porto/trapiche?
10. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre o porto/trapiche?

Apêndice B – Roteiro para a entrevista com trabalhador nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)

ROTEIRO – Trabalhador		
Nome: (opcional) () Prefiro não me identificar		
Qual seu sexo?	Qual a sua cor/raça/etnia?	Qual sua faixa etária?
() Feminino	() Branca	() 18 anos a 30 anos
() Masculino	() Preta	() 21 anos a 40 anos
() _____	() Parda	() 41 anos a 50 anos
() Prefiro não declarar	() Indígena	() 51 anos a 60 anos
	() Outra	() maior que 60 anos
		()
Trabalhador Estivas		
1. Quanto tempo vive na cidade? 2. Já morou em outros lugares? 3. Qual meio você utiliza para se deslocar pela cidade? Por quê? 4. Poderia me falar sobre o seu trabalho? 5. Na sua rotina de trabalho, as estivas têm importância? 6. Como você descreveria sua experiência nas estivas? 7. Em que situação as condições físicas das estivas afetaram o seu trabalho? 8. Na sua experiência, o que poderia melhorar a circulação nas estivas? 9. O rio e a orla (beira) são importantes para o seu trabalho? Por quê? 10. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida na cidade nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida da população? 11. O que mudou ou influenciou no seu trabalho? 12. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar as suas condições de trabalho na cidade? 13. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre a cidade ou o seu trabalho?		
Trabalhador Portos/trapiches		
1. Qual a sua rotina para chegar ao porto/trapiche? 2. O que o trapiche significa para você? 3. Como você descreveria sua experiência de trabalho no porto/trapiche? 4. Na sua experiência, é fácil ou difícil realizar a transferência do barco para o trapiche e vice-versa? Por quê? 5. Já presenciou ou sofreu algum acidente de trabalho na estrutura física do porto/trapiche? 6. Na sua experiência, o que ajudaria a melhorar a circulação no trapiche? 7. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida no trapiche nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida para os trabalhadores?		

8. O que mudou para você?

9. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do porto/trapiche para os trabalhadores?

10. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre o porto/trapiche?

Apêndice C – Roteiro para a entrevista com comerciante nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)

ROTEIRO – Comerciante		
Nome: (opcional) () Prefiro não me identificar		
Qual seu sexo?	Qual a sua cor/raça/etnia?	Qual sua faixa etária?
() Feminino	() Branca	() 18 anos a 30 anos
() Masculino	() Preta	() 21 anos a 40 anos
() _____	() Parda	() 41 anos a 50 anos
() Prefiro não declarar	() Indígena	() 51 anos a 60 anos
	() Outra	() maior que 60 anos
		()
Comerciante Estivas		
1. Quanto tempo vive na cidade? 2. Já morou em outros lugares? 3. Qual o tipo de atividade é desenvolvido no seu estabelecimento? 4. Poderia me falar sobre a rotina do seu estabelecimento? 5. As estivas têm importância para o seu negócio? 6. Como você descreveria sua experiência nas estivas? 7. Em que situação as condições físicas das estivas afetaram o seu negócio? 8. Na sua experiência, o que poderia melhorar a circulação nas estivas para o seu negócio? 9. O rio e a orla (beira) são importantes para o seu negócio? Por quê? 10. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida na cidade nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida da população? 11. O que mudou ou influenciou na sua atividade? 12. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a vida da população na cidade? 13. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre a cidade ou a sua atividade?		
Comerciante Portos/trapiches		
1. Qual a sua rotina para chegar ao porto/trapiche? 2. Qual a importância do trapiche para o seu negócio? 3. O que o trapiche significa para você? 3. Como você descreveria sua experiência de comerciante no porto/trapiche? 4. Na sua experiência, é fácil ou difícil realizar a transferência do barco para o trapiche e vice-versa? Por quê? 5. Já presenciou ou sofreu algum acidente ao exercer as suas funções na estrutura física do porto/trapiche? 6. Na sua experiência, o que ajudaria a melhorar a circulação no trapiche?		

7. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida no trapiche nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida para os comerciantes?
8. O que mudou ou influenciou na sua atividade?
9. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do porto/trapiche para os comerciantes?
10. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre o porto/ trapiche ou a sua atividade?

Apêndice D – Roteiro para a entrevista com pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)

ROTEIRO – Pessoas com deficiência ou com sua mobilidade reduzida			
Nome: (opcional) () Prefiro não me identificar			
Qual seu sexo?	Qual a sua cor/raça/etnia?	Qual sua faixa etária?	Deficiência
() Feminino	() Branca	() 18 anos a 30 anos	() física ou motora
() Masculino	() Preta	() 21 anos a 40 anos	() sensorial
() _____	() Parda	() 41 anos a 50 anos	() intelectual
() Prefiro não declarar	() Indígena	() 51 anos a 60 anos	() Múltiplas
	() Outra	() maior que 60 anos	()
		()	
Pessoas com deficiência ou com a sua mobilidade reduzida Estivas			
1. Quanto tempo vive na cidade?			
2. Já morou em outros lugares?			
3. Qual meio de transporte você utiliza para se deslocar pela cidade? Por quê?			
4. Poderia me falar sobre o seu trabalho?			
5. Poderia me falar sobre a sua rotina?			
6. Como você descreveria uma experiência positiva ao utilizar as estivas?			
7. Como você descreveria uma experiência negativa ao utilizar as estivas?			
8. Você costuma utilizar algum caminho preferencial para realizar suas atividades cotidianas na cidade? Qual? Por quê?			
9. Na sua experiência, o que poderia melhorar a sua segurança e conforto ao caminhar nas estivas?			
10. Qual o seu lugar preferido na cidade? Por quê?			
11. Poderia me dizer onde, ou em que lugares, você costuma frequentar para se divertir na cidade?			
12. Como faz para chegar a estes lugares? São próximos da sua casa?			
13. O que mais você gostaria que tivesse nestes lugares? Por quê?			
14. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida na cidade nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida da população?			
15. O que mudou para você?			
16. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a vida da população na cidade?			
17. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre a sua experiência na cidade?			
Pessoas com deficiência /com a sua mobilidade reduzida Porto/trapiche			
1. Qual a sua rotina para chegar ao porto/trapiche?			
2. O que o trapiche significa para você?			

3. Como você descreveria uma experiência positiva ao utilizar o porto/trapiche?
4. Como você descreveria uma experiência negativa ao utilizar o porto/trapiche?
5. Na sua experiência, é fácil ou difícil realizar a transferência do barco para o trapiche e vice-versa? Por quê?
6. Já pagou para alguém o ajudar a fazer essa transferência? Se sim, quanto?
7. Como você avalia o custo da passagem das embarcações?
8. Já presenciou ou sofreu algum acidente na estrutura física do porto/trapiche?
9. Na sua experiência, o que ajudaria a melhorar a sua circulação e acesso ao trapiche e às embarcações?
10. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida no porto/trapiche nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida para os usuários?
11. O que mudou para você?
12. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do porto/trapiche para você?
13. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre o porto/ trapiche?

Apêndice E – Roteiro para a entrevista com mulheres nas cidades de Belém (PA), Macapá (AP) e Afuá (PA)

ROTEIRO – Mulheres			
Nome: (opcional) () Prefiro não me identificar			
Qual seu sexo?	Qual a sua cor/raça/etnia?	Qual sua faixa etária?	Deficiência
() Feminino		() 18 anos a 30 anos	() física ou motora
() Masculino	() Branca	() 21 anos a 40 anos	() sensorial
() _____	() Preta	() 41 anos a 50 anos	() intelectual
() Prefiro não declarar	() Parda	() 51 anos a 60 anos	() Múltiplas
	() Indígena	() maior que 60 anos	()
	() Outra	()	
Mulheres Estivas			
1. Quanto tempo vive na cidade?			
2. Já morou em outros lugares?			
3. Qual meio de transporte você utiliza para se deslocar pela cidade? Por quê?			
4. Poderia me falar sobre o seu trabalho?			
5. Poderia me falar sobre a sua rotina?			
6. Como você descreveria sua experiência nas estivas?			
7. Você costuma utilizar algum caminho preferencial para realizar suas atividades cotidianas na cidade? Qual? Por quê?			
8. Na sua experiência, tem algum lugar na cidade que não recomendaria uma mulher passar/ passear, principalmente sozinha? Qual? Por quê?			
9. Você poderia me dizer se já presenciou ou sofreu algum assédio (insultos, flertes, violência etc.) ao caminhar pela cidade?			
10. Qual o seu lugar preferido na cidade? Por quê?			
11. Poderia me dizer onde, ou em que lugares, você costuma frequentar para se divertir na cidade?			
12. Como faz para chegar a estes lugares? São próximos da sua casa?			
13. O que mais você gostaria que tivesse nestes lugares? Por quê?			
14. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida na cidade nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida da população?			
15. O que mudou para você?			
16. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade de vida para as mulheres na cidade?			
17. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre a sua experiência na cidade?			
Mulheres Porto/trapiche			
1. Qual a sua rotina para chegar ao porto/ trapiche?			
2. O que o trapiche significa para você?			

3. Como você descreveria sua experiência ao utilizar o porto/ trapiche?
4. Na sua experiência, é fácil ou difícil realizar a transferência do barco para o trapiche e vice-versa? Por quê?
5. Já presenciou ou sofreu algum acidente na estrutura física do porto/ trapiche?
6. Já presenciou ou sofreu algum tipo de assédio no trapiche ou na embarcação?
7. As condições físicas de acesso ao trapiche e aos barcos influenciam na escolha dos seu vestuário? Se sim, por quê?
8. Na sua experiência, o que ajudaria a melhorar o acesso ao trapiche e às embarcações?
9. Como você avalia o custo da passagem para as embarcações?
10. Na sua opinião, alguma mudança ocorrida no trapiche/ porto nos últimos anos trouxe melhorias na qualidade de vida para os usuários?
11. O que mudou para você?
12. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade do porto/ trapiche para você?
13. Há algo mais que você gostaria de me dizer sobre o porto/ trapiche?

Apêndice F – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Convidamos o(a) sr.(a) para participar da Pesquisa **Estivas, tablados, trapiches e outros artefatos urbanísticos**: direito à cidade e acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha, sob a responsabilidade da pesquisadora Érica Corrêa Monteiro, discente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, da Universidade Federal do Pará (PPGDSTU/NAEA/UFPA), a qual pretende analisar a forma que os sujeitos ribeirinhos vivenciam a mobilidade e a acessibilidade espacial em seus espaços públicos, em especial nos objetos do cotidiano, estivas, pontes, passarelas, portos e trapiches, das cidades de Belém, no Pará (metrópole), de Macapá, no Amapá (cidade de médio porte) e de Afuá, no Pará (cidade de pequeno porte).

Sua participação é voluntária e se dará por meio de entrevista acerca de *informações sobre as condições de acessibilidade espacial na sua cidade*. Informamos que seus dados pessoais não serão identificados (como exemplo seu nome) e que essa pesquisa não possui vínculo com o governo Municipal, Estadual ou Federal.

Se você aceitar participar, estará contribuindo com resultados de pesquisas importantes sobre a promoção de acessibilidade espacial nas zonas ribeirinha, **o que pode servir como instrumento de organização comunitária e luta nas reivindicações ao poder público pelo direito à cidade para pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida, tais como, idosos, crianças, pessoas obesas, mulheres etc.**

Se depois de consentir em sua participação o(a) sr.(a) desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O(A) sr.(a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados como tese de doutorado, artigos científicos na comunidade acadêmica, **mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo.**

Para qualquer outra informação, o(a) sr.(a) poderá entrar em contato com a pesquisadora através do e-mail: ericapaulaarq@gmail.com, meu contato (91) 98123-

4390, ou pelo endereço: Av. Perimetral, 1 - Guamá, Belém-PA, 66075-750, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA, Universidade Federal do Pará – UFPA.

Consentimento Pós-informação

Eu, _____,
fui informado sobre a pesquisa e seus objetivos, bem como a importância da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar do projeto, sabendo que não vou ganhar nada e que posso desistir de participar quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pelo pesquisador, ficando uma via com cada um de nós.

_____, _____ de _____ de 2024

Assinatura da Pesquisadora Responsável