



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA



JÉSSICA FERREIRA DE CASTRO

**O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA EM UMA CIDADE
RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA: UMA ANÁLISE A PARTIR DE PORTO
DE MOZ- PA**

Altamira-PA

2024

JÉSSICA FERREIRA DE CASTRO

**O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA EM UMA CIDADE
RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA: UMA ANÁLISE A PARTIR DE PORTO
DE MOZ- PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização e Gestão do Território.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral

Coorientador: Prof. Dr. José Antônio Herrera

Altamira-PA

2024

**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)**

C355c Castro, Jéssica Ferreira de.
O circuito inferior da economia urbana em uma cidade
ribeirinha da Amazônia: Uma análise a partir de Porto de Moz- PA
/ Jéssica Ferreira de Castro. — 2024.
172 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral
Coorientador(a): Prof. Dr. José Antônio Herrera
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Campus Universitário de Altamira, Programa de Pós-Graduação
em Geografia, Altamira, 2024.

1. Amazônia. 2. Circuitos espaciais. 3. Porto de Moz. 4.
Cidades ribeirinhas. 5. Economia. 6. Circuito inferior. I. Título.

CDD 910.133

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA EM UMA CIDADE
RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA: UMA ANÁLISE A PARTIR DE PORTO DE MOZ-
PA**

JÉSSICA FERREIRA DE CASTRO

Aprovada em: 15/04/2024

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral
(Orientador e Presidente - PPGeo/UFPA)

Prof. Dr. José Antônio Herrera
(Coorientador- Examinador Interno - PPGeo/UFPA)

Prof. Dr. Sandra Maria da Costa Fonseca
(Examinadora Externa – PPGLUR/UNIVAP)

Prof. Dr. Francivaldo José da Conceição Mendes
(Examinador Externo – UEPA)

**Altamira-PA
2024**

DEDICATÓRIA

*A todos os agentes que
compõem o circuito inferior da
economia urbana, em especial a minha
mãe Edivana.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, ele é o autor da vida e me concede oportunidades de ser uma pessoa melhor todos os dias, obrigada Jesus, obrigada por ser o meu alicerce em todos os momentos da minha vida. A minha trajetória e o meu propósito de vida se alinharam juntamente com os teus planos para minha vida, obrigada Jesus, se eu cheguei até é porque você permitiu e me capacitou em cada etapa desse caminho!

Agradeço a minha família, por me apoiarem em cada decisão da minha vida, principalmente em tentar vencer na vida por meio dos estudos, pois não é fácil, mas eu consegui! Quero agradecer à minha mãe Edivana, a pessoa que me colocou no mundo e tentou de todas as formas dar o melhor de si por mim e por meus irmãos em relação a nossa educação. Obrigada mãe, por todo esforço e dedicação, espero um dia poder retribuir tudo o que fez por mim, eu te amo. Agradeço por cada um acreditar em mim, às minhas avós Edna e Ana, e aos meus irmãos Elana e Victor, agradeço também aos meus avôs que infelizmente não estão mais aqui para compartilhar a realização desse sonho comigo, Elias e Altamir, eu amo vocês pra sempre!

Agradeço aos meus melhores amigos Lorena, Daniel, Luiz Mário, Marcos e Samara, obrigada pela amizade e pelos momentos de descontração durante esse caminho, amo cada um de vocês!

Quero agradecer ao meu noivo Walber Duarte, obrigada por partilhar a vida comigo durante esses 5 anos, obrigada por ser o meu apoio nos dias bons e ruins, obrigada pela amizade, companheirismo e por me ouvir em todos os momentos. Eu me sinto sortuda por ter alguém como você em minha vida, és uma pessoa muito especial, sinto paz e sossego ao seu lado, sinto cuidado e zelo quando estou com você. Você também teve participação e contribuição especial nesse trabalho, obrigada por tudo que fez e faz por mim, eu te amo pra sempre!

Deixo registrado aqui um agradecimento muito especial a Gleiciely Carvalho, uma pessoa que admiro muito, você foi uma pessoa muito importante nessa trajetória, desde a minha graduação sempre me apoiou e acreditou em mim, eu torço muito por você, muito obrigada pelas orientações e pelos conselhos de vida, obrigada por sempre estar aqui comigo, amo você!

A minha amiga Edilane Amorim, tenho um grande carinho e admiração por você, obrigada por sua amizade, amo você!

Agradeço ao professor e coorientador Dr. José Antônio Herrera, o senhor foi uma pessoa que fez muito por mim, e isso não se trata de bens materiais, e sim nos momentos em que me ouviu, aconselhou e se tornou um pai e um grande amigo para todas as horas. Obrigada por cada incentivo, obrigada por cuidar de mim, quando quem era pra cuidar não cuidou. Eu

lhe admiro muito, obrigada por tudo!

Ao meu orientador, professor Dr. Márcio Douglas Brito Amaral, pela orientação e contribuição em cada detalhe desse trabalho. O mestrado é a realização de um sonho, obrigada por contribuir e acreditar no meu trabalho, obrigada pelo incentivo e por me ouvir quando achei que nada disso iria dar certo ou que não fazia sentido, lhe admiro muito pelo profissional e ser humano que é, muito obrigada por tudo professor.

Agradeço à equipe LEDTAM (Laboratório de Estudos das Dinâmicas Territoriais na Amazônia), obrigada pela contribuição de cada na construção desse trabalho, em especial: Edilane Amorim, Gleiciely Carvalho, Hugo Alessandro, Letícia Felizardo, Pedro Henrique, Vanessa Leite, Genilson Santana, Darlene Costa, Caroliny Batista, Marcos Braga, Jhonata Prado e Victor Hugo. Obrigada pela ajuda e contribuição na produção cartográfica, no tratamento das imagens, nas atividades de campo e nas discussões de textos, esses momentos foram cruciais para a minha formação acadêmica e amadurecimento na pesquisa, obrigada à todos.

À todos os sujeitos porto-mozense que participaram da pesquisa, à todos os agentes que constituem o circuito inferior da economia urbana de Porto de Moz, essa pesquisa não teria sido possível sem a participação de vocês, obrigada a cada um. Aos movimentos sociais que representam cada pessoa do município, ao Erisvaldo Barbosa, Otaviano Pinto, Francisco Paiva, Maria Creuza e Edilene Duarte, e também, a casa Paroquial da Igreja Matriz por todo apoio durante a realização da pesquisa em Porto de Moz.

À Universidade Pública, em especial a Universidade Federal do Pará, por ter me proporcionado um ensino de qualidade e por todas as oportunidades que só a universidade nos proporciona por meio do acesso ao conhecimento. À Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior – CAPES, por ter tido a oportunidade de estudar com bolsa durante o mestrado e poder contribuir com a comunidade da pesquisa científica, obrigada.

Agradeço a todos que por algum motivo não estão presentes nesses agradecimentos, mas se você fez parte na contribuição desse trabalho ou na vida, obrigada.

E por fim, agradeço a mim, por todas às vezes que me permitir viver cada momento dessa trajetória, pois foi através de muito esforço, dedicação e organização para realizar mais esse sonho. Do lugar de onde eu venho não são todas as pessoas que conseguem chegar aqui, pois as oportunidades não são iguais para todos, infelizmente.

Gratidão!

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo compreender a economia urbana de uma cidade ribeirinha da Amazônia, à luz da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana o circuito superior e inferior, proposto por Milton Santos em 1970. O lócus dessa pesquisa é a cidade de Porto de Moz/PA, localizada no Baixo Xingu (mesorregião do Baixo Amazonas), na confluência entre o Rio Xingu e o Rio Amazonas. O foco de análise da pesquisa é compreender através da teoria dos circuitos, a economia urbana de uma cidade ribeirinha, tendo em vista que as pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia, apresentam particularidades no que tange a sua formação, a relação com o rio e os modos de vida tradicionais. Desse modo, as dinâmicas e os elementos dessas cidades se diferem das demais regiões, pois muitas surgiram durante a colonização na Amazônia e através dos projetos desenvolvimentistas na região. Nesse sentido, as cidades ribeirinhas da Amazônia apresentam uma economia inferior e tradicional, tem-se como hipótese que a cidade de Porto de Moz está pautada em uma economia inferior que contribui direta e indiretamente para a economia local. Através da realização da pesquisa de campo por meio de (registros fotográficos/aéreos, aplicação de formulários junto aos agentes comerciais, além de mapeamento cartográfico), constatou-se que a cidade de Porto de Moz apresenta mais elementos e características do circuito inferior e do circuito superior marginal, uma vez que a cidade agrega diferentes agentes econômicos, como pescadores, vendedores ambulantes, camelôs etc., esses agentes locais contribuem de forma significativa para a economia local e regional da cidade, pois estabelece relações econômicas com os demais municípios da região ao seu entorno, e também, possui relações econômicas com a RESEX, que faz parte do território.

Palavras-chave: Amazônia; circuitos espaciais; Porto de Moz; cidades ribeirinhas; economia; circuito inferior.

ABSTRACT

This research aims to understand the urban economy of a riverside city in the Amazon, in light of the theory of spatial circuits of the urban economy - the upper and lower circuit, proposed by Milton Santos in 1970. The locus of this research is the city of Porto de Moz/PA, located in the Lower Xingu (mesoregion of the Lower Amazon), at the confluence of the Xingu River and the Amazon River. The focus of the research analysis is to understand, through the theory of circuits, the urban economy of a riverside city, considering that the small riverside cities of the Amazon present peculiarities regarding their formation, the relationship with the river, and traditional ways of life. Thus, the dynamics and elements of these cities differ from other regions, as many emerged during colonization in the Amazon and through developmental projects in the region. In this sense, the riverside cities of the Amazon present a lower and traditional economy, it is hypothesized that the city of Porto de Moz is based on a lower economy that contributes directly and indirectly to the local economy. Through the realization of field research through (photographic/aerial records, application of forms with commercial agents, in addition to cartographic mapping), it was found that the city of Porto de Moz presents more elements and characteristics of the lower circuit and the marginal upper circuit, since the city aggregates different economic agents, such as fishermen, street vendors, hawkers, etc., these local agents contribute significantly to the local and regional economy of the city, as it establishes economic relations with the other municipalities in the region around it, and also, has economic relations with the RESEX, which is part of the territory.

Keywords: Amazon; spatial circuits; Porto de Moz; riverside cities; economy; lower circuit.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Principais indústrias madeireiras em Porto de Moz	36
Tabela 2: Atividades com terceiro maior valor adicionado bruto no PIB de Porto de Moz (PA).	39

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Fonte das informações coletadas.	22
Quadro 02: A fronteira urbana e os padrões de urbanização.	27
Quadro 03: Periodização da rede urbana na Amazônia	31
Quadro 04: As múltiplas cidades da Amazônia.	33
Quadro 05: Periodização de Porto de Moz	26
Quadro 06: Divisão do trabalho da economia inferior em Porto de Moz- 2023.	111

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: População de Porto de Moz entre os anos 1980-2022.	33
Gráfico 02: População residente nas áreas urbanas e rurais de Porto de Moz entre os anos 1991-2010	34
Gráfico 03: Evolução do Produto Interno Bruto (PIB) per capita em Porto de Moz- PA.	37
Gráfico 04: Principais setores contribuintes do PIB municipal PMZ	38
Gráfico 05: Distribuição espacial da aplicação dos formulários.	79
Gráfico 06: Escolaridade dos entrevistados.	80
Gráfico 07: Origem das mercadorias comercializadas na feira municipal de Porto de Moz.....	88
Gráfico 08: Ramo de atividades.	95
Gráfico 09: Especificação da mercadoria produzido/comercializado.	96
Gráfico 10: Ramo de atividades do bairro Praião.	101
Gráfico 11: Especificação da mercadoria produzido/comercializado.	101
Gráfico 12: Opinião dos comerciantes sobre a localização do estabelecimento.	106
Gráfico 13: Situação da empresa/comércio.	108
Gráfico 14: Formas de propaganda	112
Gráfico 15: Formas de pagamento disponibilizadas aos clientes.	114
Gráfico 16: Frequência na utilização do rio em receber ou enviar mercadoria	125
Gráfico 17: Cidade mais importante para a dinâmica de Porto de Moz	130

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Frente da Vila Porto de Moz em 1970, avenida 19 de novembro	26
---	----

Figura 02: Igreja Matriz de São Brás antes e depois	29
Figura 03: Santo de São Brás	29
Figura 04: Fábrica de gelo ASPAR	45
Figura 05: Linha do tempo dos principais movimentos na luta pela garantia sustentável da floresta.	46
Figura 06: Fechamento do Rio Jaurucu pelas comunidades e movimentos sociais em protesto.	47
Figura 07: Terminal Hidroviário de Porto de Moz	71
Figura 08: Porto hidroviário de passageiros.	72
Figura 09: Área central do circuito inferior da cidade	74
Figura 10: Centro Comercial Popular Carlos Alberto de Teles/Caique Almeida.	75
Figura 11: Vista da Feira Municipal.	84
Figura 12: Parte interna da Feira Municipal.	85
Figura 13: Funcionamento de um único estabelecimento em horário de almoço.	86
Figura 14: Produtos do circuito inferior na Feira Municipal.	87
Figura 15: Entrada principal do bairro Maturú.	92
Figura 16: Caracterização do bairro Maturú.	93
Figura 17: Estabelecimentos do circuito inferior no bairro Maturú	94
Figura 18: Comercialização de Reciclagem de Sucata	97
Figura 19: Bairro Praião	100
Figura 20: Comércio do circuito inferior no Praião.	102
Figura 21: Vendedores ambulantes	109
Figura 22: Réplica de mercadorias e “pirataria”	113
Figura 23: Vendas de produtos de agentes camelôs.	122

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Localização do município de Porto de Moz/PA.	16
Mapa 02: Localização dos municípios da RIX	24
Mapa 03: Bairros da cidade de Porto de Moz	31
Mapa 04: Localização da Reserva Extrativista Verde Para Sempre	42
Mapa 05: Bairros mapeados	78
Mapa 06: Localização do bairro Centro e espacialização da pesquisa	83
Mapa 07: Localização do bairro Maturú e espacialização dos locais entrevistados	91
Mapa 08: Localização do bairro Praião e espacialização dos locais entrevistados.	99
Mapa 09: Procedência dos insumos e produtos comercializados pelos estabelecimentos do	

circuito inferior em Porto de Moz	124
Mapa 10: Procedência regional dos insumos e produtos comercializados pelos estabelecimentos do circuito inferior	128
Mapa 11: Insumos e produtos enviados por estabelecimentos do circuito inferior de Porto de Moz.....	132

LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

ASPAR	Associação dos Pescadores Artesanais
CNS	Conselho Nacional dos Seringueiros
CNPT	Centro Nacional de Desenvolvimento Sustentado das Populações Tradicionais
CDS	Comite de Desenvolvimento Sustentável de Porto de Moz
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMAZON	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
LAET	Laboratório de Agroecologia da Transamazônica
MPST	Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica
PIN	Programa de Integração Nacional
PPG	Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras
STR	Sindicato dos Trabalhadores Rurais
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
UC	Unidade de Conservação
VPS	Verde Para Sempre
SPVEA	Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia
ZFM	Zona Franca de Manaus
CPP	Comissão Pastoral da Pesca

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 - NOTAS TEÓRICAS SOBRE O URBANO AMAZÔNICO E AS CIDADES RIBEIRINHAS DA AMAZÔNIA: INTERPRETAÇÕES A PARTIR DA CIDADE DE PORTO DE MOZ/PA.....	24
<i>1.1 A urbanização na região amazônica.....</i>	<i>25</i>
<i>1.2 A formação do espaço amazônico porto-mozense e a sua dinâmica ribeirinha.....</i>	<i>38</i>
<i>1.3 Um novo conteúdo na cidade ribeirinha da Amazônia: A Reserva Extrativista Verde Para Sempre.....</i>	<i>41</i>
CAPÍTULO 2 - A PRODUÇÃO DOS CIRCUITOS ESPACIAIS DA ECONOMIA URBANA: O CIRCUITO SUPERIOR E O CIRCUITO INFERIOR.....	49
<i>2.1 Uma introdução acerca da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana.....</i>	<i>50</i>
<i>2.2 Circuito inferior da economia urbana: uma escolha metodológica.....</i>	<i>60</i>
<i>2.3 O desemprego, a precarização do mercado de trabalho e a pobreza estrutural a partir da produção dos circuitos econômicos no Brasil.....</i>	<i>63</i>
CAPÍTULO 3 - AS PARTICULARIDADES DA ECONOMIA URBANA NA CIDADE DE PORTO DE MOZ- PA.....	69
<i>3.1 O papel do circuito inferior em Porto de Moz e sua importância para uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia.....</i>	<i>70</i>
<i>3.2 Os agentes econômicos que constituem o circuito inferior da economia urbana na cidade de Porto de Moz.....</i>	<i>77</i>
CAPÍTULO 4 – CARACTERIZAÇÃO DO CIRCUITO INFERIOR EM UMA PEQUENA CIDADE RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA.....	104
<i>4.1 O meio construído, as similitudes e as diferenças nos setores do circuito inferior de Porto de Moz.....</i>	<i>105</i>
<i>4.2 Caracterização do circuito inferior em uma pequena cidade ribeirinha.....</i>	<i>110</i>
<i>4.3 Os fixos e fluxos do circuito inferior ribeirinho em Porto de Moz/PA.....</i>	<i>118</i>
<i>4.4 As relações geográficas estabelecidas em Porto de Moz a partir do circuito inferior ribeirinho.....</i>	<i>122</i>
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	135
REFERÊNCIAS.....	139
APÊNDICES.....	144

INTRODUÇÃO

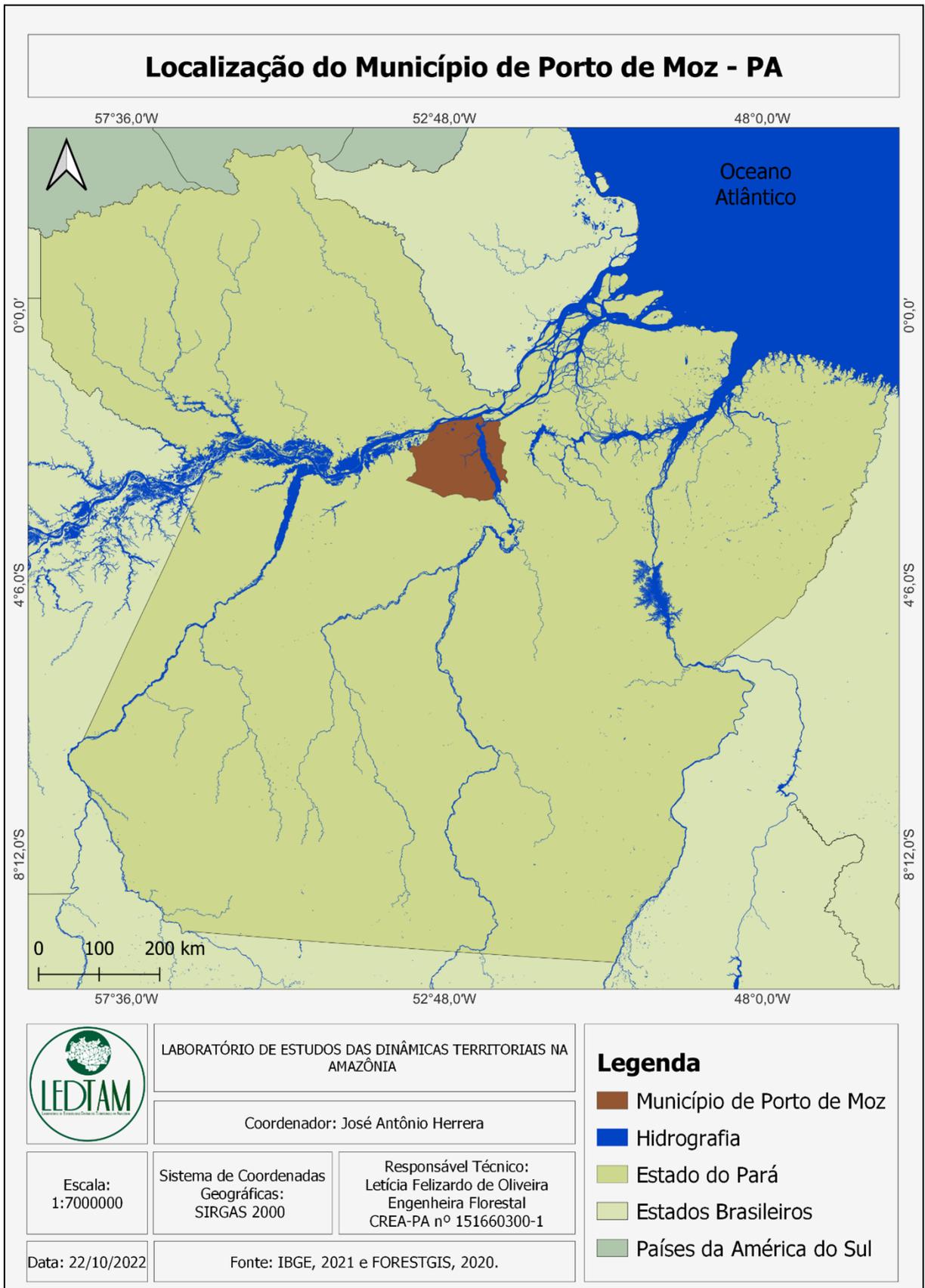
As cidades da Amazônia apresentam características diferentes das demais cidades do Brasil, as dinâmicas dessas cidades apresentam peculiaridades econômicas, culturais, modos de vida tradicionais e fortes relações sociais e históricas, principalmente direcionado aos rios e às florestas. Nesses núcleos urbanos verifica-se o tempo, formas e funções predominantes, essas cidades apresentam particularidades no que tange a sua formação e surgimento, o rio e as florestas possuem um importante significado.

Na esteira desse processo, verificam-se as cidades ribeirinhas da Amazônia, que apresentam dinâmicas e modos de vida tradicionais ligados ao uso do rio e da floresta como parte integrante da própria reprodução da vida. Segundo Trindade Jr. (2021), as cidades localizadas na região amazônica sofrem diversas modificações por meio de projetos desenvolvimentistas, tendo em vista que elas possuem sua economia diferenciada por se tratar de pequenas cidades com modos de vida tradicionais, a floresta representa muito mais que a fonte de renda e subsistência dos povos tradicionais, representa a condição de ser e existir a partir dela.

As relações diretas e indiretas com os rios se tornam mais evidentes nas cidades ribeirinhas, pois sua formação histórica e socioespacial se configura a partir das relações com o rio (Trindade Jr., Silva, Amaral, 2008). Contudo, ao longo do tempo, algumas dessas cidades passam a sofrer mudanças significativas que mudam seus rumos ao longo do seu processo histórico, dessa forma, “essa relação das cidades com o rio, na verdade, é uma forma de compreender a relação cidade e região na Amazônia” (Cornélio, 2021, p.16).

Envolta dessa discussão, apresenta-se como lócus de estudo a cidade de Porto de Moz (mapa 01), localizada na região centro-oeste do Estado do Pará na Mesorregião do Baixo Amazonas, a cidade possui uma extensão territorial de aproximadamente 17.423,017 km² (IBGE, 2023). Porto de Moz foi fundada em 1639 pelos Capuchinhos da Congregação de São José e era conhecida como o *Aldeamento dos Índios Maturú* (Pinto, 2017).

Mapa 01- Localização do município de Porto de Moz.



Fonte: Oliveira, (2022).

A cidade de Porto de Moz está localizada à beira do Rio Xingu, que também faz confluência com o Rio Amazonas, a cidade de predominância ribeirinha possui o rio como sua via principal de circulação, as balsas, os barcos, as lanchas, as voadeiras e as rabetas são os principais transportes dos sujeitos porto-mozense.

A formação do espaço porto-mozense ocorre a partir das missões religiosas realizadas no Baixo Xingu por Pedro Teixeira. Os principais sujeitos que habitavam o município eram as tribos indígenas Sumas, Torás e Kayapó. Com a chegada da igreja católica na cidade sob a invocação de São Brás, a economia da cidade passa a ser formada a partir do “ciclo da borracha” e as drogas do sertão, bem como a exploração da mão-de-obra indígena através da catequização dos povos a fim da apropriação do território por meio das missões (Pinto, 2017).

Nessa perspectiva, em meados de 1980 houve uma grande decadência no ciclo econômico na economia da borracha, muitos comerciantes deixaram a cidade em busca de novas oportunidades, sobretudo na capital paraense. Ainda em 1980, chega a Porto de Moz a família Campos, responsável por montar a primeira serraria na cidade de Porto de Moz. Assim, através do Grupo Campos, como eram conhecidos, a cidade passa a ter um novo ciclo econômico, uma nova economia local, a indústria madeireira. No entanto, em outras cidades do Estado do Pará já havia a indústria madeireira, como em Breves, porém, em Porto de Moz foi somente a partir de 1980.

A presente pesquisa tem como preocupação central compreender a economia urbana de uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, Porto de Moz-PA. A cidade além de predominância ribeirinha, apresenta elementos característicos da teoria desenvolvida por Santos na década de 1970, a teoria dos circuitos espaciais da economia urbana o circuito superior e inferior, principalmente no que tange ao circuito inferior, em que este é mais direcionado a economia informal de cidades. Apesar da teoria ter sido desenvolvida em 1970, as cidades ribeirinhas da Amazônia, sobretudo Porto de Moz, apresenta elementos intrínsecos da economia inferior, como o comércio ambulante, as atividades de pescarias e ofertas de serviços de pequeno porte, além do modo de organização e tecnologia presentes no espaço comercial.

Neste sentido, a fim de compreender as cidades ribeirinhas da Amazônia, é importante destacar o processo de ocupação na região amazônica que ocorre a partir do século XX, no qual foi iniciado o planejamento regional de ocupação da Amazônia por meio de projetos desenvolvimentistas que foram pensados para a região, estes projetos estavam direcionados em busca do desenvolvimento e da exploração de recursos naturais do espaço regional amazônico. Assim, as ações desenvolvimentistas não consideravam os impactos socioambientais que tais

projetos estavam causando no território para alcançar o “desenvolvimento”, projetos como: Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), a Zona Franca de Manaus (ZFM) e o Calha Norte (1985). O projeto Calha Norte foi um dos últimos grandes projetos, este provocou intensos impactos ambientais, conflitos e desflorestamentos ocasionados pela abertura de grandes estradas para a exploração madeireira (Becker, 2009), esses são exemplos de projetos que formaram estratégias territoriais para exercer controle social e políticas no território amazônico (Becker, 2009).

É importante compreender que as cidades eram bases estratégicas nesse processo de desenvolvimento da região, serviam como base logística que viabilizava tanto o modelo de desenvolvimento *vetor tecnointustrial* (VTI) como no *vetor tecno-ecológico* (VTE). Esses projetos desenvolvimentistas eram incentivados principalmente pelo Estado, sendo direcionados ao vetor tecnointustrial apontado por Becker (2009).

Segundo Becker (2009) o vetor tecnointustrial é marcado por grandes projetos de interesses na exploração dos recursos naturais, como o Avanço Brasil (1999) e os Programas Brasil de Integração (1996), programas de desenvolvimento direcionados ao espaço regional amazônico que entrou em conflito com a fronteira socioambiental. O vetor tecno-ecológico está direcionado a questões ambientais com interesses na preservação da natureza, como a criação do Ministério de Meio Ambiente e o Programa Piloto para Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras (PP-G7), estas são algumas das ações do Estado em garantir uma nova política para o desenvolvimento sustentável da Amazônia (Becker, 2009).

Nessa perspectiva, apesar de algumas cidades amazônicas serem parte desse processo desenvolvimentista, a economia urbana não está pautada nessa perspectiva de desenvolvimento, o que se expressa em seus circuitos, como neste caso a cidade de Porto de Moz.

Assim, essa pesquisa parte da seguinte problemática: tendo em vista que Porto de Moz é uma pequena cidade com predominância ribeirinha, qual o circuito econômico que mais se sobressai na cidade? Como está organizada a economia urbana da cidade?

Desse modo, partindo dessa problemática de caráter mais geral, outras de caráter mais específicas foram levantadas para avançar no entendimento sobre a realidade das cidades ribeirinhas e a compreensão da economia urbana da cidade de Porto de Moz, assim, partindo da problemática geral apontada, outras quatro foram levantadas, tais como:

- Quais as relações que a cidade de Porto de Moz estabelece com as demais regiões ao seu entorno imediato?
- Quais os principais agentes econômicos responsáveis pela dinâmica da economia do circuito inferior da cidade de Porto de Moz?

- Os agentes econômicos da cidade estabelecem relações de *horizontalidades* e *verticalidades*?

A partir disso, essas análises têm como propósito compreender as especificidades que compõem as cidades ribeirinhas, no que tange à sua economia local e/ou regional, cidades que apresentam tempos históricos diferentes, e que possuem relações simbólicas e culturais com os rios e as florestas.

Assim, essa pesquisa justificar-se em três aspectos: 1) *relevância científica*; 2) *relevância social*; e 3) *relevância pessoal*.

A relevância científica desta pesquisa mostrará a importância de estudar e investigar sobre essa temática, colaborando com a produção do conhecimento científico juntamente com as pesquisas já existentes e por meio de pesquisadores que estudam a realidade das cidades ribeirinhas da Amazônia e a dinâmica econômica estabelecida por elas. O estudo sobre as cidades ribeirinhas da Amazônia já vem sendo estudado por vários autores, como Trindade Jr., (2008), Tavares (2008), Lima (2010), Costa (2012), Cornélio (2021), Amaral (2020), Oliveira (2012), alguns desses autores contribuirão de forma significativa nesse estudo. Apesar de já haver grandes estudos sobre a realidade dessas cidades, a presente pesquisa tem como intuito estudar uma nova realidade voltada para a compreensão da economia urbana da cidade ribeirinha (Porto de Moz), uma pesquisa distinta das demais realizadas no município, além disso, a pesquisa busca evidenciar e contribuir com a característica dessa economia urbana, se está ou não pautada no circuito superior, ou inferior.

Nessa perspectiva, é importante considerar que a cidade de Porto de Moz não sofreu impactos diretos de grandes empreendimentos hidrelétricos, porém, entende-se que o capital pode se reproduzir de várias formas. Segundo Velho (1972), certos espaços que ainda não sofreram a expansão econômica através dos recursos naturais, entende-se que o capital ainda não encontrou bases atrativas para se reproduzir. Dessa forma, Porto de Moz apresenta um *tempo* e um *ritmo* desde seu processo de formação, os recursos madeireiros existentes na região sempre foram atrativos para a exploração ilegal de madeira.

Dessa maneira, estudar a cidade de Porto de Moz a partir da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana, nos permite compreender o tipo de predominância do circuito econômico que se faz presente na cidade ribeirinha. A teoria busca revelar os principais elementos que o circuito inferior apresenta, a partir do grau de tecnologia e organização.

Nisso, foi adotada a teoria dos circuitos econômicos como uma escolha metodológica pela cidade de Porto de Moz apresentar elementos da economia inferior. Dessa forma, a teoria nos permite revelar que as pequenas cidades ribeirinhas apresentam particularidades no que

tange à sua dinâmica econômica e que nem sempre é o circuito superior que predomina em uma cidade. Além disso, a teoria dos circuitos também nos permite compreender que as cidades não produzem e nem se desenvolvem de forma homogênea no espaço, mas fazem parte de um único sistema econômico que se complementa, o circuito superior e o circuito inferior.

Destarte, justifica-se a relevância social dessa pesquisa com o intuito de mostrar as especificidades da cidade de Porto de Moz, enquanto cidade ribeirinha com uma economia constituída por diferentes agentes. Essa pesquisa busca ressaltar a importância em contribuir e compartilhar as características locais da cidade com a sociedade, para que a sociedade compreenda as especificidades que essa cidade possui em relação às outras.

A justificativa dessa pesquisa como relevância pessoal, surge na busca de entender o funcionamento e a contribuição econômica por meio dos agentes que fazem parte do circuito inferior da economia urbana, sobretudo em uma pequena cidade ribeirinha, em que muitas das vezes essas cidades não se tornam atrativas devido não oferecer em grande escala a oferta de bens, serviços e vínculos empregatícios por ser uma pequena cidade. Porém, essas cidades exercem responsabilidades e papéis fundamentais para a região ao redor, além de contribuir significativamente para a economia local/regional, com suas particularidades em *tempo e ritmo* diferentes.

O objetivo geral dessa pesquisa centrou-se em analisar a economia urbana de uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, à luz da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana, principalmente o circuito inferior. A partir do objetivo geral, outros específicos foram desdobrados:

- Compreender o papel do circuito inferior em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia.
- Identificar quem são os principais agentes econômicos do circuito inferior que contribuem para a economia da cidade de Porto de Moz/PA.
- Verificar a rede de relações produzidas a partir do circuito inferior da economia urbana da cidade de Porto de Moz/PA, bem como suas conexões com a Reserva Extrativista Verde para Sempre e se estas conexões produzem relações de *horizontalidades e verticalidades*.

Os procedimentos para a realização da pesquisa são fundamentais para entender qual caminho percorrer. A pesquisa bibliográfica foi de suma importância para compreender os elementos teóricos acerca do objeto de estudo e a teoria utilizada, assim como a obtenção de dados secundários em órgãos oficiais, instituições e representantes de movimentos sociais da cidade (quadro 01).

Quadro 01 – Fonte das informações coletadas.

FONTE	INFORMAÇÕES COLETADAS
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)	Dados e informações do Censo Demográfico, estimativas populacionais, bases cartográficas municipais e regionais.
Comitê Sustentável de Porto de Moz (CDS)	Entrevista aberta para coleta de informações acerca da formação e surgimento da cidade e o conflito entre madeireiros e comunidades tradicionais durante a implantação da RESEX.
Associação dos Pescadores Artesanais de Porto de Moz (ASPAR)	Entrevista aberta com o presidente da associação para compreender a atuação no território com os pescadores artesanais.
Associação Comercial do Município de Porto de Moz (ACOMOZ)	Entrevista aberta com o presidente para coletar informações acerca do papel de atuação da associação em prol dos comerciantes locais.
Movimento das Mulheres do Campo e da Cidade de Porto de Moz (MMCC)	Entrevista aberta com a presidente para entender como atuam na cidade e os trabalhos desenvolvidos por meio das mulheres que desenvolvem o trabalho artesanal na cidade.
Biblioteca Digital do Estado do Pará, Obras Raras Acervo Digital	Coleta de informações acerca da historicidade e formação da cidade de Porto de Moz.

Fonte: Elaborado pela autora, (2024).

Desse modo, foi realizado também a coleta de informações por meio de análise e pesquisa documental, documentos como: Termo de Convênio para Manutenção, Operação e Exploração do Aeródromo de Porto de Moz, documentos disponibilizados na internet como Estatística Municipal de Porto de Moz, o Panorama Econômico Porto de Moz-PA, documentos do Comitê Sustentável de Porto de Moz acerca dos conflitos dos madeireiros com a população tradicional e o Plano de Manejo da RESEX.

Além disso, foi realizada a pesquisa de campo juntamente com o registro de fotografias nos seguintes setores: o bairro Centro, Maturú e Praião. Os registros fotográficos foram fundamentais para a construção da representação espacial da área de estudo. Além disso, foi realizada, assim, as fotografias presentes no início de cada capítulo e nas demais partes do trabalho, são partes da exposição do trabalho e compõe a linguagem de cada capítulo apresentado. Assim, foram realizadas a aplicação de formulários em partes específicas da cidade para compreender a organização dos agentes econômicos nos espaços comerciais, sendo esses espaços constituintes do circuito inferior da economia urbana.

Para auxílio na coleta e obtenção de dados, foi realizado a aplicação de **formulários** nos

principais espaços característicos do circuito inferior da economia, sendo eles, a feira municipal no bairro Centro e os comércios do bairro Maturú e Praião, a feira municipal é onde há maior concentração do circuito inferior. Essas entrevistas realizadas por meio de formulários foram fundamentais para caracterizar o circuito, bem como entender como esses agentes comerciais atuam no espaço. Assim, ao todo, foram aplicados 102 formulários, sendo 60% dos formulários aplicados no Centro, 22% no Maturú e 18% no Praião, essa distribuição da aplicação dos formulários ocorreu por meio de algumas características: No bairro Centro houve uma aplicação maior por esse bairro ter muito mais agentes comerciais do circuito inferior, e também houve maior participação dos agentes comerciais em ceder as entrevistas, já nos bairros Maturú e Praião houve uma média aplicação dos formulários, pois houve mais dificuldades dos agentes cederem entrevistas, em outros casos também ocorreram das entrevistas acontecer em horários de “pico” dos comércios.

Por fim, foi realizado **entrevistas abertas** com presidentes de associações locais a fim de entender melhor a formação da cidade de Porto de Moz, além de compreender como essas associações atuam no território juntamente com os comerciantes, pois muitos agentes comerciais fazem parte das associações, como por exemplos os pescadores artesanais que fizeram parte da entrevista por meio da aplicação do formulário.

É importante destacar que, ao decorrer da pesquisa, serão evidenciados entrevistas abertas realizadas com as associações locais, esses destacados por entrevistados A, B e C, a fim de preservar a identidade dos entrevistados. Em algumas partes da pesquisa, em que seria importante a fala dos comerciantes entrevistados, não foi possível colocar, pois as entrevistas com os agentes comerciais de cada bairro ocorreram por meio da aplicação de formulários.

Dessa forma, apresenta-se a estrutura dos capítulos dessa pesquisa: o capítulo 1, “**Notas Teóricas sobre o Urbano Amazônico e as Cidades Ribeirinhas da Amazônia: Interpretações a Partir da Cidade de Porto De Moz/Pa**”, busca-se realizar uma discussão relacionada às diferentes abordagens acerca das cidades ribeirinhas da Amazônia. As discussões deste capítulo estão centradas em compreender a formação e o surgimento dessas cidades na região amazônica, bem como os elementos fundamentais que caracterizam as cidades ribeirinhas da Amazônia na sua “urbanodiversidade” (Trindade Jr., 2013), pois estas apresentam elementos distintos das demais cidades do Brasil. Nesse sentido, o esforço nesta parte do texto está centrado em compreender, a partir da cidade de Porto de Moz, as particularidades do núcleo urbano a partir do ponto de vista das cidades ribeirinhas. Para isso, de imediato, torna-se importante verificar o processo de urbanização na região amazônica para

chegar à discussão do objeto de estudo.

No capítulo 2, “**A Produção dos Circuitos Espaciais da Economia Urbana: O Circuito Superior e o Circuito Inferior**”, buscamos apresentar de forma introdutória o surgimento da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana e suas contribuições para compreender a economia urbana das cidades. Porém, neste capítulo buscaremos mostrar como é a aplicação dessa teoria em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, tendo em vista que a teoria foi formulada na década de 1970, e as cidades amazônicas possuem particularidades no que tange à compreensão da economia urbana.

No capítulo 3, “**As Particularidades da Economia Urbana na Cidade de Porto de Moz**”, neste capítulo, buscar-se-á apresentar os resultados obtidos na pesquisa de campo, como forma de evidenciar os principais agentes que formam o circuito inferior da economia urbana na cidade de Porto de Moz. Além disso, procura-se mostrar como essa teoria dos circuitos espaciais é importante para compreender Porto de Moz como uma cidade ribeirinha da Amazônia.

Busca-se compreender as particularidades do circuito inferior em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, como e por quem é constituído esse mesmo circuito, procurando evidenciar as sistematizações da pesquisa de campo realizada e apresentar os dados estruturados referente a aplicação de formulários e entrevistas realizadas em diferentes espaços da cidade. Assim, as análises e dados obtidos nos permitem compreender as dinâmicas espaciais, culturais e econômicas que se expressam no espaço urbano de Porto de Moz.

Por fim, no quarto e último capítulo “**Caracterização do Circuito Inferior em uma Pequena Cidade Ribeirinha Da Amazônia**”, neste capítulo buscaremos analisar o circuito inferior na cidade de Porto de Moz a partir dos setores comerciais investigados, nisso, busca-se diferenciar e comparar o circuito inferior proposto por Santos (1970) com o circuito inferior realmente existente em Porto de Moz, bem como apresentar os fixos e os fluxos dos espaços produzidos pelos agentes comerciais a partir das relações geográficas que estabelecem. Além disso, relaciona-se esse circuito inferior com a produção de *horizontalidades* e *verticalidades*, mostrando, ainda que a partir de um elemento, o circuito inferior, as redes geográficas em que a cidade está inserida.



***NOTAS TEÓRICAS SOBRE O URBANO
AMAZÔNICO E AS CIDADES
RIBEIRINHAS DA AMAZÔNIA:
INTERPRETAÇÕES A PARTIR DA
CIDADE DE PORTO DE MOZ/PA***

O presente capítulo pretende realizar uma discussão relacionada às diferentes abordagens acerca das cidades ribeirinhas da Amazônia. Assim, as discussões deste capítulo estão centradas em compreender a formação e o surgimento dessas cidades na região amazônica, bem como os elementos fundamentais que caracterizam as cidades ribeirinhas da Amazônia na sua “urbanodiversidade” (Trindade Jr., 2013), pois estas apresentam elementos distintos das demais cidades do Brasil. Nesse sentido, o esforço nesta parte do texto está centrado em compreender, a partir da cidade de Porto de Moz, as particularidades do núcleo urbano a partir do ponto de vista das cidades ribeirinhas. Para isso, de imediato, torna-se importante verificar o processo de urbanização na região amazônica.

1.1 A URBANIZAÇÃO NA REGIÃO AMAZÔNICA

A imagem a respeito da Amazônia ainda é consequência da posição política- geográfica a que ela foi submetida desde o período da colonização portuguesa (Porto- Gonçalves, 2012). O estágio atual do desenvolvimento da Amazônia reflete a sua formação histórica e socioespacial, na qual foi imposta a posição de exportador de matéria-prima. A urbanização na região amazônica começa então, a partir da década de 1940 (Corrêa, 1987).

A década de 1960 e início de 1990 não foi marcada somente pelo fim da ditadura militar (1964-1985), mas sim pelo modelo de projetos de desenvolvimento adotados pelos governos militares na época. Já a partir de 1990, tem-se a adoção de políticas neoliberais e mudanças nas práticas desenvolvimentistas que foram adotadas e pensadas para a região amazônica (Serra, Fernández, 2004).

Em termos geográficos, o processo de urbanização da Amazônia ocorreu logo após a urbanização de outras regiões do país. O avanço da modernização desencadeada pelo fenômeno da urbanização ficou concentrado principalmente na região sudeste. Na região amazônica, a urbanização ocorreu por meio de projetos desenvolvimentistas proporcionados pelo Governo Federal na época, no entanto, esses projetos estavam mais voltados à exploração dos recursos naturais e os “espaços vazios”, para alcançar o desenvolvimento econômico e social do espaço amazônico.

Dessa forma, a região amazônica passou por um intenso processo de transformação territorial a fim de incorporá-la ao sistema capitalista, através dos grandes projetos de desenvolvimento. Entre essas transformações no território para integrar a região, destaca-se a abertura da *Belém-Brasília* (BR-010), a criação da *Zona Franca de Manaus* (ZFM) e a abertura da *Rodovia Transamazônica* (BR-230). Diante disso, a abertura dessas rodovias na época e os

projetos de desenvolvimento econômico foram estratégias que o capital encontrou para sua reprodução e ampliação, considerando a natureza como *lógica de mercadoria* no território (Herrera, 2016).

Nessa perspectiva, Castro (2008) ressalta que a urbanização na Amazônia se configurou em *dois padrões* importantes, sendo o *primeiro padrão* definido pelo movimento de ocupação e exploração da região através dos rios e vales no seu entorno amazônico, sendo a região considerada uma *base de aviamento* para os exploradores. O *segundo padrão* ocorre com o avanço de intensos investimentos públicos em projetos desenvolvimentistas destinados para a região. Esses dois padrões, articulados pela lógica capitalista, ressaltam os olhares para a Amazônia brasileira como um grande espaço econômico para reprodução e ampliação de atividades comerciais baseadas na exploração dos recursos naturais, apoiados e incentivados pelo próprio Estado brasileiro.

Durante 1960, percebe-se uma nova organização e ocupação do espaço urbano regional. Antes desse período, as dinâmicas das cidades eram direcionadas pela lógica dos rios e, a partir deles, as cidades se desenvolviam, reproduzindo o que Porto- Gonçalves (2001) considerou de padrão de organização “rio-várzea-floresta”. Com a nova fase de modernização na região apoiada pelo capital, estabelece-se um novo padrão de organização espacial, denominado pelo autor de “estrada-terra-firme-subsolo”. Nesse contexto, as cidades localizadas às margens dos rios passam a apresentar também a nova fase da modernização com a abertura de estradas. Assim, na região amazônica, houve múltiplos padrões de urbanização em distintas realidades urbanas, geradas a partir dos grandes investimentos realizados na região, conforme destaca o quadro 02.

Quadro 02 - A fronteira urbana e os padrões de urbanização.

CIDADES	VÍNCULOS/VINCULAÇÃO
Urbanização espontânea	Muito presente na Amazônia Oriental, resulta em grande parte da ação indireta do Estado na produção do espaço, quando incentiva a apropriação privada da terra por empresas, grupos econômicos ou agentes individuais. Nesse processo, surgem ou se expandem cidades que acompanham as frentes econômicas, mobilizando, igualmente, uma grande quantidade de mão-de-obra móvel e polivalente para estes núcleos urbanos.
Urbanização dirigida pela colonização particular	Direcionada por companhias colonizadoras, é um tipo de urbanização comandada por relações econômicas baseadas em trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma

	Agrária (INCRA). Os principais agentes são colonos, funcionários das companhias, comerciantes e investidores.
Urbanização dirigida pela colonização oficial	Trata-se do modelo de urbanismo rural do INCRA e que articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana pré-existente para a configuração de um sistema de cidades, que, por sua vez, está baseado em uma estrutura complexa: colonos, funcionários, comerciantes.
Urbanização dos grandes projetos	Trata-se de um processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infra-estrutura -, cuja dependência de uma base urbana para a sua instalação e para a residência de pessoal técnico, de trabalhadores permanentes e de atendimentos a uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros enclaves urbanos na rede de cidades da Amazônia.
Urbanização tradicional	Com pouca repercussão da expansão das frentes econômicas, trata-se de cidades que apresentam uma configuração com pouca alteração do padrão tradicional à beira-rio e com forte ligação a um centro regional que não prescinde do padrão dendrítico.

Fonte: Trindade Jr.; Silva; Amaral, 2008.

A expansão das fronteiras econômicas desencadeou diferentes marcas no espaço urbano regional, com características diversas e particulares. Assim, vários modelos de urbanização foram impostos na região amazônica, desse modo, é importante compreender que para se fazer a leitura da realidade do urbano amazônico, é preciso entender que não são apenas diferentes tipos de urbanização, mas que são contextos urbanos distintos que coexistem e se combinam dentro do espaço amazônico, revelando diversas faces do tecido urbano (Trindade Jr.; Silva; Amaral, 2008).

Por volta de 1966, iniciaram-se os programas de desenvolvimento na região amazônica, proporcionados pelo governo brasileiro para a exploração econômica da região, sobretudo na região norte. A Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) foi o órgão responsável pelo planejamento regional da “Amazônia Legal”. A intenção do governo militar, na época, era mostrar competência nas estratégias de levar o desenvolvimento do país mesmo em regiões com sérios problemas de locomoção (Kohlhepp, 2002).

Um dos primeiros programas de desenvolvimento, na metade dos anos 1970, foi o Programa de Integração Nacional (PIN), durante o Governo Médici. Este programa tinha como principal objetivo ocupar as terras na região amazônica e construir longas rodovias, conhecidas como “corredores do desenvolvimento”. As principais estradas construídas durante o programa

foram “a Transamazônica, a Perimetral Norte, a Cuiabá-Santarém e a Cuiabá-Porto Velho-Manaus” (Kohlhepp, 2002, p. 38). Contudo, a construção dessas rodovias desencadeou sérios impactos ambientais na região (Goodland/Irwin, 1975).

Diante disso, com os intensos investimentos, ocupações e destruição das florestas, foi criado o Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7). Este programa, de iniciativa alemã, surgiu para contribuir com o uso sustentável dos recursos naturais, de maneira consciente, para a redução do desflorestamento na Amazônia (Banco Mundial, 1994).

A partir desse contexto, destaca-se que o processo de urbanização da Amazônia foi uma estratégia política para ocupar as terras na região. Neste sentido, é importante compreender que a urbanização não se define simplesmente pelo aumento das cidades ou populações, mas pode-se distinguir por meio de duas dimensões:

A do espaço social, referente a um modo de integração econômica, capaz de mobilizar, extrair e concentrar quantidades significantes de produto excedente e, também, de uma integração ideológica e cultural, capaz de difundir os valores e comportamentos da vida moderna; b) a do espaço territorial, correspondente ao crescimento, multiplicação e arranjo dos núcleos urbanos, cuja feição particular está vinculada ao seu papel no padrão geral de circulação do excedente, no planejamento estatal e na articulação deste com a sociedade local (Becker, 2015, p. 3).

Assim, na região amazônica, foram submetidos diferentes projetos de investimentos proporcionados principalmente pelo Governo Federal. Dessa forma, vários projetos foram executados a fim de “desenvolver” o espaço amazônico, porém, os intensos investimentos ocasionaram diferentes tipos de urbanização na região e o surgimento de distintas cidades da/na Amazônia, que proporcionaram novos núcleos urbanos e modos de vida.

É importante ressaltar que as políticas de desenvolvimento pensadas para a região amazônica não consideravam e nem vinculavam o espaço intraurbano, as relações que aconteciam e se estabeleciam dentro das cidades. É nesse sentido que a urbanização na Amazônia se configurou em diferentes padrões por meio dos projetos de investimentos, pois não foram consideradas as particularidades e singularidades já existentes dentro do território (Cardoso; Lima, 2006). Assim, o espaço amazônico foi formado e constituído por diferentes entidades presentes em cada parte dos municípios existentes na região.

1.1.1 A colonização na Amazônia e o surgimento de múltiplas cidades

O período de colonização na região amazônica iniciou-se por volta do século XVII com a chegada dos portugueses após a expulsão de alguns europeus da região. Assim, a colonização

na região iniciou-se por meio das missões religiosas no território. A chegada das instituições religiosas e forças militares simbolizavam um marco histórico e político na garantia da posse colonial no território “(...) contam-se vários séculos de ocupação territorial nada pacífica, marcadas por relações de dominação, de violência, conflitos, disputas e também de alianças, entre os colonizadores europeus e os povos indígenas” (Castro, Campos, 2015, p. 18).

As intensas atividades de exportação e exploração da Amazônia podem ser acompanhadas mediante dois momentos: o primeiro momento retrata a exploração das drogas do sertão proporcionada pelas missões jesuíticas no início do século XVII, através da exploração de mão-de-obra indígena, até a expulsão dos jesuítas e a “concessão de liberdade” aos povos indígenas. O segundo momento refere-se ao boom da borracha durante o século XIX e meados do século XX, a exploração da borracha que ocorria pelos vales amazônicos, impulsionou o que Machado (1999, p. 111) denominou de “proto-urbanização da região”.

O desenvolvimento e o surgimento das novas aglomerações no vale amazônico foram desencadeados pelo comércio de exportação da borracha, *in natura*, bem como a importação de insumos e bens. Os subespaços que foram se formando no vale amazônico eram responsáveis pela função de comercialização, exportação e importação da borracha “as interações entre vilarejos, vilas e cidades eram inteiramente dependentes da cadeia de exportação/importação, que mobilizava os excedentes de valor produzidos pela economia da borracha” (Machado, 1999, p. 111). Assim, a formação dos subespaços ao entorno do vale, proporcionados pela urbanização e povoamento, foram caracterizados pelo conceito que Machado (1999) considerou de “sistema de povoamento”, constituído por vilas, cidades, agrovilas e vilarejos.

No estado do Pará, o processo de colonização e conflitos territoriais iniciou-se pelo domínio das drogas do sertão, os estrangeiros que chegavam e outros que residiam na região tentavam se apropriar dos elementos naturais para ocupar o território (Tavares, 2008). O período vinculado às atividades das drogas do sertão foram importantes para a organização do espaço regional, pois foi reforçada a implantação de uma rede urbana, como bem pondera Corrêa (1987, p. 45):

E nesta ratificação e reforço mantém-se e reproduz-se o mesmo padrão de localização relativa e absoluta: localização ribeirinha consubstanciando um padrão espacial dendrítico, e um Sítio sobre um terraço fluvial, a salvo das cheias periódicas. E isto perduraria por vários períodos.

Segundo Corrêa (1987), a periodização da rede urbana na Amazônia pode ser ponderada por sete (7) momentos a partir da sua formação econômica, conforme apresenta o quadro a seguir:

Quadro 03 - Periodização da rede urbana na Amazônia.

MOMENTO HISTÓRICO	PERÍODO
1. Fundação da cidade de Belém.	1616
2. Criação de aldeias missionárias, a prática econômica do extrativismo e a exploração das drogas do sertão.	1655 a 1750
3. Criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão por Marquês de Pombal.	1755 a 1778
4. Extinção da companhia pombalina.	1778 a 1850
5. Ciclo econômico da Borracha.	1850 a 1920
6. Crise da produção econômica da borracha.	1920 a 1960
7. Mudanças e significados da rede urbana amazônica através da divisão territorial do trabalho e sua inserção no sistema capitalista.	1960

Fonte: Elaborado pela autora, (2024).

Esses diferentes períodos históricos remetem também ao tempo em que os portugueses, que ainda se encontravam no Pará, tentavam firmar suas políticas através da criação de pequenas fortificações, a fim de mostrar sua soberania no território. A criação do Forte do Presépio em 1616 por Francisco Caldeira Castelo Branco é um exemplo da construção de fortificações que marcaram a política portuguesa na época (Oliveira, Schor, 2008), ainda no mesmo período da fundação da cidade de Belém.

Assim, para assegurar a posse dos territórios, foram criadas unidades político-administrativas após as províncias, como os Estados, sendo a criação do Estado do Maranhão em São Luís, assim como a criação do Estado Grão-Pará e Maranhão, que teve sua sede em Belém, a fim de expandir e consolidar a economia e a política da região (Tavares, 2008). Dessa forma, a capital paraense ganhou grandes fortificações e elementos históricos que marcaram sua fundação, além da criação dos Estados para a fortificação e as estratégias políticas direcionadas para a economia da região.

Durante o século XVII, ergueram-se algumas construções de Fortes em territórios indígenas, a fim de impedir que eles fizessem alianças com as nações europeias, entretanto, para evitar tais atos, optou-se pela “catequização” dos indígenas pelos padres jesuítas, o território ficou conhecido como “território das missões”, assim, o território foi dividido em várias ordens religiosas, como pondera Tavares (2008):

Os jesuítas ficaram com o sul do rio Amazonas até a fronteira com as possessões espanholas, abrangendo os rios Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira; os franciscanos da Piedade, ficaram com a margem esquerda do baixo Amazonas e centro de Gurupá até o rio Urubu (Tavares, 2008, p. 60).

A igreja tinha grande poder e influenciava de várias formas nos territórios ainda sob o domínio da coroa. Durante a tentativa de pacificar os indígenas, a igreja se apropriava dos territórios, escravizava, ordenava e comandava os espaços habitados primeiramente pelos povos indígenas. De tal modo, a igreja tentava, de várias formas, controlar e tomar o poder do território “dentre todas as ordens que atuaram no Vale Amazonas, a dos jesuítas foi a mais poderosa, pois a ela foi entregue grande parte do poder de gestão da mão-de-obra (escrava) indígena” (Tavares, 2008, p. 61).

Assim, a chegada dos portugueses em solo brasileiro marca momentos cruciais para o país, pois através do modelo de formação que o Brasil foi submetido e a forma de colonização e catequização dos grupos tradicionais, formaram a base da história do país e como esses elementos históricos refletem nos aspectos econômicos, políticos, sociais e morais do país. Após a colonização no Brasil, a urbanização foi um marco crucial ao desenvolvimento e modernização do território, sobretudo na região amazônica com a economia da borracha, o *boom* da borracha passa a ser o marco inicial da urbanização na região amazônica, a partir da segunda metade do século XIX (Machado, 1999).

Nesse contexto, com o intenso avanço da urbanização na Amazônia, surgem os pequenos aglomerados às margens dos rios, sendo estes fortemente explorados por sujeitos não indígenas no final do século XIX. Os pequenos povoados foram criados “visando a servir de apoio à exploração do látex e que posteriormente se transformaram em vilas e mais tarde cidades” (Oliveira, Schor, 2008, p. 17). É neste contexto que surgem as pequenas cidades ribeirinhas da/na Amazônia, submetidas a uma nova lógica de produção capitalista, no entanto, é importante entender que na Amazônia surgiram diferentes tipos de cidades durante a urbanização brasileira.

O processo de urbanização na região desencadeou o surgimento de múltiplas cidades, todavia, as cidades amazônicas “nos permitem entendê-las como um espaço socioeconômico e cultural complexo, cuja diversidade tem raízes certamente na história dos lugares e das relações sociais estabelecidas em sua trajetória” (Castro, 2008, p. 26). As cidades da Amazônia possuem diversas origens e surgiram em contextos diferentes, sendo por meio de agrovilas, ocupações, cidades planejadas pelo poder público local e/ou assentamentos espontâneos, algumas que mais tarde se tornaram sedes municipais, a região então, é contida por múltiplas cidades.

Assim, com a intensa exploração na região foram surgindo os primeiros núcleos urbanos às margens dos rios, a exploração dos recursos naturais foram os principais fatores para o surgimento das cidades amazônicas, pois ocorreram muitas transformações no espaço regional que definiram a configuração dessas cidades, os rios foram e continuam sendo importante para

a formação e o surgimento desses núcleos urbanos.

Nesse contexto, as cidades da/na Amazônia possuem diversas particularidades, os modos de vida ligados à floresta amazônica demonstram as relações culturais, simbólicas e/ou religiosas que os sujeitos estabelecem com o espaço dentro da floresta. Sobre esse aspecto, Oliveira (2002, p. 29) ressalta:

Compreender a Amazônia a partir das pequenas cidades é muito mais do que analisar a forma das cidades, significa compreender a vida das pessoas simples, de onde brotam dimensões de espacialidades que quase sempre são desconsideradas, pois estão eivadas por coisas simples, transmutadas numa sensação de extrema obviedade, pela frequência do estar sempre por aí.

A seguir, o (quadro 04) apresenta exemplos das múltiplas cidades existentes na Amazônia, estas que foram formadas e/ou criadas em diferentes períodos/contextos da urbanização, pois o processo de urbanização brasileira se manifestou de forma diferenciada no espaço regional, sobretudo no espaço amazônico.

Quadro 04 - As múltiplas cidades da Amazônia.

<i>Cidades ribeirinhas</i>	Localizadas às margens dos rios, dizem respeito a cidades que cumpriram um papel histórico na organização inicial do território, obedecendo ao tão propalado padrão “rio/várzea/floresta”, sendo, portanto, anteriores ao padrão de organização mais recente, chamado de padrão “rodovia/subsolo/terra firme”.
<i>Cidades do agronegócio</i>	São cidades cujas funções de atendimento são demandadas pelo agronegócio globalizado, são hegemônicas sobre as demais. Estas se desenvolvem a partir de atividades agrícolas e agroindustriais e dependem, em graus diversos, dessas atividades, a produção e consumo ocorrem em grande parte, de forma globalizada. Rio Verde (GO), Sorriso, Primavera do Leste e Rondonópolis (MT), Sertãozinho (SP) são exemplos de cidades do agronegócio.
<i>Cidades tradicionais</i>	São estruturas urbanas mais antigas e sujeitas a transformações recentes, decorrentes dos impactos sociais, culturais e ambientais promovidos pela introdução de novos modelos de produção e de inovações tecnológicas na região.
<i>Cidades rodoviárias</i>	São cidades que foram surgindo a partir das frentes de expansão das madeireiras e da pecuária, que cresceram ou se formaram em função dos processos migratórios nessas cidades temos elementos mais novos da Região, tem

	uma lógica definida pelo Estado.
<i>Cidades locais</i>	Centros subordinados diretamente a algum outro centro da Amazônia de nível hierárquicamente superior, tendo atuação restrita às circunvizinhanças (perfazem mais de 60% do universo de mais de 400 cidades da região).

Fonte: Vicentini (2004), adaptado por Castro (2023).

Antes, os estudos sobre as cidades eram compreendidos apenas na sua dimensão espacial, “ela era o território onde se realizava um processo de produção do capital e onde se produziam as relações capitalistas e, por força da opção teórica, onde se enfrentavam as classes sociais” (Pesavento, 2007, p. 13). Com o avanço dos estudos sobre as cidades, foi revelado que podem ser compreendidas além de um processo econômico, mas também por grandes transformações e renovações do tecido urbano, a cidade é também *sociabilidade*, dessa forma, por muito tempo, o conceito de cidade era considerado como um lugar de estratégia territorial para as atividades econômicas, pois esta servia como base de apoio logístico durante a apropriação e expropriação de riquezas e recursos naturais durante o período colonial. Assim, com o passar dos anos, o conceito de cidade foi se reformulando, pois a cidade não é apenas um espaço para reprodução econômica, mas é o local em que se estabelecem as relações humanas.

1.1.2 O estudo das pequenas cidades: uma breve discussão

O estudo sobre as pequenas cidades não é um tema novo, porém, requer encontrar uma noção para compreendê-las. As cidades pequenas abrangem uma totalidade particular e não podem ser analisadas isoladamente, mas a partir das suas relações com os demais centros do entorno (Sposito, Jurado, 2013). O estudo sobre as cidades pequenas ganhou força no Brasil a partir da década de 1980, por meio da renovação da Geografia, com enfoque “crítico-analítico de orientação marxista, sendo acompanhado, em contrapartida, pela diminuição das pesquisas de cunho estatístico-geográfico” (Sposito, Jurado, 2013, p. 23), demandando, desta maneira, de uma maior ampliação, atenção e análise sobre o tema.

Nesse sentido, Santos (1996) também destacou sobre os tipos de cidades existentes, para o autor cada cidade é diferente independente do seu tamanho ou grau de escala, as cidades se diferem uma das outras e as cidades pequenas constituem um universo, apresentam singularidades e particularidades, e não podem ser generalizadas ou simplificadas apenas para uma definição. Para Soares e Melo (2008), as cidades podem ser compreendidas a partir de uma

“escala municipal”, relações entre campo-cidade em uma escala político-administrativa, dependência e relações com os demais órgãos governamentais. Ainda assim, Santos (1982b, p. 71), utilizou outra expressão para se referir a pequena cidade, o autor enfatizou a expressão “cidade local”, para ele “[...] poderíamos então definir a cidade local como uma aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica em uma vida de relações”, para Santos (1982b), as cidades precisam responder às necessidades mínimas e básicas de uma população.

Assim, segundo Sposito e Jurado (2013), as pesquisas geográficas ainda não dedicam tanto a atenção ao estudo das pequenas cidades, pois a maioria dos estudos se direciona às grandes e médias cidades. Para eles, é importante considerar o estudo das pequenas cidades não de forma isolada, mas sim levando em conta as relações que estabelecem com os demais centros urbanos (Amaral; Barbosa; Silva, 2020).

A compreensão/definição de cidade pequena é ponderada por Sposito e Jurado (2013, p. 31) como uma dimensão geral a partir dos centros urbanos ela possui “uma *materialidade* no seu plano espacial, enquanto *forma* no processo de urbanização e uma *imaterialidade* que pode estar relacionada aos seus fluxos (de diferentes dimensões e natureza) que traduzem sentidos econômicos, políticos, culturais, etc.” Neste sentido, a leitura sobre as pequenas cidades partem de uma compreensão maior em relação ao seu tamanho no que tange a dialética da divisão territorial do trabalho numa escala global e da transformação do espaço, pois estas desempenham diferentes papéis nas esferas econômicas, políticas e culturais, no entanto, algumas cidades ainda que consideradas pequenas, revelam que:

(...) Sempre ocuparam uma posição importante pela infraestrutura, serviços e lugar de circulação de trocas materiais e simbólicas, onde se realizavam as festas religiosas, as comemorações cívicas, (sic) as manifestações políticas que movimentavam todo o interland. Talvez sua importância relativa estivesse em ser um entreposto de serviços e bens na rede de comércio com a capital (Castro, 2008, p. 30).

Nas pequenas cidades há vida e complexidades que podem ser compreendidas a partir das suas particularidades, dependendo do seu contexto geográfico, como também há um número menor de pessoas e pequena extensão territorial em relação aos demais grandes centros urbanos. Ainda nessa compreensão sobre as cidades pequenas, as *cidades na floresta* e *cidades da floresta* (Trindade Jr., 2010) são exemplos de pequenas cidades com características essenciais na compreensão do núcleo urbano, sobretudo as pequenas cidades na Amazônia.

Até 1960, as cidades mais comuns na região eram as “*cidades da floresta*”, frequentemente associadas ao deslocamento fluvial e a fortes interações com a natureza ao redor, possuindo modos de vida rurais não modernos e a floresta ainda pouco explorada. Assim,

nessas cidades o *tempo* é “mais lento” (Santos, 1996), pois o que predomina é o *ritmo* da natureza e alguns movimentos definem sua dinâmica intraurbana, como afirma Trindade Jr. (2021, p. 315):

É essa mesma interação com o ambiente e com o entorno que define a intensa relação e dependência com o rio e com a floresta, vistos, dentre outros, como recursos econômicos, como espaços de circulação, como espaços de usos domésticos, como possibilidades de lazer e como campos de representações simbólico-culturais (lendas, crenças, valores, tradições etc.). Pela sua natureza rural e urbana e pelo pouco peso das atividades de grande porte nelas existentes, são cidades que exercem pouca pressão sobre o meio ambiente em que se inserem, preservando em muito os elementos e recursos naturais dos quais dependem.

Essas “*cidades da floresta*” também estabelecem dinâmicas e fortes relações com seu entorno imediato, como vilas, povoados e comunidades rurais e ribeirinhas (Trindade Jr., 2010). Assim, o modo de vida nessas cidades está mais em sintonia com a floresta e ligado à forma de produção econômica, social e cultural, frequentemente, atividades rurais que são mais próximas.

As “*cidades na floresta*” são cidades que possuem vínculos com as demandas externas da região. A floresta é utilizada principalmente como espaço de exploração econômica através da retirada de recursos hídricos, minerais e florestais. Essas cidades foram criadas a partir do século XX para atender Grandes Projetos de Investimentos¹ na Amazônia. Os núcleos urbanos de Carajás/PA, em Parauapebas, e Porto Trombetas/PA, em Almeirim, são exemplos de núcleos presentes nas *cidades na floresta* ponderadas por Trindade Jr. (2010). Segundo o autor, estes núcleos e suas cidades se tornaram bases econômicas da região para atender as demandas do mercado externo, por sua vez, desempenham fortes papéis com a implementação de grandes objetos na região amazônica, incorporando o papel de *base logística* para com o mercado externo na região.

Portanto, as pequenas cidades desempenham diferentes papéis e responsabilidades nas regiões que estão inseridas, o tempo lento nessas cidades é muito presente, revela que nelas ainda se visualiza muitos elementos da natureza, pois “nas pequenas cidades amazônicas ainda há um tempo para a vivência de uma forma ilimitada” (Oliveira, 2002, p. 28). Dessa maneira, entender esses processos direcionados ao *tempo* e ao *ritmo* das pequenas cidades é compreender as especificidades da Amazônia.

Machado (1999) considera que, a partir do período de colonização, foi imposto um modo de vida urbano na região amazônica, sobretudo nas pequenas cidades às margens dos rios. A lógica de dominação e apropriação do capital no território amazônico desencadeou

¹ Os Grandes Projetos de Investimentos são “projetos econômicos de envergadura”, em que abrangem as hidrelétricas, os projetos/planos de colonização e construção de longas rodovias (Martins, 1993, p. 61).

resistência por parte dos povos tradicionais pela forma como foram submetidos à lógica da produção social do espaço. Essa imposição forçada do capital nas pequenas cidades refletiu de imediato na cultura dos povos tradicionais.

Assim, parte da paisagem urbana das pequenas cidades foi e é marcada por grandes templos religiosos construídos durante a colonização portuguesa. Nas pequenas cidades, o acabamento arquitetônico é visível através das igrejas, principalmente as igrejas que estavam e são localizadas em frente ao rio. Portanto, a paisagem dessas pequenas cidades eram e são refletidas pelos grandes templos religiosos da época.

1.1.3 As pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia

As pequenas cidades ribeirinhas apresentam um padrão de organização direcionado aos rios e às florestas, apresentam relações sócio-geográficas através de suas particularidades e realidades urbanas distintas (Trindade Jr., Tavares, 2008). Todavia, é importante compreender o processo histórico-geográfico do surgimento das pequenas cidades ribeirinhas amazônicas, pois estas possuem características importantes no seu tecido urbano e distintas formas relacionais através da dinâmica dos rios.

As pequenas cidades amazônicas têm um padrão urbano característico: as ruas e caminhos terminam invariavelmente no porto. A rua da frente ou a rua primeira tem as melhores casas e as ruas de trás, casebres cobertos de palha. Essas cidades localizadas às margens dos grandes rios, parecem ter sido criadas para serem vistas de longe, pois de perto toda a dimensão de beleza que exista no primeiro olhar esvai-se no arruamento caótico, nas casas novas, mas com as fachadas descobertas e precocemente envelhecidas. Talvez fosse melhor que delas só tivéssemos a primeira impressão (Oliveira, 2000, p. 158).

As cidades ribeirinhas da/na Amazônia são marcadas pela paisagem urbana e a relação estabelecida com a natureza ao redor, sendo os elementos naturais, a relação com o rio e a natureza, características existentes de cidades ribeirinhas, contudo, essas pequenas cidades revelam muito além dessas características estabelecidas com a natureza. Assim, para melhor compreensão, Oliveira (2012, p. 12) considera alguns elementos essenciais para definir as pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia:

(i) Uma baixa articulação com as cidades do entorno; (ii) atividades econômicas quase nulas, com predomínio de trabalho ligado a serviços públicos; (iii) pouca capacidade de oferecimento de serviços, mesmo os básicos, relacionados à saúde, educação e segurança; (iv) predominância de atividades caracterizadas como rurais.

As pequenas cidades ribeirinhas apresentam um padrão urbano diferenciado, uma das características essenciais para considerar uma cidade ribeirinha é a presença do rio, esse elemento é fundamental, porém, não é o único que caracteriza uma cidade enquanto ribeirinha.

Os rios e as florestas não representam apenas a fonte de sobrevivência e espaço de circulação dos sujeitos, mas compõem um universo de representações da própria cidade a partir das práticas socioculturais presentes naquele espaço (Oliveira, 2002).

Segundo Souza (2009), o modo de vida urbano e ribeirinho são concepções do próprio espaço e tempo das cidades ribeirinhas da Amazônia, pois estes apresentam padrões e formas de consumo do espaço e tempo. A dinâmica ribeirinha nessas cidades está em sua maioria direcionada aos cursos fluviais desenvolvidos pela Amazônia.

Sua importância revela a sobrevivência e o desenvolvimento de várias localidades que estão entremeadas pelas águas, pois são por meio delas que a cotidianidade se reproduz material e imaterialmente. São através dos cursos fluviais que se movimentam sonhos, desejos, encontros e modos de vida (Souza, 2009, p. 173).

Nesse contexto, essas cidades apresentam diferentes objetos que ajudam na sua compreensão. Além da paisagem natural, há a presença dos portos, trapiches, barcos, atividades comerciais e um conjunto de objetos geográficos/espaciais que formam o tecido urbano da cidade ribeirinha. Assim, o espaço socialmente produzido e dinâmico ocorre de forma mais lenta, há um *tempo* e um *ritmo*, os sujeitos se reinventam com a cidade, configurando formas de sobrevivência e até reescrevendo o papel desta no contexto regional e/ou local.

Nas pequenas cidades ribeirinhas é comum encontrar pouca ou nenhuma infraestrutura, nelas se destacam as atividades econômicas mediante repasses dos serviços públicos, apesar das características de cidade, elas também necessitam de atividades urbanas econômicas para desempenhar atividades rurais, sobretudo o extrativismo e a pesca artesanal. Dentro desses pequenos núcleos urbanos há o movimento de circulação e da modernização promovida pelo capital, estas “determinam o desaparecimento de algumas atividades e o surgimento de outras; daí os impactos decorrentes” (Oliveira, 2002, p. 27). O modelo globalizado e modernizado do capital modifica diferentes espaços nesses pequenos núcleos urbanos, que possuem, sobretudo, um modo de vida tradicional direcionado aos rios e às florestas.

Ainda na compreensão das pequenas cidades ribeirinhas, o cotidiano dos sujeitos se apresenta como uma análise privilegiada, pois nos permite compreender outras formas de sociabilidade dos sujeitos para com a cidade (Carlos, 2011). O cotidiano na cidade revela as relações interpessoais e socioculturais em diferentes sociabilidades que os sujeitos estabelecem com o espaço (o espaço vivido). As cidades ribeirinhas também convivem com outras realidades amazônicas, principalmente os grandes centros urbanos, em que nesses grandes centros se apresenta o *tempo veloz* e os *espaços luminosos* em diferentes subespaços regionais (Santos, 1994).

Nessa perspectiva, no que tange ao trabalho formal e informal em pequenas cidades

Castro (2008) chama atenção para essas características direcionadas às pequenas cidades, em que as cidades da Amazônia apresentam grandes características de um mercado de trabalho precário, nas grandes metrópoles e cidades médias o mercado de trabalho assalariado obtém um melhor crescimento, no entanto, nas pequenas cidades o mercado de trabalho assalariado continua sendo formado (Amaral, 2016), nesse contexto, Castro (2008) argumenta que:

Uma boa parte da população que vive nas cidades da Amazônia mantém processos de trabalho que decorrem de usos da floresta com expressivo número de produtos transformados pelo trabalho com madeira, frutas, ervas e sementes. Outras formas de trabalho ocupam pessoas na pesca marinha e fluvial, ou ainda em artesanato que serve ao comércio nas cidades— uso talvez mais generalizado – mas também aos rituais e festas, as trocas simbólicas entre comunidades, cidades e parentela distante [...] Muitos trabalhadores que associam sistemas agroflorestais – extrativismo e agricultura – dependem também da biodiversidade da floresta na realização do trabalho e na continuidade de sistemas tradicionais de uso da terra (Castro, 2008, p. 35).

Portanto, a “urbanodiversidade” (Trindade Jr., 2008) presente na Amazônia nos faz compreender as diferentes realidades urbanas que a região foi se configurando. Essas diferentes formas de uso e apropriação do espaço não devem ser compreendidas de forma isolada, pois as cidades refletem como o espaço foi acondicionado sob diferentes períodos e realidades. As políticas de desenvolvimento pensadas para a região desencadearam múltiplas reações no território, contribuindo para diferentes padrões de urbanização e o surgimento de múltiplas cidades. Pondera-se que a realidade das cidades amazônicas difere das demais regiões do Brasil, pois foram submetidas a diferentes lógicas de reprodução e ampliação pelo capital.

Na tentativa de evidenciar as características do espaço empírico da pesquisa, a cidade de Porto de Moz, a próxima seção objetiva realizar uma discussão sobre o espaço portomozenso e suas características de pequena cidade ribeirinha.

1.2 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO AMAZÔNICO PORTO-MOZENSE E A SUA DINÂMICA RIBEIRINHA

O município de Porto de Moz compõe a Região de Integração do Xingu² (RIX), juntamente com Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu (mapa 02). O município de Porto de Moz³ está localizado

² A Região de Integração do Xingu (RIX), é composta por 10 municípios (Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu). A formação do território teve início com as missões de Jesuítas, no século XVIII, quando foi criado o município de Souzel, origem dos municípios de Senador José Porfírio, Porto de Moz, Altamira, e, mais recentemente, a Vitória do Xingu (PLANO PLURIANUAL, 2023).

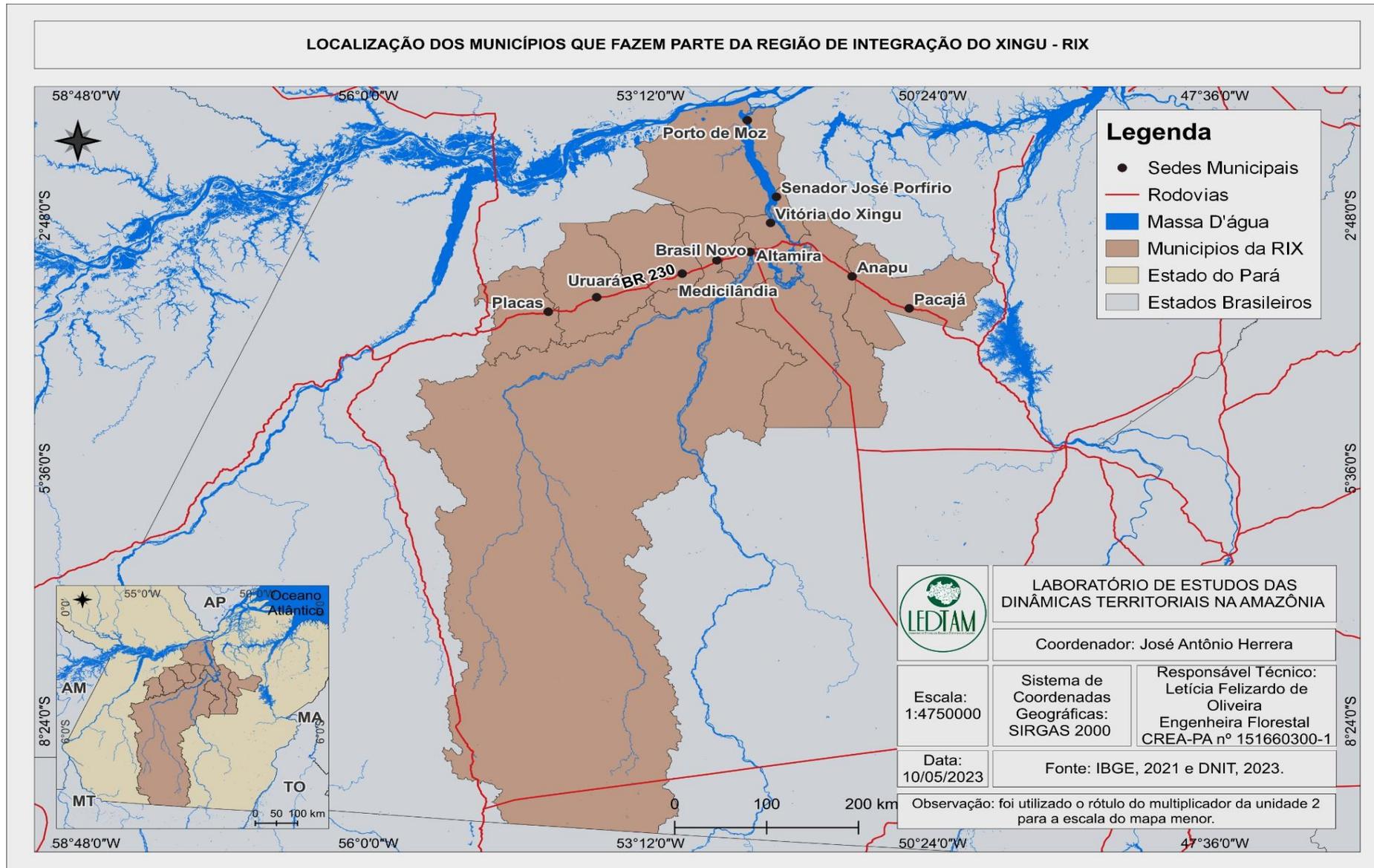
³ Pode-se chegar ao município de Porto de Moz através de transporte fluvial e aéreo (Moreira, 2004).

na região do Baixo Xingu⁴ (mesorregião do Baixo Amazonas), possui uma ampla rede fluvial, é cortado pelo Rio Xingu no sentido Norte-Sul e pelo Rio Amazonas no sentido Leste-Oeste. O Norte do município é composto por Almeirim e Gurupá, a Leste, limita-se aos municípios de Gurupá, Melgaço, Portel e Senador José Porfírio, ao Sul pelos municípios de Vitória do Xingu e Brasil Novo, e ao Oeste município de Prainha (IBGE, 2023). A sede do município está localizada à margem direita do rio Xingu (S 01°45'12,6" W 52°14'26,6").

Porto de Moz possui uma área de 17.423,017 km², aproximadamente 15% do território é composto por áreas de várzeas e o restante de terra firme (Salgado, Kaimowitz, 2003). A área terrestre do município é de 17.423 km², sendo 12.887 destinados à Reserva Extrativista Verde Para Sempre (RESEX-VPS). A área territorial de Porto de Moz compreende 1,7 milhões de hectares, 75% do território é destinado à Reserva Extrativista Verde Para Sempre (IBGE, 2023).

⁴ Baixo Xingu é uma “divisão geográfica” elaborada pela Prelazia do Xingu - Igreja Católica, que dividiu a área de sua “circunscrição eclesial” em Baixo, Médio e Alto Xingu, com suas respectivas paróquias. De acordo com essa divisão, os municípios de Porto de Moz e Gurupá ficam localizados no Baixo Xingu.

Mapa 02 - Localização dos municípios da RIX.



Fonte: Oliveira, 2023.

A ocupação do território de Porto de Moz ocorreu a partir das missões religiosas no Baixo Xingu sob a invocação de São Brás por Pedro Teixeira, em cada parte do território era deixado um determinado grupo para catequizar os indígenas que habitavam a região em meados dos séculos XVI e XVII. Assim, as principais tribos que habitavam a região eram as tribos indígenas Sumas, Kaiapó e Toras (Pinto, 2017). Contudo, os indígenas já tinham o conhecimento da presença do “homem branco na Amazônia”, como os holandeses, franceses e portugueses. Porto de Moz era inicialmente conhecido como *Aldeamento dos Índios Maturú*⁵, que foi ocupado pelos holandeses em 1623 (Pinto, 2017), porém, em 1639, os Capuchinhos da Congregação de São José foram os responsáveis por originar o município de Porto de Moz (EMBRAPA, 2010). Assim, de 1800 até 1900, o município vivenciava os ciclos econômicos das drogas do sertão e o *boom* da borracha.

Nesse contexto, o vale amazônico estava ameaçado com a presença das nações europeias por volta do século XVIII. Com o intuito de catequização, várias ordens religiosas adentraram o Rio Xingu com o foco em catequizar as tribos indígenas que habitavam parte do Rio Amazonas, como os Jurunas, Pena, Axipaie, Arara, Curinaia, Carajá, Caruriá ou Mundurucu e Açurini (Coudreau, 1977). Por meio das missões religiosas, o aldeamento Maturu, atual Porto de Moz, tornou-se parada obrigatória para a expedição e exploração do Rio Xingu. Até o século XVII o aldeamento ficou sob a responsabilidade dos Capuchos, no século XVIII essa situação mudou após a nova política de Marquês de Pombal.

[...] Com a denominação de aldeamento Maturú, sob a invocação de S. Braz, lançaram os Capuchos de S. José, segundo relatório do bacharel João Antônio Diniz da Cruz Pinheiro, os fundamentos da actual sede do Município de Porto de Móz, situada á margem direita do rio Xingú, a 1º 53' 33' de latitude sul e a 9º 2' 31' de longitude occidental (sic) do meridiano do Rio de Janeiro, em uma data que a tradição indica como 1639 (ANNAES DA BIBLIOTHECA E ARCHIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1916, p. 627).

Assim, a partir desse contexto, se inicia a história da formação e o surgimento dos diferentes subespaços no Baixo Xingu, sobretudo Porto de Moz (Gonçalves, 2011).

A sede administrativa do município de Porto de Moz passou por diferentes momentos até alcançar sua **emancipação** (quadro 05), a principal tentativa da política pombalina na época, era fortalecer a identidade das populações indígenas para com o Estado português, e fazer com que os indígenas defendessem os interesses portugueses como seus (Gonçalves, 2011).

⁵ A vila de Porto de Moz foi criada através da política Pombalina no Estado de Grão-Pará e Maranhão pelo governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado (Arnaud, 2019).

Quadro 05 - Periodização do município de Porto de Moz.

PERÍODO	FATORES HISTÓRICOS
1623	O <i>Aldeamento dos Índios Maturu</i> foi ocupado pelos holandeses.
1639	Fundação do aldeamento pelos Frades Capuchinhos da Congregação de São José.
1758	Elevado com o nome Vila de Porto de Moz pelo irmão de Marquês de Pombal, presidente da Província do Grão Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado.
1890	Em 19 de novembro de 1890 Porto de Moz foi elevado à categoria de município através do Decreto de n.º 218
1930	Pelo Decreto Estadual de n. 06, de 04 de novembro de 1930, o município foi incorporado ao território do município de Gurupá.
1937	Pelo Decreto Estadual de n. 2.805 de 10 dezembro de 1937 Porto de Moz readquiriu sua autonomia de município.

Fonte: ANNAES DA BIBLIOTHECA E ARCHIVO PUBLICO DO PARÁ, 1916, IBGE, 2023. Elaboração da autora, (2023).

A cidade de Porto de Moz apresenta características da “urbanodiversidade” (Trindade Jr., 2008) da Amazônia, pois revela através do tecido urbano as relações cotidianas estabelecidas em diferentes temporalidades. Mesmo que o espaço urbano hoje não seja o mesmo, seu contexto apresenta importância em compreender *o ritmo, o tempo e o espaço* em outrora a que a cidade foi submetida. A via fluvial representa um elemento importante para as pessoas, principalmente para as atividades comerciais, de serviços, de lazer e de deslocamento. Na figura abaixo é possível observar a antiga Vila de Porto de Moz.

Figura 01 - Frente da Vila Porto de Moz em 1970, avenida 19 de novembro.

Fonte: Acervo Pessoal Edilson Cardoso, ex-prefeito de Porto de Moz, (2018).

É importante compreender que Porto de Moz é uma cidade de predominância ribeirinha, por ser uma cidade localizada na região amazônica apresenta particularidades e temporalidades diferentes de outras cidades, principalmente por está localizada em uma região em que a vivência e sobrevivência das cidades amazônicas se dá a favor dos rios e das florestas, as atividades de extrativismo e pesca artesanal são características das cidades amazônicas, bem como a relação simbólica que os sujeitos estabelecem com os rios.

O período *boom* da borracha na região amazônica marcou diferentes cidades, em Porto de Moz não foi diferente. A borracha era a principal economia da região, era retirada dos seringais da Amazônia e exportada principalmente para a Europa e Estados Unidos, em que estes provocaram grandes impactos econômicos no Estado do Pará e Amazonas, além das cidades interioranas, “o que temos então é Porto Moz sobrevivendo sempre da extração de produtos florestais” (Arnaud, 2019, p. 122).

Nesse contexto, devido à inserção dos seringais nas terras asiáticas, ocorreu uma grande desvalorização da borracha entre os anos de 1910 e 1919, o que acabou provocando uma grande crise (Silva, Silva, 2007). Juntamente com a crise de 1929, essa decadência refletiu de forma imediata nos seringais da região do Xingu, em Porto de Moz muitos seringueiros migraram para outros locais, os que permaneceram acabaram “habitando as margens dos rios e sobrevivendo da coleta da castanha, caça, pesca e economia de subsistência, outros povoando as cidades e vilarejos as margens dos rios, é o caso de Porto de Moz, Souzel, Vitória do Xingu e Altamira” (Oliveira *et. al*, 2014). Assim, durante esse processo econômico, Porto de Moz caminha para quatro momentos distintos:

1. O primeiro momento foi sua ocupação posterior, em meados de 1800 até o início de 1900, relacionada principalmente a economia da borracha e drogas do sertão. Porto de Moz desenvolvia o papel de uma pequena vila que servia de base logística para as atividades das drogas do sertão e a exploração da borracha (Pinto, 2017), bem como ponto de apoio para a igreja católica durante as missões religiosas no Baixo Xingu.
2. O segundo momento refere-se a meados de 1910, momento em que a cidade passa a viver um período de decadência da borracha, em que muitos comerciantes deixam a cidade em busca de novas oportunidades em outros lugares, de 1910 até 1980 chega na cidade padres e irmãs para auxiliar no trabalho pastoral após a construção da igreja Matriz.
3. O terceiro momento ocorre de 1980 a 1990, em 1980 chega a Porto de Moz a família Campos, estes são os primeiros a montar uma serraria no município, o que já era comum em outros municípios do Pará. Durante esse período é que ocorre o auge de uma nova economia

na região. Após a decadência da borracha, a indústria madeireira passa a ser a nova atividade econômica do município.

4. O quarto momento em meados de 2004, a cidade passa por um momento de luta e resistência social com a criação da *Reserva Extrativista Verde Para Sempre*, a Resex passa a ocupar 75% do território municipal, fruto de luta e resistências por parte de populações tradicionais e movimentos locais, que lutavam pela criação de uma Reserva consciente na utilização dos recursos naturais, principalmente a madeira.

A partir dos diferentes períodos e momentos históricos, percebe-se que o processo de formação e surgimento não só da cidade de Porto de Moz, mas também de outros municípios que foram condicionados e submetidos a partir das missões religiosas no Baixo Xingu.

Nesse contexto, em meados dos séculos XVI e XVII, é construída a Paróquia de São Brás durante as missões no Baixo Xingu. Os atendimentos da paróquia eram realizados pelo padre Jesuíta Luiz Figueira e Irmão João Avelar. A paróquia atendia diversas aldeias, então, por volta de 1930, chegam missionários para ajudar na paróquia e um grupo de Irmãs Adoradoras do Sangue de Cristo, vindas da Alemanha, para auxiliar no trabalho pastoral da cidade.

Atualmente a Paróquia de São Braz de Porto de Moz é composta por 76 comunidades, divididas em 12 setores. A paróquia atende todo o município de Porto de Moz, com exceção de algumas comunidades ao sul, atendidas pela Paróquia São Francisco Xavier, de Sen. José Porfírio, e ao norte, atendidas pela paróquia Santo Antônio, de Gurupá. Além disso, algumas comunidades atendidas pela paróquia localizam-se no vizinho município de Prainha, na margem esquerda do Rio Guajará (Pinto, 2017, p. 74).

A Igreja Matriz (figura 02) foi um dos elementos simbólicos muito importantes da época. As igrejas, capelas e paróquias eram grandes representantes das manifestações religiosas na cidade. A Igreja Matriz foi construída através dos indígenas e pelos Capuchos de São José por volta do século XVIII, assim, a igreja representa as manifestações religiosas da origem e formação do município (Pinto, 2017).

Figura 02 - Igreja Matriz de São Brás antes e depois.



Fonte: Trabalho De Campo, Ledtam, (2022).

A origem e formação da cidade de Porto de Moz são marcadas pela presença da Igreja Católica, pois a igreja exercia grande influência no território. Através dessa perspectiva, grandes templos religiosos foram criados durante as missões no Baixo Xingu, marcando a história e a trajetória das cidades ribeirinhas. Outro processo histórico de ocupação da cidade foi a abertura de uma estrada em 1979, sendo a única até hoje, a PA-364. A estrada tinha como principal objetivo facilitar o escoamento da madeira na região e conectar a cidade de Porto de Moz até o município de Senador José Porfírio, contudo, o único meio de transporte dos sujeitos portomozense continua sendo por via fluvial, pois a estrada não foi terminada (Salgado, Kaimowitz, 2008).

A figura 03 se retrata ao santo de São Brás, a imagem está localizada de frente para o rio Xingu, assim como a igreja Matriz ao fundo, que é dedicada a São Brás. Estes são elementos intrínsecos da cidade ribeirinha. As festas da Paróquia de São Brás são consideradas uma das mais importantes na cidade. A festividade é marcada pelo cívico fluvial e terrestre, assim como as festas de quadrilha junina, bois-bumbás, cordões de pássaros entre outros.

Figura 03 – Santo de São Brás.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2022).

Dessa forma, com base nas referências históricas, o espaço de Porto de Moz foi formado para atender as necessidades de domínio do território sob os comandos da coroa portuguesa através das missões religiosas pelos padres jesuítas, sendo base e ponto estratégico para a expropriação dos recursos naturais.

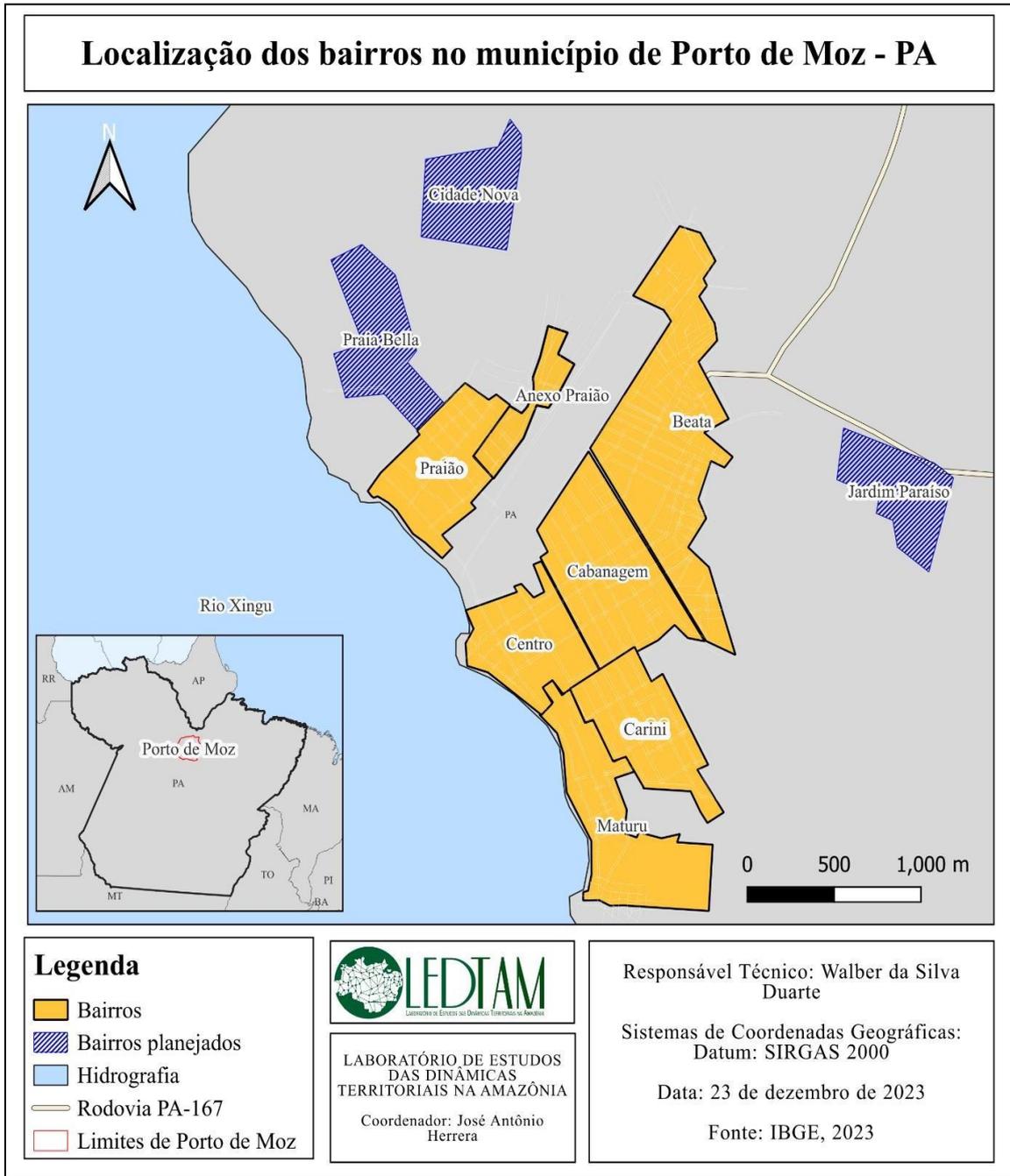
De forma geral, os rios e as florestas da Amazônia foram elementos fundamentais para ocupar a região. Os rios tinham como função principal vias de transporte e deslocamento, e as florestas representavam espaços fundamentais para o desenvolvimento de atividades extrativistas, subsistências e fins econômicos. Essas características fazem parte de diversas cidades ribeirinhas na Amazônia, as quais têm o “rio como um espaço e um agente natural propulsor do mosaico urbano” (Cornélio, 2021, p. 52).

Nessa perspectiva, levando em consideração a importância do rio para a dinâmica das cidades ribeirinhas e considerando que Porto de Moz evidência, intensas características atreladas a este padrão ribeirinho, demanda-se analisar como ocorreu o processo de expansão da cidade ao longo dos anos, referenciando a importância do rio para esse processo.

1.1.2 O crescimento populacional de Porto de Moz a partir dos fenômenos locais

A cidade de Porto de Moz passou por diferentes fenômenos até alcançar sua emancipação, assim, a partir desses fenômenos como as drogas do sertão, o *boom* da borracha e o ciclo madeireiro ocasionaram diferentes mudanças no espaço porto-mozense, como o crescimento populacional da cidade e expansão e o surgimento de novos bairros. Dessa forma, o mapa a seguir expressa um pouco essa formação dos bairros da cidade e onde estão localizados.

Mapa 03 - Bairros da cidade de Porto de Moz.



Fonte: Duarte, (2023).

Conforme o mapa acima, esses são alguns bairros que compõem a cidade, sendo o bairro Maturú o mais antigo e o bairro mais recente o Cidade Nova, esse é um bairro que está sendo planejado e continua em construção, diferente do Jardim Paraíso que é um bairro que foi loteado e já está formado, além de ser o último bairro da cidade. Esses bairros da cidade são os que o IBGE (2023) delimitou, porém, o bairro Praião, que é o segundo maior bairro da cidade, possui um anexo, não foi delimitado pelo instituto e é uma área ocupada espontaneamente pela população local.

A partir desse contexto, é importante ressaltar que a economia da borracha no vale amazônico contribuiu para diferentes realidades no tecido urbano e na configuração da própria Amazônia daquela época, a Amazônia de hoje se encontra totalmente diferente após a ocorrência de inúmeros processos, assim como ocorreu em Porto de Moz.

O crescimento das cidades amazônicas, assim como Porto de Moz, ocorre por meio dos produtos florestais disponibilizados pela natureza. Essa era a realidade da Amazônia paraense durante o século XVIII, sua imagem estava direcionada principalmente a um espaço com recursos inesgotáveis:

No Século XVIII, o Estado do Pará era uma importante fonte de produtos florestais para exportação, tais como medicamentos, madeira, cacau, baunilha, cravo, canela e resinas aromáticas, que eram colhidos com ajuda do trabalho e força dos índios. Além das atividades extrativas, havia alguns cultivos de cana-de-açúcar, café, algodão e tabaco, bem como um pouco de criação de gado na ilha de Marajó (Hall *apud* Marques, 1999, p. 32).

Nesse contexto, diante do auge da borracha na região amazônica, muitos sujeitos foram atraídos para as pequenas cidades localizadas às margens dos rios, buscando principalmente empregos e melhores condições de vida “só no ano 1878 migraram para a Amazônia em torno de cinquenta mil homens, mulheres e crianças [...]” (Almeida *apud* Wolff 1999, p. 47). Segundo o relatório da Província, milhares de sujeitos saíam de Santarém, das comarcas de Gurupá e Província do Pará, estes se dirigiam aos rios Purus e Madeiras para a extração do látex, assim, a atividade econômica da borracha “seduzia” milhares de sujeitos não apenas para sobreviver, mas também em busca de fortunas, porém, com a decadência do preço da borracha, a realidade das cidades amazônicas passam a ganhar outras formas, como afirma Silva e Silva (2007, p. 5):

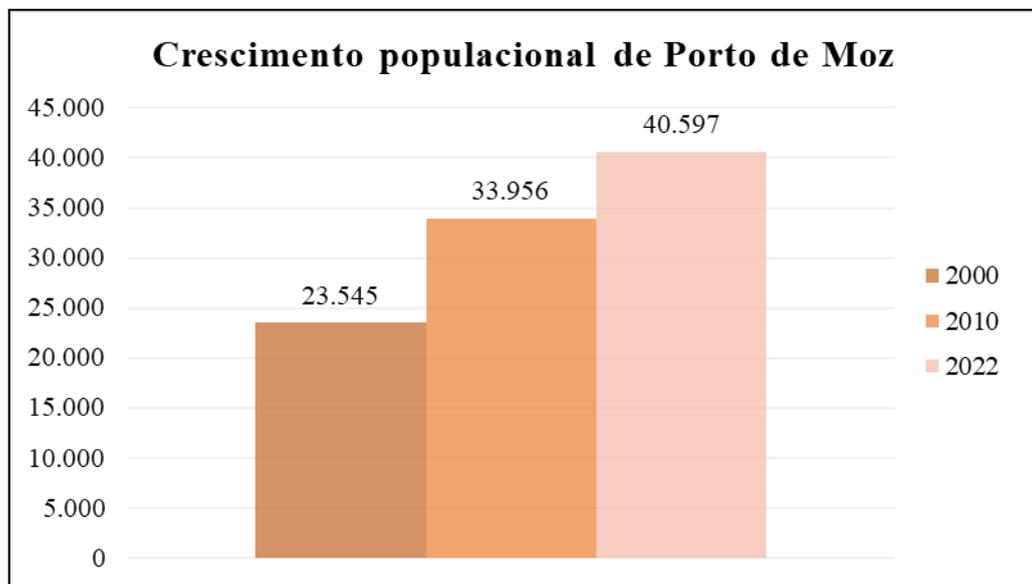
Essa baixa nos preços da borracha ocasionou uma verdadeira quebradeira nas casas aviadoras, visto que não conseguiam honrar seus compromissos junto às instituições financiadoras. Diante da difícil situação, os aviadores abandonaram não só a Amazônia, mas, milhares de seringueiros entregues à própria sorte. Enquanto muitos retornavam para sua terra natal, outros procuraram abrigo nas cidades amazônicas e, uma outra parcela, por escolha ou não, ficou na mata e, procuraram junto ao corte da seringa outro tipo de atividade para manter sua sobrevivência.

No entanto, com a decadência do ciclo da borracha em diversas cidades amazônicas, há

uma nova economia que chega na cidade de Porto de Moz através da família/Grupo Campos, responsável pela primeira serraria em Porto de Moz. Assim, a partir desses dois momentos da cidade, é possível observar o crescimento populacional a partir desses fenômenos locais (gráfico 01).

Entre os anos de 1980 a 1995, houve um modesto aumento populacional em Porto de Moz, passando de 11.805 para 16.351 habitantes no município, segundo as estimativas do IBGE, estes distribuídos em uma área de 17.423,10 km².

Gráfico 01 - População de Porto de Moz entre os anos 2000-2022.



Fonte: IBGE, Censo 2000, 2010, 2022.

Esse modesto crescimento populacional se deu a partir da economia borracha e das drogas do sertão na região do Xingu em 1880. Porém, é a partir de 1990 que há um aumento da população, contudo, esse número só se intensifica nos anos 2000. Compreende-se que este aumento populacional ocorreu a partir da indústria madeireira na região.

Entre 1991 e 2000, a população do município cresceu a uma taxa média anual de 5,78%. Na UF, esta taxa foi de 2,52%, enquanto no Brasil foi de 1,63%, no mesmo período. Na década, a taxa de urbanização do município passou de 35,69% para 43,45% (PNUD, IPEA, FJP; IBGE. 2018:3).

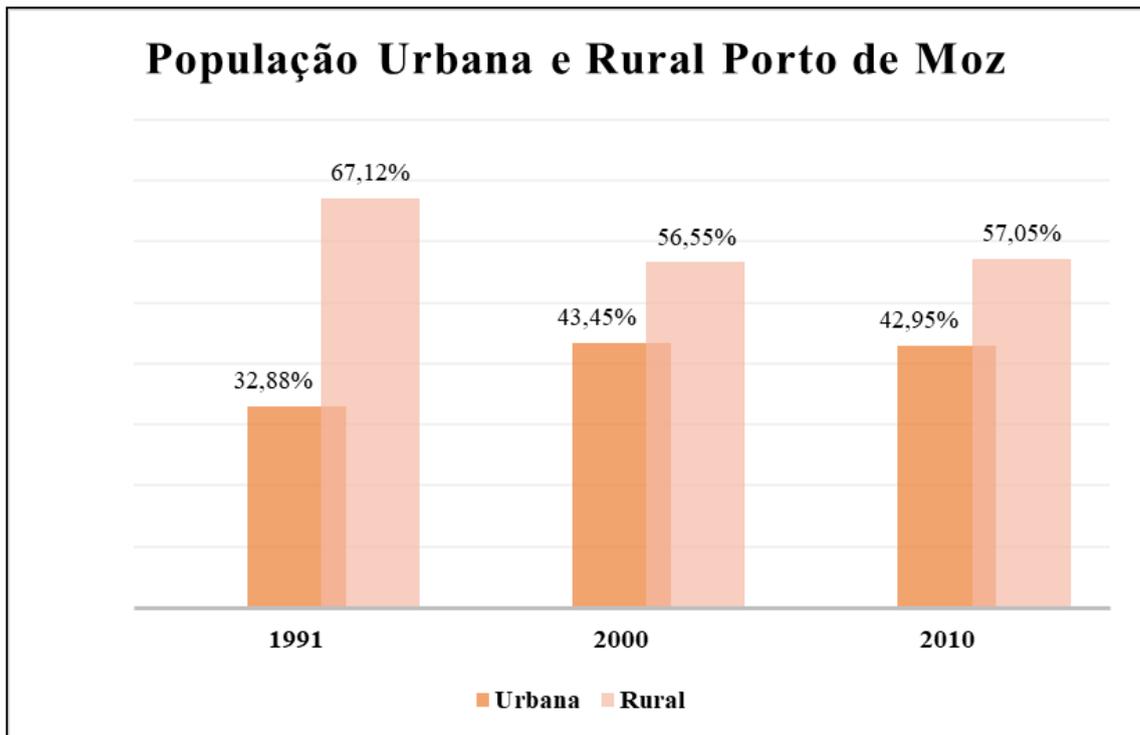
Dessa forma, em comparação ao censo realizado pelo IBGE em 2010, a população de Porto de Moz teve um aumento significativo de 19,56%. Segundo o último censo de 2022, a população porto-mozense é atualmente de 40.597 habitantes (IBGE, 2023).

Compreende-se que as cidades às vezes cedem determinados espaços para fins da reprodução do mercado de trabalho, atraindo principalmente mão-de-obra, o que geralmente atrai pessoas de várias partes do território. Neste sentido, os dados censitários expressam esse

argumento quando apresentam o processo de urbanização da população na Amazônia, revelando que aproximadamente 70% da população já residia no meio urbano (Trindade Jr., 2013), em face da modernização que chegava nos grandes centros urbanos.

O gráfico 02, por sua vez, apresenta os dados demográficos realizados pelo IBGE numa trajetória histórica que inicia em 1991 e se desdobra até o último censo realizado em 2010, destacando a situação da população residente na área urbana e rural do município.

Gráfico 02 - População residente nas áreas urbanas e rurais de Porto de Moz entre os anos 1991-2010.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2023).

Em 1991, 32,88% dos habitantes residiam na área urbana da cidade e 67,12% na área rural. Durante esse tempo, o que estava no auge na região do Xingu era o comércio da madeira. Percebe-se que após 1991 há uma grande queda na população residente na área rural, e entre os anos de 2000 a 2010 há um equilíbrio da população, tanto urbana quanto rural, sendo 2.599 unidades domiciliares distribuídas na área urbana e 9.206 residentes na área rural, nesse contexto, o que demonstra que 77,89% dessas unidades estavam distribuídas na área rural (gráfico 02). A partir disso, percebe-se que a população residente na área rural corresponde a um índice bem maior que a população residente na área urbana em 1991, isso diz respeito as atividades praticadas pela indústria madeireira na zona rural por volta de 1970, já a população urbana se ocupa/ocupava principalmente de atividades direcionadas ao comércio e serviços públicos oferecidos pela Prefeitura, Estado, União e demais esferas.

A partir das estimativas evidenciadas no gráfico 01, observa-se que o aumento populacional é cada vez mais perceptível. A sede municipal também continua crescendo desordenadamente, principalmente pelo fluxo dos sujeitos vindos das áreas rurais de dentro da RESEX- VPS para a própria sede. No entanto, dos anos 2000 até o momento atual, a sede presenciou o surgimento de quatro (4) novos bairros: Carini, Beata, Jardim Paraíso e o mais recente Cidade Nova, sendo estes dois últimos bairros criados por meio de loteamento particular.

Dessa forma, compreende-se que as atividades econômicas que formaram grande parte das cidades amazônicas atingiram de forma rápida o território amazônico. Nesse sentido, observa-se que essas cidades possuem singularidades e particularidades no que tange sua formação e economia local. A cidade de Porto de Moz passou por dois momentos marcantes em sua economia, o *boom* da borracha e a madeira. Esses dois ciclos econômicos foram responsáveis pelo aumento populacional do município, urbano e rural.

1.2.2 Os aspectos políticos e a indústria madeireira na cidade de Porto de Moz

A cidade de Porto de Moz passou por diversos conflitos, principalmente políticos e econômicos. Com o momento de decadência da exploração da borracha, não havia mais o que investir em Porto de Moz, que era governado por famílias de comerciantes, como a família Silva. Em função desse processo, alguns comerciantes deixaram a cidade partindo para grandes centros urbanos, deixando a cidade sem nenhum tipo de recurso. Em 1980 chega a Porto de Moz a família Campos, durante esse período algumas madeiras de alto valor estavam se esgotando no município de Breves, assim, a família Campos montou uma serraria na cidade a fim de iniciar trabalhos voltados à exploração madeireira, como apresenta Pinto (2017, p. 119):

A partir de 1995, com a redução dos estoques de madeira passou a centros produtores do estado do Pará, como Breves, Paragominas e Tailândia, a região de Porto de Moz passou a ser vista como um novo “Eldorado”. Diversas empresas madeireiras chegaram à área, disputando as ricas florestas de terra firme em áreas devolutas com as comunidades tradicionais. Uma próspera rede de produção ilegal de dormentes para ferrovias, envolvendo comunidades, intermediários e empresas de Belém foram instalados na região [...].

A instalação de grandes indústrias madeireiras modificou diferentes aspectos econômicos e, principalmente, sociais no espaço urbano da cidade. A tabela a seguir busca evidenciar as principais indústrias que atuavam na cidade de Porto de Moz.

Tabela 1 - Principais indústrias madeireiras em Porto de Moz.

RIOS	EMPRESAS/GRUPOS
<i>Do Rio Guará até o Rio Marituba</i>	Antônio, Everaldo, José Gonçalves e Mundingão.
<i>Do rio Marituba ao rio Peri</i>	Assis (Dono de agropecuária em Altamira).
<i>Rio Acaraí</i>	Djalma Varejão, Ernestino Garcia, INTEL, Pedro, Dete, Lazarini.
<i>Do Rio Acaraí ao igarapé Juçara</i>	Pedro e Família Coimbra.
<i>Rios Una e Alto Rio Jaurucu</i>	Pedro, Nenzinho, COBEM e outros.
<i>Médio Rio Jaurucu</i>	Família Coimbra e Grupo Campos.
<i>Rios Jaurucu e Macapixi</i>	Madeira Pipoca e Companhia Marajoara-Madenorte.
<i>Rio Inumbi</i>	Grupo Comavel.
<i>Alto Rio Guajará</i>	Madenorte e Grupo Campos.

Fonte: Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Porto de Moz, 2001. Elaboração: Barbosa (2015), adaptado por Castro (2023).

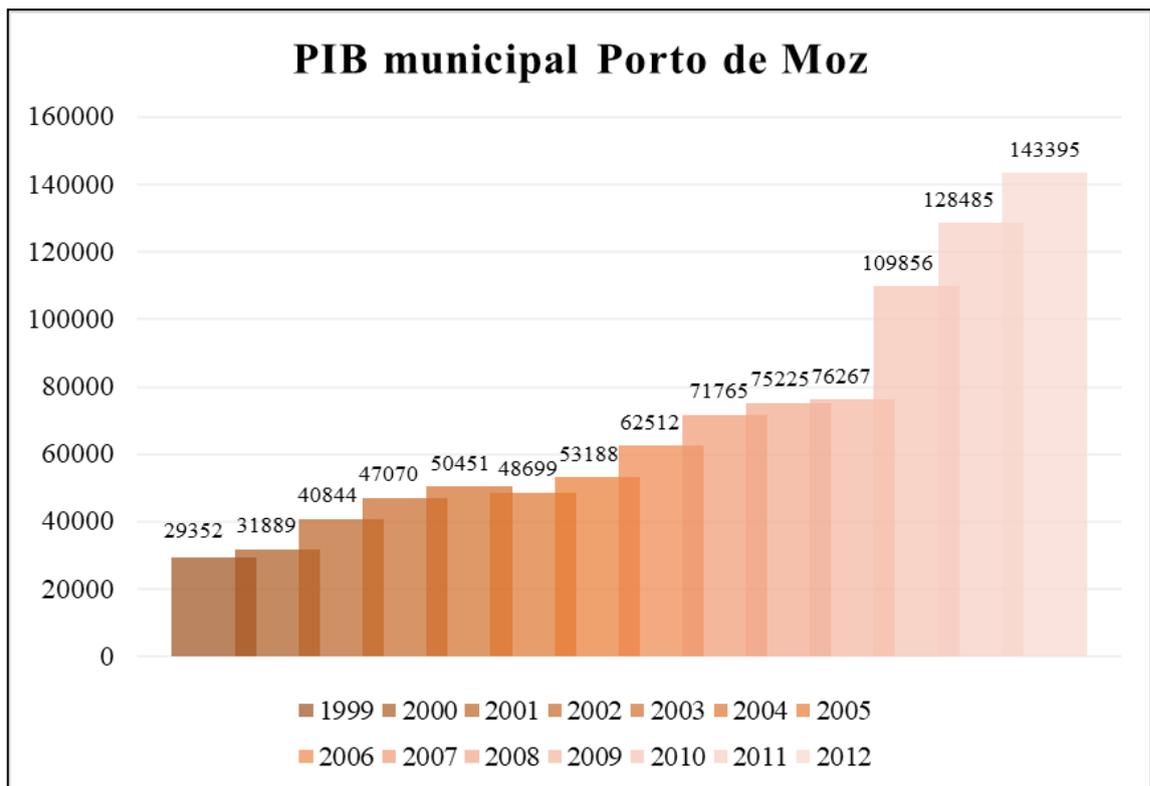
A intensa atividade das grandes madeireiras na cidade, o novo “Eldorado”, de acordo com Pinto (2017), passa a ter uma nova dinâmica econômica, política e social. A exploração madeireira desencadeou um novo ciclo na cidade, devido à instalação de grandes madeireiras no espaço porto-mozense conforme a tabela 1, bem como a necessidade de mão-de-obra

proporcionada pelas grandes empresas, porém, a nova atividade comercial trouxe diversos impactos para as comunidades tradicionais:

As firmas passaram a se instalar no interior das comunidades e agenciavam a mão de obra local. Nos anos de 1990, com a chegada de empresas madeireiras com maior capital, deslocadas de áreas devastadas pela sua atuação socioambiental degradante, passou a haver a apropriação das áreas de florestas que circundavam as comunidades camponesas por essas grandes empresas. Os territórios que garantiam a vida do campesinato na floresta, espaço da caça, da coleta de castanha, cipós, frutas, mel, ervas medicinais, do roçado, do pasto, passaram a ser efetivamente ameaçados (Gonçalves, 2011, p. 128).

A partir desse contexto, percebe-se um aumento no PIB *per capita* do município de Porto de Moz durante o período da exploração madeireira na região. A partir de 2000, é verificado um aumento de 31.889 mil no PIB de Porto de Moz, simbolizando uma expansão em função da exploração econômica da madeira na região (gráfico 03).

Gráfico 03 - Evolução do Produto Interno Bruto (PIB) per capita em Porto de Moz- PA.

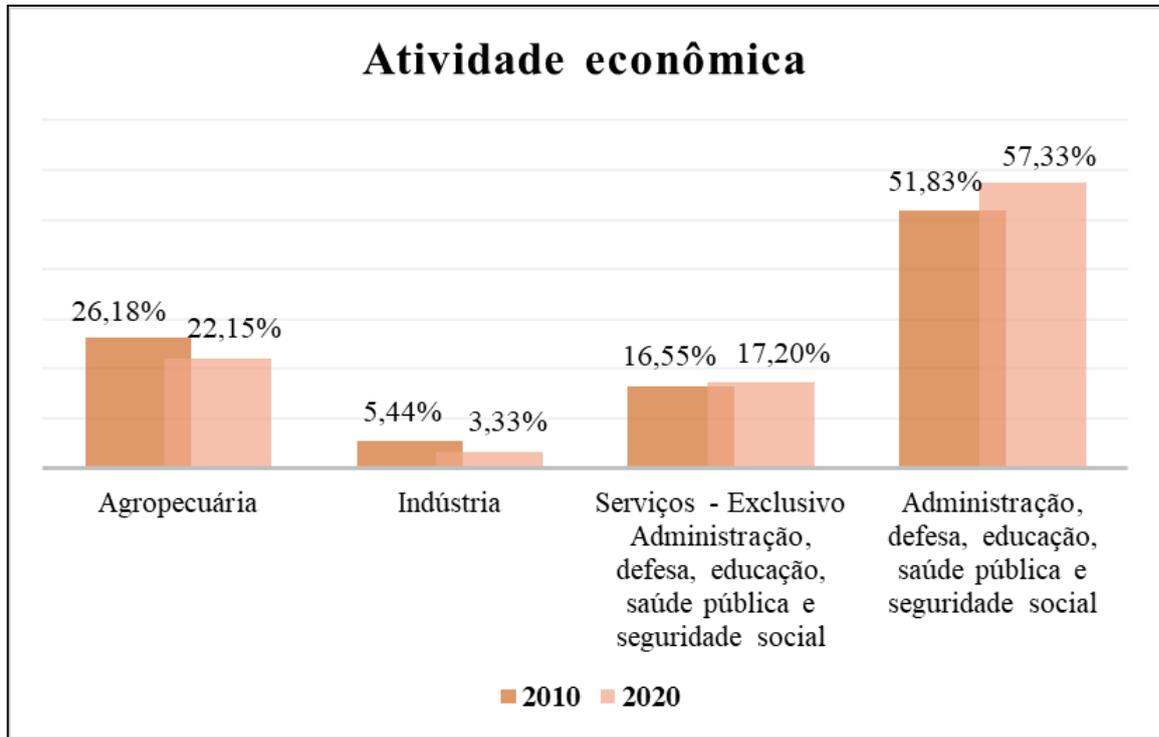


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2023).

Até o ano de 2003 percebe-se um pequeno aumento no PIB do município, esse aumento deriva da atividade econômica da madeira na região, porém, com os grandes conflitos entre grandes e pequenos madeireiros pela atividade ilegal que acontecia na região, em 2004 o PIB tem uma pequena queda e, em 2012, é onde há uma expansão do PIB municipal de Porto de Moz. A intenção do gráfico 03 é mostrar principalmente a evolução do PIB de Porto de Moz a

partir dos fenômenos locais que a cidade passou, nesse sentido, segundo o IBGE (2023), o PIB per capita atual do município é de 8.336,14, assim, o gráfico 04 mostra os principais setores responsáveis pelo aumento do PIB municipal entre os anos de 2010 e 2020 respectivamente.

Gráfico 04 - Principais setores contribuintes do PIB municipal PMZ.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2023).

A partir dos dados evidenciados no gráfico 04, é possível afirmar que atualmente o principal contribuinte do PIB municipal de Porto de Moz é gerado pela Administração (Prefeitura local) e os demais órgãos do município. Antes disso, em 2010, o principal contribuinte era o setor agropecuário. Isso se evidencia no setor da Indústria também, pois em 2020 há uma grande queda nesse setor, ou seja, a Administração local corresponde a 57,33% do PIB municipal. A partir desse contexto, a tabela 2 apresenta a evolução das principais atividades econômicas responsáveis por esse aumento, como as atividades de produção florestal, pesca e aquicultura, sendo estas com terceiro maior valor adicionado bruto (tabela 2).

Tabela 2 - Atividades com terceiro maior valor adicionado bruto no PIB de Porto de Moz (PA).

ANO	ATIVIDADE COM TERCEIRO MAIOR VALOR ADICIONADO BRUTO
2010	Pecuária, inclusive apoio à pecuária
2011	Pecuária, inclusive apoio à pecuária
2012	Produção florestal, pesca e aquicultura
2013	Produção florestal, pesca e aquicultura
2014	Produção florestal, pesca e aquicultura
2015	Produção florestal, pesca e aquicultura
2016	Pecuária, inclusive apoio à pecuária
2017	Pecuária, inclusive apoio à pecuária
2018	Produção florestal, pesca e aquicultura
2019	Produção florestal, pesca e aquicultura
2020	Pecuária, inclusive apoio à pecuária

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2023).

A tabela 2 se refere ao terceiro maior valor adicionado bruto de atividades e serviços desenvolvidos pelo município em um cenário local/regional. As atividades econômicas que mais se destacam entre 2010 e 2020, são as atividades de pecuária e a produção florestal. Nos dados analisados referentes aos mesmos anos, mas com o maior valor adicionado bruto, as atividades que se destacam são referentes à administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social.

Assim, o novo comércio da indústria madeireira na cidade de Porto de Moz, desencadeou inúmeros conflitos devido a intensa exploração, isso porque a extração ocorria em áreas em que se localizavam comunidades tradicionais, em que esses utilizavam/utilizam a floresta de forma coletiva como subsistência e sobrevivência.

Observa-se que quando a comunidade tem um certo nível de organização (um consenso de uso e gestão dos recursos coletivos), há maior possibilidade de não se permitir a exploração das áreas pelos madeireiros. Nestes casos, o conflito existe, mas consegue ser solucionado a partir da resistência da comunidade (Salgado, Kaimowitz, 2008, p. 221).

Em 1999, próximo à comunidade Bom Jesus, a família Campos comprou uma área próxima à comunidade, adentrando em parte de propriedades particulares e até parte do espaço onde estava localizada a comunidade. Grandes áreas de açazais e de floresta foram derrubadas, o que acarretou em uma denúncia pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais (STR), em que foi

constatado o desmatamento de 100 ha de floresta na propriedade do prefeito à época (Gerson Campos) sem a autorização do IBAMA.

Até os anos 2000, o Estado do Pará produzia cerca de 40% de madeira, sendo este o principal Estado com a produção de madeira. Segundo dados do IMAZON (2023), existiam 72 pólos madeireiros em 9 Estados da Amazônia Legal:

Em 1998, as madeireiras instaladas no Pará extraíram 11,3 milhões de metros cúbicos de madeira em tora. O desdobro dessas toras resultou em uma produção de aproximadamente 4,25 milhões de metros cúbicos de madeira processada (i.e., serrados, laminados, compensados e madeira beneficiada).

Neste sentido, as atividades madeireiras na região do Pará foram e são largamente realizadas de forma predatória, causando sérios impactos ao ecossistema florestal e às comunidades tradicionais que sobrevivem diretamente da floresta (IMAZON, 2023).

Na década de 1980, a exploração de madeira na região de Porto de Moz se intensificou, várias empresas madeireiras chegaram à região. Em 1996, foi retirado cerca de 397.000 m³ de madeira, sendo apenas 12% beneficiado localmente e 88% saía do município (Salgado, Kaimowitz, 2008). Desse modo, com a intensa exploração, houve diversos conflitos entre os grandes e pequenos madeireiros, como também com os ribeirinhos que tinham como atividade principal o extrativismo, produtos não madeireiros como o cipó, a castanha, etc.

Em função das intensas fiscalizações no município, encabeçadas em grande medida pelas denúncias dos movimentos sociais da região, foi criada em 2000 a Associação de Madeireiros. A criação da Associação contou com o apoio do prefeito na época. Grande parte das multas aplicadas no município eram direcionadas aos pequenos madeireiros. Nesse sentido, o objetivo da associação era cadastrar os pequenos madeireiros e limitar, anualmente, o número de exploração de madeira para cada um, bem como impedir grandes retiradas de toras de madeiras pelos grandes madeireiros, a fim de formar uma cooperativa para beneficiar localmente os sujeitos (Salgado, Kaimowitz, 2008).

Como mencionado anteriormente, 15% do território da cidade é composto por várzeas, neste sentido, Porto de Moz compõe diversas comunidades ribeirinhas e tradicionais. Estas possuem relações simbólicas, culturais e econômicas com a floresta, sendo o rio Xingu sua principal via de locomoção. Nesse cenário, a população da cidade de Porto de Moz estabelece então uma dependência direta em relação ao rio.

A política em Porto de Moz sempre foi muito intensa, pois parte dos candidatos que já passaram pela prefeitura eram da mesma família, como a família Silva, Varejão e o Grupo Campos. Nesse sentido, os primeiros responsáveis por ter o primeiro ponto comercial na cidade foram a família Silva, A Casa Silva (o comércio da família), o comércio foi construído com o

valor que era recebido da venda da borracha na época. Dos 7 filhos de Alfredo de Melo e Silva, 4 deles foram prefeitos nomeados da cidade.

Em 11 de janeiro de 1948, houve a primeira eleição direta para prefeito de Porto de Moz, quando o Sr. João da Vinha Botelho lançou sua candidatura, mas foi derrotado por seu rival o senhor Dr. Mair Guimarães Moraes. No Ano de 1952 Artur de Melo e Silva, assumi novamente a prefeitura de Porto de Moz e expande a área da casa Silva e em seguida Wellington Silva com uma visão diferente começa a organizar a cidade, foi ele também que trouxe a imagem de Bom Jesus dos Navegantes e a colocou na praça Matriz de São Braz. No ano de 1957 Alberto Torres assume a prefeitura de Porto de Moz. E em 1972 José Flamarion Silva assume o poder político de Porto de Moz, com uma situação de desgastes da Família Silva no poder renuncia o seu mandato assumindo o seu vice o senhor Luís Flor de Lima (Pinto, 2017, p. 88).

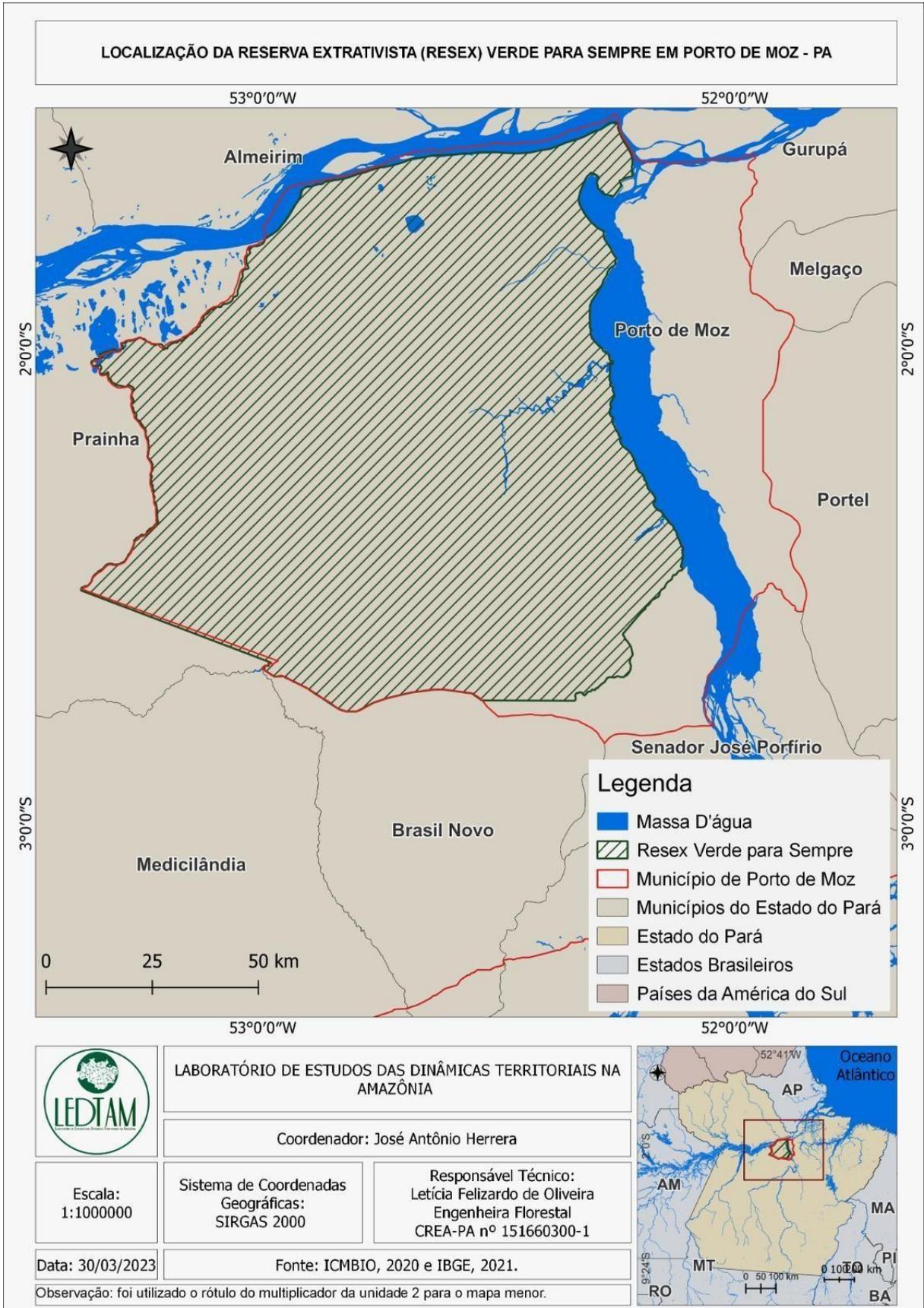
Após alguns anos intensos da política em Porto de Moz, a família Silva deixou a cidade e passou a morar na capital do Estado do Pará. Logo após, a família com sobrenome “Varejão” passou a governar a cidade por 20 anos, outras duas famílias também ocuparam o poder em Porto de Moz, sendo estas a família Tenório e a família Campos. Esta última família foi a primeira a instalar a serraria em Porto de Moz para a extração de madeira na região do Baixo Xingu. O atual prefeito da cidade (Rosiberg Campos), pertence à família Campos.

1. 3 UM NOVO CONTEÚDO NA CIDADE RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA: A RESERVA EXTRATIVISTA VERDE PARA SEMPRE

Nesta subseção, objetiva-se apresentar os aspectos históricos que levaram à criação da Reserva Extrativista Verde Para Sempre no município de Porto de Moz, a fim de compreender as diferentes temporalidades que existiram/existem na cidade.

A Reserva Extrativista Verde Para Sempre foi criada pelo Decreto Presidencial de 8 de novembro de 2004 e está entre as maiores Unidades de Conservação do Brasil (UC), ocupando uma área de 1.288.717 ha (um milhão, duzentos e oitenta e oito mil e setecentos e dezessete hectares). Localiza-se no município de Porto de Moz, entre o Rio Xingu e o Rio Amazonas (mapa 04).

Mapa 04 - Localização da Reserva Extrativista Verde Para Sempre.



Fonte: Oliveira, (2023).

Sobre as Reservas Extrativistas, o decreto nº 98.897, de 30 de janeiro de 1990, dispõem que:

[...] Art. 1º As reservas extrativistas são espaços territoriais destinados à exploração auto-sustentável e conservação dos recursos naturais renováveis, por população extrativista.

Art. 2º O Poder Executivo criará reservas extrativistas em espaços considerados de interesse ecológico e social.

Parágrafo único. São espaços territoriais considerados de interesse ecológico e social as áreas que possuam características naturais ou exemplares da biota que possibilitem a sua exploração auto-sustentável, sem prejuízo da conservação ambiental.

De acordo com a Lei 9.985/2000, que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (Snuc), a Reserva Extrativista é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte. Tem como objetivo proteger os meios de vida e a cultura da população tradicional residente e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais (PLANO DE MANEJO, 2023).

O Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) ressalta que cada Unidade de Conservação (UC) elabore um plano de manejo, um documento no qual estabeleça os objetivos da unidade de conservação, a área, o manejo dos recursos naturais e a participação dos sujeitos juntamente com os grupos sociais interessados.

A criação da Reserva Extrativista Verde Para Sempre (VPS) é resultado da luta de movimentos sociais e comunidades ribeirinhas, pois estes saíram em defesa de seus direitos mediante os conflitos ocorridos na região do Baixo Xingu entre 1980 e 2004. Durante esse período, Porto de Moz passou por algumas transformações econômicas em seu território, havia então uma nova atividade econômica na região, proporcionada pela exploração predatória da madeira, a pecuária extensiva e a prática da pesca. Ainda nesse período, as comunidades ribeirinhas sofreram diversas ameaças por parte de grandes pecuaristas e madeireiros, pois grande parte das indústrias madeireiras retirava grandes volumes de madeiras ilegais das comunidades ribeirinhas (PLANO DE MANEJO, 2023).

Em 1996, ocorreu o “Seminário Recursos Naturais: Madeira e Pesca”, a fim de trazer críticas e reflexões sobre os recursos naturais, direitos básicos e proteção da floresta na região. Com os intensos investimentos na produção econômica da madeira em Porto de Moz, as comunidades que residiam na região se reuniram a fim de discutir os problemas causados pelo acelerado processo de exploração dos recursos naturais na região. Neste sentido, lideranças comunitárias discutiam sobre a criação de uma Unidade de Conservação, mesmo havendo pouco conhecimento sobre esse assunto, os sujeitos tinham certeza de que algo deveria ser feito para conter o avanço das empresas madeireiras, que ameaçavam a sobrevivência dos povos ribeirinhos e tradicionais que tinham a floresta como fonte de renda e sobrevivência (Costa,

2008).

Na época, não havia preocupação do Governo Federal em legitimar as áreas das comunidades que estavam sendo desmatadas, pois não havia nenhuma legislação de UC que amparasse o que estava sendo proposto pelos sujeitos locais. Dessa forma, algumas instituições auxiliaram durante as discussões e propostas como o: Movimento Pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST), Conselho Nacional dos Seringueiros (CNS), Laboratório Agroecológico da Transamazônica (LAET), Sindicato dos Trabalhadores Rurais (STR), Associação de Pescadores Artesanais (ASPAR), Comitê de Desenvolvimento Sustentável de Porto de Moz (CDS) e associações comunitárias como pesquisadores e organizações ambientalistas. A mobilização de movimentos sociais e a igreja católica, bem como o apoio das instituições, foram fundamentais para a luta contínua em garantir o recurso e uso sustentável da floresta aos povos tradicionais.

Dessa forma, mediante os grandes impactos socioambientais provocados pela grande retirada de madeiras, a agropecuária e a pesca industrial na região de Porto de Moz, coube aos próprios sujeitos se reorganizar em suas comunidades e tentar resistir contra a retirada predatória dos recursos florestais (Gonçalves, 2012).

Além da comercialização da madeira, a prática da pesca industrial era muito comum na cidade, pois alguns pescadores utilizavam de técnicas que levavam ao desaparecimento e diminuição do pescado, como, por exemplo, o uso de malhadeira. Assim, muitos pescadores artesanais da cidade criticavam e combatiam o modo como era praticada a pesca industrial dirigida pelas geleiras⁶. Com o apoio da Comissão Pastoral da Pesca (CPP), os pescadores artesanais começaram a luta para retirar as geleiras do município.

Em Porto de Moz, as comunidades camponesas passaram a enfrentar de forma direta essa situação a partir dos anos de 1980. Passaram com ajuda do STTR a expulsar os barcos de pesca, a destruírem as redes malhadeiras dos pescadores, a impedirem a entrada de estranhos para a atividade de pesca dentro de suas áreas, através da vigilância dos comunitários nas entradas dos rios. Esse enfrentamento direto levou as autoridades locais a intervirem na questão, e com as parcerias do STTR com LAET, e com o MPST, teve início a formulação de acordos de pesca. Esses passaram a regulamentar as formas de exploração dos recursos naturais das áreas de maior impacto de exploração da pesca industrial, e ao mesmo tempo passaram a constituir um debate sobre as formas de defesa legal dos territórios camponeses (Gonçalves, 2012, p. 120-121).

A prática pesqueira é uma produção muito importante na cidade de Porto de Moz, até metade de 1990 a produção do pescado e da caça, era destinado como mercado de troca principalmente aos marreteiros no município de Breves e Cametá. A tecnologia utilizado pelos

⁶ Grandes embarcações que compram os peixes dos pescadores para revender (PLANO DE MANEJO, 2023).

sujeitos locais para a comercialização do pescado, era através da conservação em caixas de isopor e gelo, o que intensificou os custos de operação do gelo e, também, a prática da pesca era pouco atrativa financeiramente devido o atravessador ou o geleiro ter que se deslocar ao pescador para abastecer o barco com gelo durante as viagens (Barbosa, 2015). Assim, com o intenso custo do gelo por meio da comercialização do pescado, em 1994 foi fundada a Associação de Pescadores Artesanais de Porto de Moz - ASPAR⁷, porém, a fábrica só foi concluída em 2004. Assim, a fábrica tinha como principal objetivo garantir e incentivar a prática pesqueira na região, conforme ressalta o entrevistado a seguir, atual presidente da ASPAR:

Ela foi fundada agosto de 94 e é pra ela ser fundada né, houve umas articulações iniciais, um grupo de 12 pescadores conseguiu se reunir e começar as conversas para constituição da associação propriamente dita aí nessa, nos anos 90, nós das organizações de pescadores já, já vinham se movimentando e se mobilizando bem antes né, nos anos da década de 80 tentando de alguma forma se organizar para conseguir melhorar e ter um mecanismo para melhorar a atuação na pesca e para melhorar suas condições de conservação do pescado aí foi mais ou menos assim que surgiu (Entrevistado A, 2022).

Assim, conforme o entrevistado A, a Associação desenvolve um importante papel não só na cidade de Porto de Moz, mas para a região no entorno, pois garante que o pescador também consiga se beneficiar de forma justa, pois a compra do gelo por meio da Associação é o mais barato da região do Xingu.

Figura 04 - Fábrica de gelo ASPAR.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam/Castro, (2022).

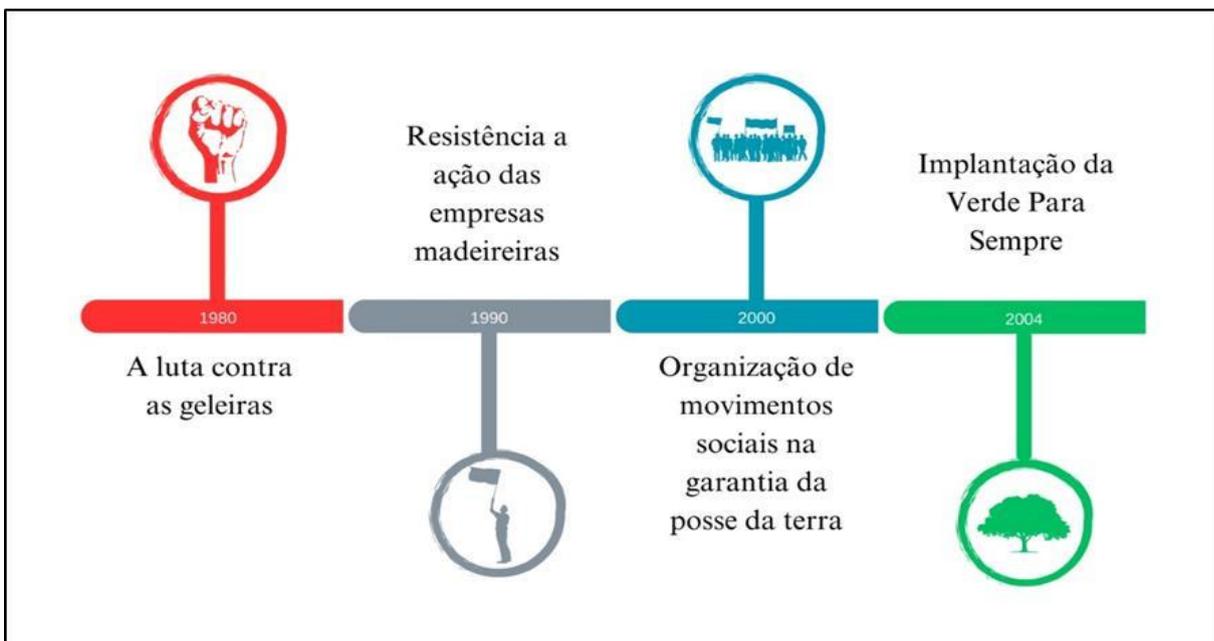
⁷ “A fábrica de gelo concluída em 2004 foi financiada com recurso do PDA/PADEC, é administrada por uma Associação de Pescadores Artesanais (ASPAR). No ano de 2000, a ASPAR iniciou a produção artesanal de gelo em barra, com produção de 48 barras a cada 24h00. Em 2004, com a implantação da fábrica aumentou a produção para 11 toneladas a cada 24h00. Atualmente ampliou o processo de produção para 24 toneladas a cada 24h00 com a da instalação de novos equipamentos, adquiridos com recursos do Plano de Desenvolvimento Rural Sustentável do Xingu (PDRS/Xingu), vinculado à construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte (UHE/Belo Monte)”, (Barbosa, 2015, p. 68).

O papel desenvolvido pela ASPAR na cidade de Porto de Moz, não se resume apenas em vender gelo, há uma construção histórica em que a Associação juntamente com outros movimentos trabalhavam em torno de garantir o uso dos recursos sustentáveis no território porto-mozense, como afirma o entrevistado A, quando perguntado sobre o projeto futuro da Associação em melhorar e expandir:

A gente faz muitas articulações tem projetos encaminhados no sentido de melhorar tanto a questão da produção do insumo pensando também nessa questão de diminuir os custos para manter o preço justo ai por bastante tempo e também outras, outras ações é garantir o espaço pesqueiros pros pescadores que o criação da reserva agente acabou tendo um problema sério de hoje, por exemplo hoje no plano de uso da reserva dos pescadores aqui da cidade não pode fazer as atividade dele dentro da reserva e isso impactou, impactou muito pesado, então sobrou o que, só o Xingu aqui, e enseada que aqui a gente usa com os pescadores daqui da cidade os de lá da comunidade pesqueira eles foram ficaram atendido por poderem fazer a atividade já o da cidade que ficaram de fora. E aí gente procura enquanto Associação garantir minimamente o espaço, que é o que sobrou aqui para questão do Xingu né, pros pescadores aqui da cidade (Entrevistado A, 2022).

A partir desse contexto apresentado, na tentativa de compreender esse processo histórico e o movimento de luta e resistência antes da criação da Reserva em Porto de Moz, a figura 05 apresenta os principais elementos históricos que contribuíram não apenas para a criação da Reserva, mas também na diminuição da pesca predatório no município.

Figura 05: Linha do tempo dos principais movimentos na luta pela garantia sustentável da floresta.



Fonte: Gonçalves (2012), adaptado por Castro (2023).

Diante dos intensos conflitos em Porto de Moz, em 2000 foi realizado o pedido para a criação da Reserva no Baixo Xingu. O pedido foi feito por meio do STR aos órgãos

governamentais, porém não obtiveram respostas. No entanto, o Centro Nacional de Desenvolvimento Sustentável das Populações Tradicionais (CNPT/IBAMA) mobilizou as comunidades para elaborar um abaixo-assinado.

A criação da Reserva causou conflitos entre a população local, pois havia pessoas que eram contra e a favor da Resex. Os pecuaristas e os madeireiros eram os principais sujeitos contra a Reserva, esses até invadiram reuniões organizadas pelo Cnpt e comunidades, a fim de agredi-los. Em 2002, houve um grande conflito entre os madeireiros e os ribeirinhos, o que levou ao fechamento do Rio Jaurucu.

No dia 20, a primeira interceptação e parada de barcos foram das madeiras Madenorte, Eiday e pequenos madeireiros. Quando no final da tarde se aproximou uma balsa do Grupo Campos, comandada por André Campos, irmão do prefeito, queria passar de qualquer maneira. Entrou-se em negociação e a balsa parou a 100 metros da “barreira de barcos” e foi amarrada pelos ribeirinhos. Durante a madrugada a balsa “soltou as amarras” e o piloto funcionou o rebocador jogando a balsa carregadas de toras de madeiras em direção aos pequenos barcos onde dormiam mulheres e crianças. Desesperado ouve uma gritaria geral, pois não daria tempo de cortar as amarras que prendiam os barcos ao cabo de aço (Pinto, 2017, p. 123).

As comunidades em forma de defesa bloquearam o rio a fim de impedir o deslocamento das balsas que transportavam madeira (Gonçalves, 2011). Esse bloqueio teve o apoio da Comissão Pastoral da Pesca e do Greenpeace, como mostra a figura 06.

Figura 06 - Fechamento do Rio Jaurucu pelas Comunidades e Movimentos Sociais em protesto.



Fonte: Comitê de Desenvolvimento Sustentável, (2023).

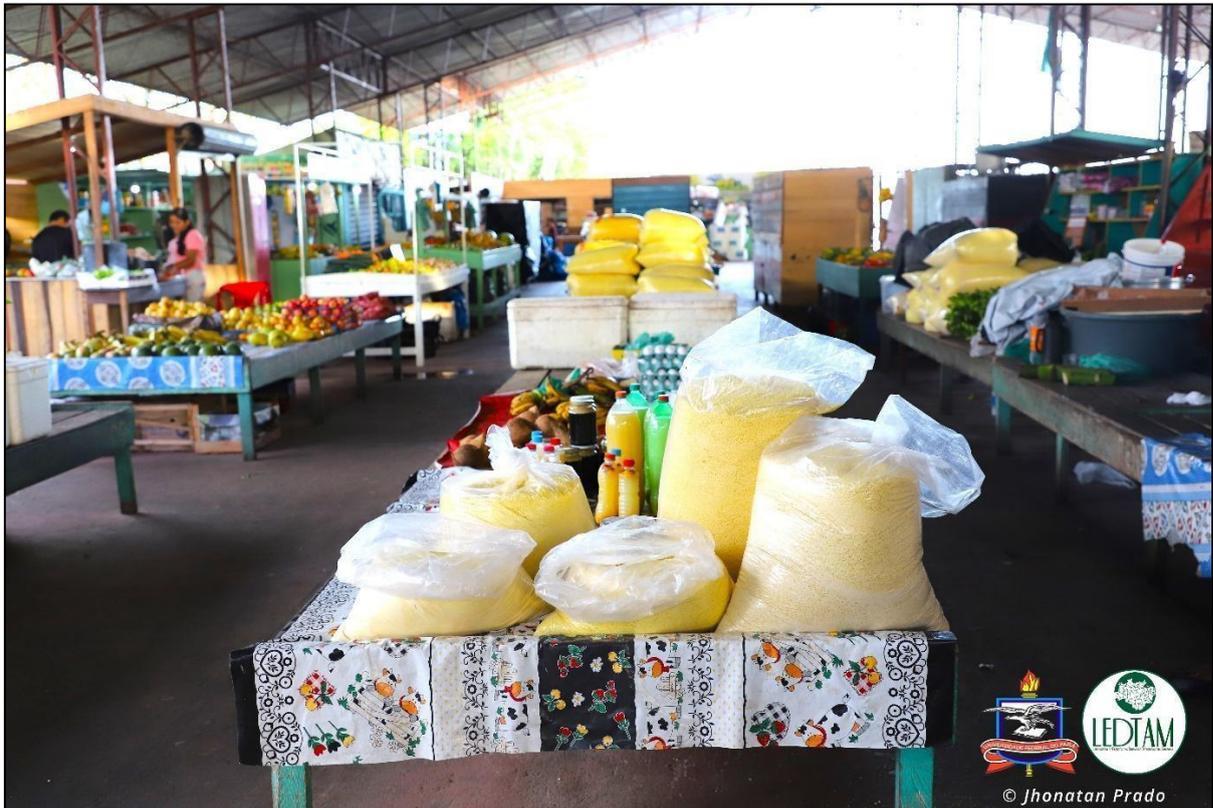
O fechamento do Rio Jaurucu foi um marco durante o conflito entre os sujeitos que eram a favor da criação da Resex e os que eram contra. O movimento contra a criação da Resex

tinha como apoio o governador da época Almir Gabriel. O conflito no Rio Jaurucu gerou diversas situações desagradáveis, principalmente ao coordenador do CDS, que foi espancado e humilhado por um grupo de pessoas lideradas pelo prefeito na época.

Na tarde do dia 21, aconteceu o inesperado, um grupo de 14 pessoas liderados pelo Prefeito do município e junto com alguns Vereadores participaram de uma escalada de violência. humilharam e espancaram, as margens do Rio Xingu em frente à cidade, o coordenador do Comitê de Desenvolvimento Sustentável, Claudio Wilson Barbosa, que só escapou com vida porque a policia fez disparos para o alto e juntos com outras pessoas chegaram a tempo de impedir o assassinato. Esse mesmo Grupo incendiou, em praça pública a voadeira do Comitê, adquirida com recurso do Ministério do Meio Ambiente (Pinto, 2017, p. 124).

Por fim, após inúmeros conflitos e a luta contínua dos movimentos sociais juntamente com as comunidades, é decretada a criação da “Verde Para Sempre” em 08 de novembro de 2004, pelo Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, no município de Porto de Moz, Estado do Pará. A Reserva Extrativista Verde Para Sempre foi uma grande conquista para os povos tradicionais, uma verdadeira bandeira de luta por parte dos povos tradicionais e dos movimentos locais. As comunidades conseguiram a sonhada área de proteção ambiental e garantiram, ao mesmo tempo, uma fonte de renda e sobrevivência de maneira sustentável para os povos tradicionais.

CAPÍTULO 2



A PRODUÇÃO DOS CIRCUITOS ESPACIAIS DA ECONOMIA URBANA: O CIRCUITO SUPERIOR E O CIRCUITO INFERIOR

Neste capítulo faz-se uma análise acerca da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana desenvolvida por Santos (1979), em que o autor buscou realizar uma análise em relação à economia de países desenvolvidos para com os subdesenvolvidos e como estes foram se formando, buscando diferenciar sua formação e o processo de urbanização a que foram submetidos. Nessa perspectiva, torna-se importante compreender, através da urbanização brasileira, como os espaços e as cidades foram se formando ao longo do tempo, especialmente durante o desenvolvimento da teoria proposta por Milton Santos.

2.1 UMA INTRODUÇÃO ACERCA DA TEORIA DOS CIRCUITOS ESPACIAIS DA ECONOMIA URBANA

A partir do processo histórico acerca da urbanização brasileira é que vamos compreender a formação e o surgimento da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana, superior e inferior. O processo de urbanização no Brasil foi um marco para o desenvolvimento das cidades, tanto para os países subdesenvolvidos quanto para os ditos desenvolvidos. O crescimento das cidades provocou a transformação de alguns espaços rurais para urbanos, em que as atividades comerciais e industriais se intensificaram. Durante esse processo, o fenômeno da urbanização e a industrialização proporcionaram a transição social do *setor primário* para o *setor secundário e terciário*.

Desse modo, a urbanização acarretou diversos fatores atrativos e repulsivos durante esse processo, pois a população do campo foi atraída para as cidades em busca de emprego, qualidade de vida e rápido acesso aos serviços básicos. Através dos intensos investimentos na industrialização, tem-se como consequência a expulsão da população rural para o meio urbano, ocasionando o processo chamado de “*migração campo-cidade*”, sendo este um dos elementos principais desencadeados pela urbanização, em que as atividades do campo passam a ser substituídas pela mecanização, baixos salários no campo e concentração fundiária (Cataia, Silva, 2013).

Neste sentido, a urbanização ocorreu primeiramente nos países desenvolvidos por volta do século XVIII, sobretudo em Londres e Paris, com a formação de grandes centros urbanos, porém, enfrentando sérios problemas sociais relacionados à pobreza e à miséria. Nos países subdesenvolvidos a urbanização só se intensificou durante o século XX, no caso do Brasil essa urbanização ocorreu por meio da concentração fundiária no campo e a chegada de grandes multinacionais que se instalaram principalmente na região sudeste, isso no início de 1930 durante o governo de Getúlio Vargas, em que o presidente investe em infraestrutura e políticas

públicas trabalhistas a favor da instalação de grandes indústrias no território brasileiro.

Com o processo de urbanização e modernização nos grandes centros urbanos, Santos (2008) salienta que já era possível utilizar o termo “modernizações”, já que parte do território brasileiro estava sendo urbanizado e modernizado, porém, em *tempo* e *ritmos* diferentes. Nesse contexto, a *modernização* do território brasileiro pode ser compreendida a partir de um conjunto de períodos, cada período retrata a modernização de um período anterior ou precedente (Santos, 2008).

Assim, Santos (2008) destaca três períodos correspondentes à modernização do território: o primeiro período diz respeito à revolução industrial e à divisão internacional do trabalho. A imagem que se tinha das cidades era de cidades comerciais e administrativas, além dos empregos limitados, bem como a escassez de consumidores e a redução da produção de certos bens e serviços. O segundo período precede à Segunda Guerra Mundial e à revolução industrial. As cidades se beneficiavam cada vez mais da modernização através dos transportes, via-férrea com embarque e desembarque, e dos transportes marítimos. Com o avanço da modernização, crescia a necessidade das cidades. O terceiro período remete à Segunda Guerra Mundial, em que o consumo, a tecnologia e a importância da economia em grande escala se juntam à internacionalização da divisão do trabalho, a partir da produção industrial. Esse período é marcado pela revolução do consumo (Santos, 2008).

Nessa perspectiva, partes do mundo passavam pelo intenso processo da industrialização e esse fenômeno percorria diversos subespaços que estavam sendo formados, sendo a principal intenção transformar a cidade em um verdadeiro *espaço de produção* (Sposito, 2006). Dessa forma, Montenegro (2012, p. 13) pondera que “[...] a urbanização envolve não só o processo de desenvolvimento das cidades, numérico e espacial, mas também a propagação dos modos de vida e hábitos urbanos”, assim, é importante compreender que o processo de industrialização e modernização não chegou de forma igual nos espaços.

Portanto, as modernizações ocorridas no território fazem parte de um sistema tecnológico, sendo estas comandadas por grandes indústrias e firmas multinacionais com suportes. A modernização que adentrava algumas regiões mudava social e estruturalmente o modo de vida das pessoas, contudo, a economia urbana dos países modernizados passou a se organizar em dois subsistemas econômicos: o circuito superior e o circuito inferior (Cataia, Silva, 2013).

2.1.2 A gênese da teoria dos circuitos espaciais da economia urbana

A urbanização nos países de Terceiro Mundo parte de diferentes realidades urbanas com elementos instáveis. Essa instabilidade está relacionada ao emprego, marginalidade, habitação, aspectos educacionais e à miséria urbana, em certos casos a miséria urbana está direcionada pelo movimento de migração que proporciona diferentes tratamentos e preocupações no espaço urbano (Santos, 1979).

Ainda no período da urbanização brasileira, alguns autores como Santos (1965, 1977, 1976, 1982, 2004), McGee (1991), Rochefort (2008) e Corrêa (1997), contribuíram significativamente em seus estudos realizando algumas abordagens teóricas sobre a urbanização e a economia urbana dos países periféricos. Autores como Singer (1954), Sjoberg (1960) e Hoselitz (1960), contribuíram através da elaboração do conceito *over urbanization* (primazia urbana), esse conceito atribui paradigmas e valores na reflexão sobre o período de urbanização nos países subdesenvolvidos (Montenegro, 2011).

No Brasil, dentre as primeiras contribuições teóricas sobre a urbanização em 1970, destacaram-se os trabalhos desenvolvidos por Santos (1979), ao propor a teoria dos circuitos espaciais da economia urbana, o circuito superior e o circuito inferior. Em seu livro *Les Villes Du Tiers Monde* (1971), o autor buscou distinguir as realidades dos países desenvolvidos com os de Terceiro Mundo, tal teoria buscou compreender a economia desses países durante a urbanização e a industrialização brasileira.

Podemos então interpretar que Santos teve como objetivo realizar uma análise da urbanização dos países de terceiro mundo, levando em conta que as cidades desses países contêm especificidades e abrigam diferentes divisões de trabalho, coexistindo juntas e estabelecendo relações diferentes em cada espaço, sendo essas relações provenientes da produção do espaço ao longo do tempo (Carvalho, 2019, p. 22).

Dessa maneira, a economia e a formação territorial dos países periféricos e atrasados, podem ser compreendidas a partir de um único sistema econômico, os dois subsistemas da economia urbana superior e inferior (Santos, 1979). O autor buscou diferenciar a economia entre países desenvolvidos e periféricos a partir do advento da tecnologia e do funcionamento das cidades modernizadas. Segundo Santos (1979), a formação da economia e dos espaços dos países subdesenvolvidos se caracterizam pela forma de organização e reorganização do espaço a partir dos seus interesses em uma escala mundial, pois “a cada modernização, novos pontos ou novas zonas são conquistadas ao espaço neutro e tornam-se uma nova porção de espaço operacional” (Santos, 1979, p. 20). O modo de organização do espaço, passa a ocorrer durante o fenômeno da urbanização nesses países, o espaço passa a funcionar a partir dos seus próprios

interesses.

Nessa perspectiva, algumas obras de Milton Santos apontam que o fenômeno da urbanização nos países subdesenvolvidos esteve direcionada a uma urbanização mais demográfica, já nos países industrializados a urbanização estava relacionada a tecnologia e/ou economia, os processos de evolução urbana aconteceram de formas diferentes nos países subdesenvolvidos e industrializados (Santos, 2021).

Assim, Santos (2018) pondera que as transformações espaciais ocorreram de formas diferentes nos países subdesenvolvidos para com os desenvolvidos, nesse sentido, essas diferenças podem ser compreendidas através dos elementos sociais, políticos, econômicos, culturais, etc., influenciado pela forma que ocorreu a urbanização nesses espaços. É importante destacar que esse fenômeno não chega/chegou com a mesma intensidade nos espaços, pois cada espaço abrange características, combinações e particularidades diferentes.

Ainda no período da urbanização nos países de Terceiro Mundo, como o Brasil, as principais atividades comerciais eram as atividades da *urbanização terciária* (Cataia, Silva, 2013), desse modo, com as intensas atividades terciárias, o Brasil também estava se inserindo dentro da teoria proposta por Santos (1970).

Os estudiosos da época tinham algumas dificuldades em aceitar o *setor terciário* como gerador de valor na economia, sendo este setor até considerado como improdutivo para o desenvolvimento econômico, tanto que muitos se debruçaram apenas no *setor primário* e *secundário*. Os *setores primários e secundários* eram bastante discutidos entre os estudiosos da época, sendo o *setor primário* destinado à agricultura, o *secundário* ao extrativismo e/ou a indústria, e por último o *setor terciário* com a oferta de serviços básicos essenciais, o comércio e o transporte (Vargas, 2020). Os autores Schumpeter (1983) e Keynes (1983), contribuíram significativamente para o avanço dessa discussão, a aceitação de que o serviço é um produto, e a forma para alcançá-lo é através do trabalho. Dessa forma, na teoria desses autores, a oferta de bens e/ou serviços produtivos também são componentes da geração de renda.

É fundamental reconhecer que os países de Terceiro Mundo exercem diferentes papéis na economia mundo, pois a inserção dos países periféricos no sistema capitalista é em parte responsável pela situação de periferia do próprio sistema, portanto, Cataia e Silva (2013, p. 58) afirmam “não há inexistência de desenvolvimento na periferia, mas o próprio desenvolvimento é portador de uma contradição que autoriza também sua convivência com larga pobreza nesses países”. Diante disso, os países periféricos reconhecem, sem dualidade, os espaços ricos e modernizados dos espaços empobrecidos e opacos do sistema urbano (Cataia, Silva, 2013).

2.2.3 O circuito superior e o circuito inferior: em busca de uma definição

Um dos circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, (sic) que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas (Santos, 2008, p. 38).

Compreende-se que o crescimento exponencial de vendas diretas no Brasil, está direcionado às forças do atual período, a globalização. O que chama a atenção é a grande capacidade das indústrias responderem a inúmeras mudanças desencadeadas no Brasil a partir dos anos de 1990, principalmente com a concentração do capital e a internacionalização da economia, como a estabilização da moeda e a expansão do acesso ao crédito e o consumo da população de baixa renda (Fernandes, 2008).

Por meio do período atual da globalização econômica, é possível identificar uma nova realidade e compreender a relação dialética entre os dois subsistemas da economia urbana, o circuito superior e o circuito inferior, principalmente o que envolve as relações de complementaridades e concorrências, bem como o espaço banal e o espaço de todos (Santos, 1996). Os dois circuitos econômicos estão sujeitos a diferentes dinâmicas trazidos por diferentes forças sociais e econômicas atuantes no espaço urbano, assim, os dois circuitos são resultados das modernizações que atingem a sociedade e os territórios (Fernandes, 2008).

Nessa perspectiva, as obras de Santos (1970), sobretudo na perspectiva da economia, propõe a existência de apenas dois circuitos da economia urbana, o circuito superior e o circuito inferior. Os dois subsistemas da economia são resultado direto da modernização, porém, um circuito é beneficiado totalmente aos que detém o capital e o outro circuito é beneficiado parcialmente ou não beneficiado, e de forma subalterna e/ou derivado (Bicudo Júnior, 2006), ambos os circuitos são resultados diretos da modernização, não são duais, mas se complementam.

Assim, Santos (2008) enfatizou a importância de definir bem o que é cada subsistema da economia urbana, bem como as relações estabelecidas entre eles para com a sociedade, assim como no espaço geográfico. Dessa maneira, cada circuito vai estabelecer determinadas relações com as cidades, bem como “duas zonas de influência” (Santos, 2008, p. 22).

A relação dialética estabelecida entre os dois circuitos da economia os coloca ao meio de novas interações entre ambos, principalmente por meio da reprodução da sociedade, uma vez que a modernização pode afetar direta ou indiretamente o circuito inferior. Desse modo, o circuito moderno facilita produtos modernos, com técnicas modernas e tende a controlar a

economia por meio do apoio do Estado, constituindo a macro-organização do espaço, ao contrário do circuito inferior, que tem suas atividades e alcances limitados no território (Santos, 2008).

O subsistema circuito superior originou-se a partir da modernização tecnológica, a principal representação deste circuito é o monopólio, as relações são estabelecidas principalmente fora dos espaços que os abrigam, ou seja, estabelecem relações com o exterior do país. O circuito inferior é formado pelas atividades em pequena dimensão, a existência do circuito inferior se baseia e se interessa exclusivamente a camada pobre da população:

Os pobres não têm acesso aos produtos modernos e os mais pobres dentre eles só podem proporcionar-se consumos correntes por intermédio de um sistema de distribuição particular frequentemente completado por um aparelho de produção igualmente específico e que é uma resposta às condições de pobreza da grande massa da população (Santos, 2008, p. 196).

Nesse contexto, o circuito inferior mantém suas relações enraizadas em seu próprio espaço, porém, ele é dependente do circuito superior (Santos, 2013).

Antes de identificar quem são os agentes constituintes dos dois circuitos, é necessário destacar que os dois circuitos da economia urbana possuem algumas variáveis isoladas, cada circuito econômico é um sistema, dessa maneira, é importante considerar os elementos de suas atividades, pois a diferença fundamental do circuito superior e do circuito inferior está baseado no modo de organização e na tecnologia utilizada por eles (Santos, 1979). Assim, a existência de dois circuitos em cidades, vai emergir dos níveis de rendas coexistentes, diferentes tipos de serviços e comércios, bem como dois consumos, sendo estes ocasionados pelos dois subsistemas da economia urbana (Silveira, 1996; 1999). Dessa maneira, o que vai diferenciar o consumo, a distribuição e as técnicas utilizadas nas cidades é a presença ou não dos dois circuitos econômicos, o circuito superior e o inferior⁸.

Na compreensão de Santos (1979), o circuito superior é formado pela rede atacadista, sistema bancário, serviços modernos, comércio, indústria de exportação e grandes transportadoras. O circuito superior detém alta tecnologia, capital intensivo e organização das atividades comerciais, além de ampla produção de mercado. O circuito inferior é formado pelo comércio não-moderno de pequena dimensão e serviços de capital não-intensivo oferecido a varejo, abrange uma grande parte do artesanato e diferentes comércios ambulantes. No circuito inferior, a tecnologia utilizada é o trabalho-intensivo, a escassez, técnicas tradicionais e/ou arcaicas também compõem o circuito inferior, essas técnicas podem ser adaptadas ou recriadas,

⁸As diferenças de renda, entre as pessoas que convivem nas mesmas cidades e têm as mesmas necessidades é a base do aparecimento dos dois circuitos (Bicudo Júnior, 2006).

no entanto, os dois circuitos fazem parte de um único sistema urbano.

Nesse contexto, os circuitos espaciais da economia urbana se diferenciam no seu modo de organização, capital e tecnologia, sendo estes organizados de forma diferenciada no espaço e suas relações estabelecidas em diferentes escalas, como também, os impactos diretos ou indiretos na economia. Quando as atividades econômicas são altas, estamos tratando do circuito superior, e quando baixas se trata do circuito inferior. Nessa compreensão, Santos (1979) considerou a existência de um Circuito Superior Marginal (CSM), em que este apresenta elementos dos dois circuitos da economia urbana, “ou seja, o circuito superior marginal tanto incorpora fatores atrelados à modernização como apresenta elementos advindos do circuito inferior” (Montenegro, 2006, p. 11).

As atividades econômicas interessadas nos dois circuitos da economia urbana superior e inferior, será expresso de forma mais sólida sob o espaço através do surgimento de empresas com diferentes graus de capitalização, diferentes técnicas informacionais e científicas. Assim, algumas empresas do circuito superior ocupam o território a partir de interesses locais e/ou globais, estabelecem relações na maioria do território brasileiro, sobretudo internacionalmente, porém, as atividades econômicas interessadas ao circuito inferior são mais limitadas e em menores áreas e escalas, geralmente se encontram nos espaços mais segregados das cidades (Santos, Silveira, 2004).

Nessa perspectiva, Santos (1979) pondera que é importante caracterizar os circuitos espaciais através da combinação de variáveis que os tornam um sistema urbano econômico, contudo, não se pode caracterizar os circuitos por meio de variáveis isoladas. O autor enfatiza algumas características para diferenciar os dois circuitos, sendo estes: tecnologia empregada, modo de organização, custos fixos, ajuda governamental, oferta de empregos, capital disponível, formas de pagamentos, disponibilidade de crédito bancário, preços, lucros e a relação estabelecida com os clientes. Nesse mesmo contexto, a matriz 1 apresenta as principais diferenças entre o circuito superior e o circuito inferior.

Matriz 1 - Principais características do circuito superior e o circuito inferior.

FATORES	CIRCUITO SUPERIOR	CIRCUITO INFERIOR
<i>Tecnologia</i>	Capital- intensivo	Trabalho-intensivo
<i>Organização</i>	Burocrática	Primitiva
<i>Capitais</i>	Importantes	Reduzidos
<i>Emprego</i>	Reduzido	Volumoso
<i>Assalariado</i>	Dominante	Não-obrigatório
<i>Estoques</i>	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade
<i>Preços</i>	Fixos (em geral)	Negociação
<i>Crédito</i>	Bancário institucional	Pessoal não- institucional
<i>Margem de lucro</i>	Reduzida por unidade/alta pelo volume de negócios	Elevada por unidade/baixa pelo volume de negócios
<i>Relações com clientela</i>	Impessoais	Diretas e personalizadas
<i>Custos fixos</i>	Importantes	Desprezíveis
<i>Publicidade</i>	Necessária	Nula
<i>Reutilização de bens</i>	Nula	Frequente
<i>Overhead capital</i>	Indispensável	Dispensável
<i>Ajuda governamental</i>	Importante	Nula ou quase nula
<i>Dependência direta do exterior</i>	Grande, com atividade voltada ao exterior	Reduzida ou nula

Fonte: Santos (2013), Castro (2023).

Conforme a matriz acima, observa-se que a tecnologia do circuito superior é proporcionada pelo capital-intensivo, mas sua organização é burocrática, os capitais são importantes para sua reprodução e ampliação no território, porém, o emprego é reduzido, pois a maioria da mão-de-obra precisa ser especializada/qualificada. As relações estabelecidas pelo circuito superior são de extrema importância para sua manutenção, fixação e reprodução no território.

Para o circuito inferior, a tecnologia é direcionada ao trabalho-intensivo, sua organização é primitiva não-moderna, o capital é reduzido por se tratar de um circuito com o número de empregos bastante volumosos, o inferior consegue alcançar as atividades comerciais onde o superior não chega, porém, a mão-de-obra nem sempre precisa ser qualificada, assim como o salário é reduzido. No circuito inferior não há estoques de mercadorias, pois a maioria do lucro é direcionado para repor novas mercadorias, os preços no inferior são variados, varia

muito da relação estabelecida com a clientela, muitas vezes ocorrem como negociações ou a compra em nota e/ou “fiado⁹” com determinado prazo a pagar.

Assim, a formação de renda de um determinado país é de suma importância para a caracterização dos dois circuitos da economia urbana. Os dois circuitos também são responsáveis pelo processo de organização e formação do espaço geográfico, sobretudo na utilização do acesso e consumo dos espaços e as regularidades de funcionamento.

Os dois circuitos da economia urbana possuem a mesma origem, mesmo que seus resultados sejam diretos e indiretos da modernização (Montenegro, 2011). Os dois fazem parte de um único sistema urbano e não constituem um sistema fechado, eles possuem relações dialéticas (Carvalho, 2019). Além disso, os dois subsistemas estabelecem relações complementares e de concorrências entre eles, dessa forma, os sujeitos do espaço conseguem usufruir dentro e fora do circuito a qual pertence economicamente, porém, no caso do circuito inferior, a camada da população pobre consegue apenas vender ocasionalmente sua força de trabalho ao superior e ao superior marginal, quem mais se sobressai no acesso aos dois circuitos, são os sujeitos com maior poder aquisitivo:

(...) Os indivíduos mais diretamente ligados ao circuito inferior não são uma força de trabalho exclusiva desse circuito. Eles vendem temporariamente ou ocasionalmente sua força de trabalho no circuito superior. Quanto às atividades, algumas delas, embora apresentem um predomínio de características de um dos circuitos, podem também apresentar algumas do outro (Santos, 2008, p. 42).

Portanto, os dois circuitos da economia urbana superior e inferior, apresentam elementos e características direcionados a uma camada específica da população, entretanto, os sujeitos com maior poder aquisitivo são os únicos que podem transitar entre os dois circuitos, diferente dos sujeitos menos favorecidos pertencentes ao circuito inferior, em que o acesso e o consumo é mais restrito e limitado.

A diferenciação dos dois subsistemas da economia ocorre por meio da tecnologia e organização, no entanto, as relações estabelecidas pelo circuito inferior se dão principalmente no seu entorno intra-urbano e regional, enquanto o circuito superior excede fronteiras nacionais e estaduais. Nessa perspectiva, há uma concorrência entre os dois circuitos e complementaridades, não são duais, mas se complementam, assim, diante do exposto, a economia mundial tanto dos países subdesenvolvidos como os desenvolvidos, se dividem entre dois circuitos econômicos, o circuito superior e o circuito inferior.

⁹ Fiado é uma expressão popular utilizada por vendedores em que o pagamento de uma determinada mercadoria será paga em um prazo determinado, o vendedor confia na palavra do cliente, há uma relação de clientela entre eles.

2.3.1 O circuito superior marginal da economia urbana

Santos (1979) em sua teoria dos circuitos espaciais da economia urbana propôs apenas dois circuitos, o circuito superior e o inferior, dessa maneira, o que é o circuito superior marginal já que existem apenas dois?

Nas obras de Santos (2002), o autor ressalta que dentro do circuito superior há uma porção marginal, a qual ele denominou de Circuito Superior Marginal (CSM). O CSM é uma porção moderna inserida dentro da divisão do trabalho, mas que possui vulnerabilidades direcionadas ao circuito inferior (Creuz, 2014). Assim, dentro do circuito superior da economia urbana existe uma subdivisão, de um lado há o próprio circuito superior completo com os elementos e as características pertencentes a ele e, de outro lado, há um nível híbrido, o circuito superior marginal¹⁰, este, está organizado entre os dois circuitos o superior e o inferior, mas é uma subdivisão do circuito superior:

O circuito superior marginal pode ser o resultado da sobrevivência de formas menos modernas de organização ou a resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas. Essa demanda pode vir tanto de atividades modernas, como do circuito inferior. Esse circuito superior marginal tem, portanto, ao mesmo tempo um caráter residual e um caráter emergente. Nas cidades intermediárias é o caráter emergente que domina (Santos, 2008, p. 103).

É importante destacar a diferenciação já feita anteriormente sobre o circuito superior e o circuito inferior, os dois circuitos dizem respeito a lógica de uso do território, a tecnologia e o modo de organização (Bicudo Júnior, 2006), dessa maneira, qualquer empresa pode apresentar formalidade e cumprir todos os requisitos empresariais, porém, ainda assim podem expressar ações do circuito inferior:

O circuito superior, pela sua estrutura econômica e financeira, é o domínio da produção “autônoma”, a que, pela sua força de mercado, cria o consumo. O circuito inferior é o domínio da produção exigida por um consumo que não pode ser respondido no circuito superior, esse consumo podendo ter origem em hábitos tradicionais ou ser uma imitação, a partir do próprio circuito superior. Já o circuito superior marginal trabalha segundo parâmetros modernos, o que o aproxima do circuito superior, mas é, em grande parte, resposta às necessidades de consumo localmente induzidas, o que o aproxima do circuito inferior (Santos, 1994, p. 96).

Nesse contexto, compreende-se que o circuito superior marginal é formado por meio de diferentes graus de tecnologia, capital e organização, assim “as atividades do circuito superior marginal, parecem-se com as do circuito inferior, uma vez que são criadas em função da demanda regional e não têm um âmbito extrarregional” (Santos, 1979; 2003, p. 179). Assim, o

¹⁰ “A atividade de fabricação do circuito superior dividi-se em duas formas de organização. Uma é o circuito superior propriamente dito, a outra é o circuito superior marginal, constituído de formas de produção menos modernas do ponto de vista tecnológico e organizacional” (Santos, 1979, 2004, p. 103).

circuito superior marginal “pode ser o resultado da sobrevivência de formas menos modernas de organização ou a resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas” (Santos, 1978, p. 80).

O circuito superior marginal é constituído por firmas que abrangem tanto o circuito superior da economia e diversas produções que participam do circuito inferior “pelo fato de que sua presença na cidade é, sobretudo, o resultado da existência de uma demanda a ser satisfeita” (Santos, 1994, p. 97).

2.2 O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA: UMA ESCOLHA METODOLÓGICA

A teoria dos circuitos econômicos proposta por Santos (1979), esteve direcionada principalmente para as grandes metrópoles brasileiras durante o fenômeno da urbanização e modernização do território. Neste sentido, muitos autores buscaram atualizar e repensar a teoria no período atual, a globalização, como Montenegro (2012), Silveira (2011), Amaral (2016), Carvalho (2019) dentre outros.

Tal teoria está baseada na relação dos agentes econômicos de países subdesenvolvidos e estão acoplados nos dois circuitos, o superior e o inferior. O primeiro circuito mantém relações com o mercado externo, sempre é o primeiro a se beneficiar do advento da tecnologia. O segundo mantém relações localmente e é responsável por ocupar boa parte da população pobre que o circuito superior não consegue abranger, ademais “ambos têm funções importantes na produção capitalista” (Carvalho, 2019, p. 26).

Apesar dos dois circuitos possuírem a mesma origem, é importante ressaltar que o circuito inferior surge da necessidade de oferecer bens e serviços mais baratos para a sobrevivência da população pobre “pois esse circuito é resultado indireto da modernização e é o último a se beneficiar dos avanços tecnológicos e de suas vantagens” (Carvalho, 2019, p. 28). Dessa maneira, o circuito inferior consegue oferecer os mesmos serviços do circuito superior, porém de forma rápida e barata (Montenegro, 2012). É importante ressaltar que os agentes ligados ao circuito inferior, utilizam mão de obra intensiva e barata, sendo o capital escasso e baixo nível de produção e organização que contribuem para a produção da cidade (Amaral, 2016).

Em face ao circuito superior, novas formas de trabalhos imitativos surgem no circuito inferior precedente do superior, em virtude de suprir as demandas solventes. Nisso, o circuito inferior se desenvolve a partir da insatisfação das necessidades criadas pelos atores

hegemônicos da economia, em face do desemprego estrutural, nesse sentido, pequenas atividades informais são criadas para facilitar o acesso e o consumo de bens e serviços locais com valor menos agregado, dessa maneira, concordamos com Silveira (2011, p. 44) quando expõe que “quanto mais acirrada a situação de oligopólio no território, maior é nas metrópoles o enxame de tais atividades de sobrevivência, na quais as equações de custos e lucros são subordinadas ao comportamento da economia superior”.

O avanço da modernização nos espaços comerciais faz com que a população urbana não tenha acesso de forma igual para adquirir bens, produtos e serviços proporcionados pelo circuito superior. O não acesso ao circuito superior faz com que a população urbana com mais vulnerabilidade socioeconômica realize suas necessidades nas trocas do circuito inferior “isso cria ao mesmo tempo, diferenças quantitativas e qualitativas no consumo [...] causa e efeito, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo [...]” (Santos, 2018, p. 37). Desse modo, os indivíduos podem consumir em ambos os circuitos, o melhor exemplo nesse acesso é a classe média que transita entre os dois circuitos.

Assim, voltado ao início da discussão sobre as cidades ribeirinhas da Amazônia, a escolha dessa teoria está relacionada ao fato de que as pequenas cidades ribeirinhas apresentam um padrão urbano voltado sobretudo às características do circuito inferior da economia urbana. Nesse sentido, acreditamos que essa teoria possui grandes contribuições no que tange a análise urbana em um contexto de transformações interurbanas de pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia.

Nessa perspectiva, compreende-se que os circuitos da economia são de extrema importância para analisar a economia urbana das cidades, como também, compreender as diferentes relações que as cidades estabelecem com as regiões através dos agentes econômicos dos dois circuitos. Neste caso, daremos ênfase principalmente ao circuito inferior, em que o “circuito inferior compreende as atividades de fabricação tradicionais, como o artesanato, assim como os transportes tradicionais e a prestação de serviços” (Santos, 2008, p. 24).

Segundo Silveira (2004), as cidades de maneira geral constituem um grande mercado através dos circuitos de produção e de consumo. Dessa forma, a origem da demanda e oferta fragmentadas no mesmo espaço geográfico produzem divisões do trabalho com técnicas e formas organizacionais em diferentes escalas num mesmo espaço geográfico. Sendo assim, parte-se dessa perspectiva da relação dialética entre a cidade e o indissociável proporcionado pelo circuito superior e o circuito inferior, cujas diferenças se baseiam pelo grau de tecnologia, organização e capital (Santos, 1975; Santos, 1974; Silveira, 2007).

O circuito inferior da economia urbana, resultado da mesma modernização que o

circuito superior, se dirige a indivíduos que pouco se beneficiam, o circuito inferior está em constante transformação e adaptação, pois parte do seu abastecimento vem direto ou indiretamente dos setores modernos da economia, estamos falando de uma questão de comportamento (Santos, 2008). Além disso, com a expansão de atividades com capitais reduzidos direcionadas ao circuito inferior, tem-se uma expansão desse circuito que resulta, de tal modo, da pobreza que vem de outro circuito, o circuito superior marginal, subdivisão do circuito superior propriamente dito. Ao mesmo passo em que há uma expansão das atividades, há também uma distância entre os circuitos, sobretudo no período da globalização (Silveira, 2004b; 2005).

Nesse contexto, é importante considerar as especificidades e desigualdades regionais em cada espaço em que há a presença dos circuitos econômicos. A divisão territorial do trabalho deve ser considerada para compreender o papel de cada lugar no contexto mundial e nacional (Cataia, Silva, 2013). Assim, é possível distinguir as principais diferenças quantitativas e qualitativas da distribuição populacional do sistema de transporte, acesso à saúde, educação, lazer, entre outros, em que se condiciona o processo da urbanização e se estabelece uma dialética entre o circuito superior e o circuito inferior da economia. A partir dessa análise, é possível compreender as características locais que agregam singularidades e particularidades no tecido urbano, como o tamanho da população pobre ou da classe média, são elementos fundamentais para caracterizar o circuito inferior em um determinado espaço da cidade.

Dessa forma, o circuito inferior se aproveita dos espaços mais deteriorados do tecido urbano, pois são nesses espaços segregados em que os aluguéis e o custo de vida são mais baixos, bem como os espaços são mais finitos e as atividades comerciais podem acontecer durante a madrugada, “ou seja, o uso da cidade impõem novos ritmos à vida e às atividades econômicas, cada atividade tem um lugar no espaço e um lugar no tempo” (Cataia, Silva, 2013, p. 65). Além disso, o circuito inferior se encontra também nas “periferias” das grandes cidades brasileiras, áreas menos valorizadas e onde reside a população pobre da cidade (Corrêa, 1986) com grande predominância de infraestruturas precárias, assim, nesses espaços periféricos se sobressai o circuito inferior da economia urbana.

As tecnologias empregadas no circuito inferior em sua maioria são recriadas ou imitativas, em função de conseguir acompanhar o período atual, a globalização. Desse modo, Silveira (2009) e Montenegro (2011) revelam que o circuito inferior da economia urbana detém cada vez mais do meio tecnológico para executar as atividades. O computador, celular, impressoras e a internet são resultados diretos da modernização, ou seja, do circuito superior, porém, o circuito inferior também incorpora essas ferramentas em suas atividades comerciais,

assim, o circuito inferior recria atividades novas a partir dos novos objetos técnicos proporcionados pelo circuito superior (Cataia, Silva, 2013), salientando o que Santos (2008) revelou em sua obra, em que os dois circuitos também se complementam no espaço, sem dualidades.

2.3 O DESEMPREGO, A PRECARIZAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO E A POBREZA ESTRUTURAL A PARTIR DA PRODUÇÃO DOS CIRCUITOS ECONÔMICOS NO BRASIL

Para compreender as características evidentes do mercado de trabalho e a perpetuação da pobreza por meio dos circuitos econômicos, é importante iniciarmos essa discussão a partir do surgimento do capitalismo. O sistema capitalista econômico, é um sistema produtivo, caracterizado principalmente por meios de produção da propriedade privada, sendo o homem principal agente de produção e reprodução capitalista do espaço, seja pela capacidade de produção e/ou sua produção da mais-valia (Fernandes, 2008).

O capitalismo surge por volta dos séculos XVIII e XIX, quando as máquinas passam a assumir determinadas funções no trabalho desenvolvido pelos homens. Entretanto, o capitalismo foi um sistema que cresceu rapidamente através do avanço da tecnologia, por meio de equipamentos, instrumentos e mão-de-obra fundamentais para sua produção e ampliação no território.

Nesse sentido, o desenvolvimento do sistema capitalista pode ser acompanhado por 3 fases distintas. A primeira fase é chamada de capitalismo comercial e/ou pré-capitalismo que se desenvolveu do século XVI ao XVIII. A segunda fase do capitalismo industrial, se iniciou no final do século XVIII, momento em que a Europa passava por mudanças no seu sistema produtivo, e, concomitantemente, aconteceu a Revolução Industrial na Inglaterra (Fernandes, 2008). A terceira fase chamada de Capitalismo Monopolista-Financeiro, inicia-se no século XX e se desenvolve até os dias atuais, essa fase engloba grandes corporações financeiras, sistemas bancários e o mercado globalizado (Ferreira, 1982).

A partir desse contexto, o sistema capitalista, ao longo do tempo, tem buscado eliminar quaisquer barreiras do espaço geográfico, moldando-o e produzindo no espaço. Dessa forma, as ações e movimentos do capitalismo impactam não apenas na economia mundial, mas também nas diferentes formas e divisão do trabalho no território, o que implica na produção do capital gerado a partir dos circuitos econômicos superior e inferior.

A produção dos circuitos no espaço gerou diversos elementos característicos para a

compreensão da formação de renda e principalmente para compreensão da pobreza no país. Dessa forma, a pobreza, o desemprego e a precarização do mercado de trabalho são elementos intrínsecos e consecutivos do circuito inferior da economia urbana, proporcionado sobretudo pelo circuito superior, onde há uma alta concentração de renda. Assim, o estudo direcionado à pobreza está associado à economia urbana, ao estudar a economia das cidades brasileiras se torna essencial considerar a teoria dos circuitos econômicos proposta por Santos (1979).

No atual período, o território brasileiro passa cada vez mais a fazer parte dos espaços de globalização (Santos, 1996a), principalmente através da sua inserção no mercado internacional através da divisão territorial do trabalho e a crescente expansão de atividades e setores modernos. Assim, no mesmo passo em que se chega às atividades modernas no território, chega também formas de trabalhos com capitais reduzidos, entendido aqui como o circuito inferior da economia urbana. Uma vez que, busca-se desvendar como este circuito se organiza e se define em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, para tal, é importante compreender os sujeitos pertencentes ao circuito inferior.

Nesse contexto, a camada pobre da população busca sobretudo, acesso aos bens e serviços básicos de consumo que são mais acessíveis e em consequência menos modernizado, essas atividades básicas e essenciais são encontradas principalmente no circuito inferior da economia urbana (Souza, Santos, 2014), assim, “cada indivíduo se vale dos meios que encontra ao seu alcance, tanto o consumidor, quanto o fornecedor neste subsistema” (Souza, Santos, 2014, p. 8), dessa forma, o circuito inferior surge como necessidade de atender os indivíduos com menor poder aquisitivo.

A existência do circuito inferior ocorre por meio de conseguir atender a uma camada pobre da população que o circuito superior não consegue atender, assim, um circuito é direcionado a consumir bem e ter o poder de compra, e o outro não tem possibilidades de um consumo mais modernizado. Contudo, as disparidades de renda exibem a pobreza estrutural presente nos espaços das cidades e surgem como consequência dos circuitos, principalmente do circuito superior.

Desse modo, é importante realizar a análise da teoria dos circuitos econômicos para compreender a materialização da pobreza nas cidades, pois dispõem de uma realidade complexa, categórica e estrutural em que se emerge nos indivíduos em países de Terceiro Mundo (Souza, Santos, 2014), por conseguinte, é de suma importância analisar o processo de urbanização do território brasileiro em diferentes períodos históricos (Santos, 1978).

A urbanização do território brasileiro conjugou, nas últimas quatro décadas, o alargamento da divisão territorial do trabalho e o surgimento de grandes metrópoles brasileiras.

A urbanização avançou rapidamente no território, em que a população urbana passou de 55,92% em 1970 para 84% em 2010, ano em que já havia 15 cidades com 1 milhão de habitantes (IBGE, 2010).

A participação do Brasil no mercado global, tem implicado a presença de grandes vetores estrangeiros no território brasileiro, principalmente a partir de empresas transnacionais, que por sua amplitude técnica e política, requer menos um trabalho nacional (Montenegro, 2011). Esses agentes pertencentes ao circuito superior da economia, requerem cada vez mais uma tecnologia diferenciada para poupar mão-de-obra, esses agentes do circuito superior localizam-se sobretudo nas grandes metrópoles e são responsáveis pela diminuição do número de empregos gerados no território (Cacciamali, 2004). Nessa perspectiva, Montenegro (2011, p. 18-19) corrobora com Bauman (2005) quando expõe que:

O incessante desenvolvimento da tecnologia e o aumento da produtividade estariam tornando o trabalho cada vez mais dispensável. Por conseguinte, os pobres também se tornariam cada vez mais “desnecessários” à engrenagem do sistema, daí as origens, para o autor, do aumento do desemprego e da pobreza global no período atual.

No Brasil, as ações econômicas e políticas que foram adotadas no início dos anos de 1990, contribuíram significativamente para o aumento da taxa de desemprego e para a escassez de postos de trabalho. Nesse sentido, o Estado adotou políticas neoliberais que emergiram fortes impactos no mercado de trabalho brasileiro.

O Estado arcou com parte significativa do crescimento neoliberal, por meio da privatização do setor produtivo, elevação da carga tributária sobre os mais pobres e aumento do endividamento público sustentador do processo de financeirização da riqueza (...) os trabalhadores foram penalizados com menores salários e precarização dos empregos, cujo resultado geral foi o crescimento das desigualdades (Pochmann, 2010, p. 17).

Emergidos em conteúdos de informação, técnica e ciência, a divisão do trabalho com origem no neoliberalismo foi, sobretudo, responsável pela expansão da pobreza e multiplicação de dívidas sociais no país (Silveira, 2009).

Antes de realizar a discussão sobre o mercado de trabalho, é importante apresentarmos as considerações conceituais feitas por Polanyi (1980) ao aparente caráter do mercado de trabalho. Para esse autor, as características de uma economia do mercado de trabalho tem um poder de autorregulação do próprio mercado em diferentes camadas da sociedade atual, como o dinheiro, a terra e o trabalho, assim, transformando-os em mercadorias. No entanto, as mercadorias podem ser definidas por objetos produzidos e vendidos no mercado onde há uma procura e oferta desses (Polanyi, 1980).

Por volta dos anos de 1990, alguns autores evidenciaram que o mercado de trabalho, sobretudo nas regiões metropolitanas brasileiras, estiveram marcados por meio do aumento do

desemprego, diminuição da carteira assinada e crescimento de ocupação formal e informal por conta própria (Comin, Almitrano, 2003).

Esse cenário de precarização do mercado de trabalho está diretamente atrelado ao processo de agravamento da pobreza que vem ocorrendo no país desde a década de 1980. A redução do ritmo de crescimento da renda em relação às décadas de 1960 e 1970 e a queda de rendimento durante a “década perdida” afetaram especialmente a população mais pobre. Ao fim dos anos 1980 a proporção de pobres no Brasil era aproximadamente 30% (Montenegro, 2006, p. 24).

No início do século XXI, há uma melhoria em alguns desses indicadores, principalmente na taxa de desemprego e na retomada de alguns postos de trabalho, bem como no aumento do salário mínimo de 53,5% entre 2003 e 2010 (Montenegro, 2011).

A precarização do mercado de trabalho no Brasil, tem passado por grandes transformações no atual período, sobretudo em ingressar no mercado de trabalho e ao aumento da pobreza no país. O circuito inferior enquanto perpetuador da pobreza (Santos, 1978) tem-se expandido nas cidades brasileiras, porém, ele se organiza de forma diferente nas cidades, principalmente nas cidades ribeirinhas da Amazônia.

2.3.3 A pobreza e o circuito inferior da economia urbana em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia

De acordo com Santos (2013) a pobreza existe em todos os espaços, porém sua definição é relativa nas diferentes esferas da sociedade. Assim, “um indivíduo não é mais pobre porque consome um pouco menos ou um pouco mais” (Santos, 2013, p. 18), mas sim porque a definição da pobreza está além de dados estatísticos para situar o indivíduo no espaço a qual pertence, nesse sentido “estamos lidando com um problema social” (Santos, 2013, p. 18).

O estado atual da pobreza está relacionado ao indivíduo que possui uma posição inferior dentro da sociedade a qual pertence, nesse contexto, o pobre ainda exerce o seu papel em relação à economia das cidades, mesmo que não seja valorizado pelos agentes responsáveis pela riqueza no país (Souza, Santos, 2014). A expansão do circuito inferior sob o espaço é resultado da pobreza que está relacionada ao circuito superior da economia, o desenvolvimento do circuito superior resulta no distanciamento entre os dois circuitos (Santos, 1979).

[...] ao mesmo passo em que o circuito superior, graças às modernizações técnicas e organizacionais, se torna cada vez mais poupador de mão de obra; o circuito inferior se afirma como o principal provedor de ocupação e renda à população pobre metropolitana. Destarte, o aumento da pobreza e a multiplicação das formas de trabalho deste circuito nas grandes cidades constituem parte do mesmo processo de reprodução estrutural da pobreza no país (Montenegro, 2011, p. 246).

Dessa maneira, a pobreza está associada à discussão da economia urbana. A renda dos

indivíduos que não têm acesso ao circuito superior, ressalta as disparidades da pobreza estrutural presentes nos espaços. A disparidade e a distribuição de renda ocorre de forma injusta no território, pois ela é resultado de um modelo econômico e globalizado introduzido nos países de Terceiro Mundo, que não permite a oferta de emprego de forma ampliada e nem a expansão do mercado com base em produtos modernizados (Santos, 2008). Dessa forma, a existência do circuito inferior se torna essencial para atender os indivíduos e fornecer empregos e produtos a camada pobre da população.

Nessa perspectiva, os pobres vêem a cidade como um espaço de refúgio para sair da miséria e da fome, pois atuam sobretudo nas atividades incorporadas no circuito inferior da economia e através desse circuito tentam sobreviver, já que no circuito superior eles não estão qualificados para acompanhar a modernização que é a principal característica do circuito superior. Nesse sentido, “se, em princípio, o lucro é o motor da atividade comercial, nos escalões inferiores do circuito inferior a maior preocupação é, antes de tudo, a sobrevivência” (Santos, 1979, p. 246).

Nisso, segundo Santos (1978) circuito inferior e pobreza são sinônimos, essa pesquisa consiste em trazer algumas considerações e manifestações relacionadas ao fenômeno da pobreza em uma pequena cidade ribeirinha, nesse caso Porto de Moz. É justamente dentro do universo do circuito inferior que grande parte da população pobre encontra abrigo e formas de obter tipos de rendas, como vimos, ainda que Porto de Moz seja uma pequena cidade ribeirinha, ela desenvolve um importante papel através do circuito inferior, por meio de concentração dos serviços e tomadas de decisões que o circuito superior não consegue abranger.

Em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, há principalmente a predominância do circuito inferior, e onde há a presença do circuito inferior, há também uma expansão da pobreza no espaço, o que faz com que a população sobreviva de forma precária nas cidades amazônicas, principalmente em pequenas cidades em que há pouca ou nenhuma infraestrutura básica, ainda assim, compartilhamos a ideia de que:

A pobreza não pode ser definida apenas em termos de níveis em materiais de sobrevivência, mas tem de considerar aqueles indivíduos que, apesar de conseguirem sobreviver acima do mínimo, não tem acesso aos mais importantes benefícios das sociedades urbanas modernas, como educação, saneamento básico, cultura e integração social (Marques, 2005a, p. 40).

Dessa forma, o circuito inferior se organiza de forma diferente em uma cidade ribeirinha da Amazônia, assim como a pobreza estrutural ocorre de formas diferentes no espaço amazônico comparado às grandes metrópoles e médias cidades.

Como foi destacado anteriormente, a cidade de Porto de Moz, de predominância

ribeirinha, apresenta ao longo dos anos uma mudança no seu espaço econômico, essa mudança esteve direcionado a economia da borracha, a forte extração de madeira e a prática da pesca artesanal. Dessa maneira, essas mudanças econômicas ocorridas em Porto de Moz de acordo com períodos e tempos históricos, são atividades que possuem características da economia inferior proposta por Santos na década de 1979, nesse sentido, a economia inferior ribeirinha apresenta diferentes padrões e organizações no espaço econômico regional.

De modo tal, nosso intuito é mostrar que Porto de Moz desde sua fundação já apresentava características de uma economia do circuito inferior e que passou por diversas transformações segundo o uso do espaço. A economia da cidade se diferencia por se tratar de uma pequena cidade ribeirinha localizada na região amazônica, e que possui os rios, as florestas e modos de vida tradicionais. Dessa forma, o padrão de organização, tecnologia e capital, elementos para diferenciar o circuito superior e inferior, nos ajudam a compreender o tipo de circuito que predomina na cidade ribeirinha e suas especificidades ao longo do tempo.

CAPÍTULO 3



AS PARTICULARIDADES DA ECONOMIA URBANA NA CIDADE DE PORTO DE MOZ-PA

Neste capítulo, buscar-se-á apresentar os resultados obtidos na pesquisa de campo, como forma de evidenciar os principais agentes que formam o circuito inferior da economia urbana na cidade de Porto de Moz. Além disso, procura-se mostrar como essa teoria dos circuitos espaciais é importante para compreender Porto de Moz como uma cidade ribeirinha da Amazônia.

Busca-se compreender as particularidades do circuito inferior em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, como e por quem é constituído esse mesmo circuito, procurando evidenciar as sistematizações da pesquisa de campo realizada e apresentar os dados estruturados referente a aplicação de formulários e entrevistas realizadas em diferentes espaços da cidade. Assim, as análises e dados obtidos nos permitem compreender as dinâmicas espaciais, culturais e econômicas que se expressam no espaço urbano de Porto de Moz.

3.1 O PAPEL DO CIRCUITO INFERIOR EM PORTO DE MOZ E SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA PEQUENA CIDADE RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA

Na atualidade, torna-se cada vez mais difícil estudar de forma aprofundada os aspectos direcionados à dinâmica urbana, principalmente devido à complexidade direcionada aos elementos que compõem as *horizontalidades* e *verticalidades* que influenciam de forma rápida a dinâmica urbana no espaço. No entanto, apesar das dificuldades encontradas, não podemos renunciar a examinar a economia urbana das cidades, devemos considerá-la a partir da sua totalidade, objetos e ações preexistentes, dessa forma, se não agirmos diferente, corremos o perigo de produzir pesquisas que negligenciam o espaço urbano em favor do foco exclusivo na economia global do próprio espaço urbano, privilegiando o espaço econômico com alguns atores hegemônicos e não o espaço banal em si, utilizado por todos os agentes sociais do espaço (Santos, 1978, 2007, 2008).

Os setores comerciais escolhidos para o estudo do circuito inferior na cidade de Porto de Moz foram a parte central da cidade, em que se concentra a Feira Municipal e diversos comerciantes, a área comercial do bairro Maturú, sendo este o bairro mais antigo da cidade e a área comercial do Praião, o segundo maior bairro da cidade e concentra diferentes comércios e agentes. Em nossas análises, buscamos nos aproximar dos fixos e fluxos que formam esses espaços, compreendendo o espaço urbano como um espaço vivo que agrega diferentes sujeitos e atores contribuintes, estes que por sua vez participam da divisão do trabalho, sejam concorrentes e/ou complementares. As diferentes concentrações de trabalhos conferem uma dinâmica de fixos e fluxos dentro do espaço. Os fixos são geralmente constituídos por meio de

ordem pública e social, os fluxos por meio de elementos públicos e privados (Santos, Silveira, 2001).

Nessa perspectiva, as categorias de estabelecimentos escolhidos nesses três setores foram classificados a partir dos principais setores comerciais que apresentam características próprias do circuito inferior da cidade, os setores categóricos escolhidos foram: *Vendedores ambulantes (camelôs), restaurantes, supermercados e pescadores artesanais*, dentro de cada categoria há três ramos de atuação, a Indústria, os Comércio e os Serviços. Após esse levantamento, foram aplicados formulários que contemplam cada uma das categorias com o intuito de verificar as relações desses comércios com o circuito inferior da economia urbana. Dessa forma, de modo geral, foram aplicados 102 formulários na parte urbana da cidade de Porto de Moz, a fim de entender e compreender como esses agentes estão organizados e estruturados no espaço urbano, além de analisar sua relação com o circuito inferior da economia.

A partir disso, é possível verificar a dialética estabelecida entre *horizontalidades* e *verticalidades* inseridas numa lógica local e regional, na qual as necessidades novas de intermediações também estão inseridas e os tipos de relações que Porto de Moz estabelece, seja local e/ou regional.

A cidade de Porto de Moz conta em seu espaço com o Terminal Hidroviário José Batista Filho (Buruna) e com um Porto Hidroviário ao seu lado.

Figura 07 - Terminal Hidroviário de Porto de Moz.



Fonte: Amanajás (2019), Cruz (2023).

O terminal hidroviário da cidade se destaca principalmente por receber e enviar mercadorias para diferentes municípios e cidades, como municípios do Pará, sendo eles, Almeirim, Gurupá, Vitória do Xingu, Senador José Porfírio, Santarém, Amazonas, e demais cidades do Brasil como Fortaleza e São Paulo. Dessa forma, a maioria das grandes balsas e

outras embarcações param nesse terminal para o envio de mercadorias. Conforme a figura 08, verifica-se a frente do terminal e a foto ao lado a parte de trás com o desembarque de mercadorias, vindo principalmente da cidade de Belém e Macapá. Essas mercadorias chegam principalmente para os estabelecimentos que constituem o circuito inferior da cidade. Nesse terminal hidroviário, o espaço é utilizado por embarcações de porte maior¹¹, como barcos e balsas que transportam cargas e veículos, além de passageiros que circulam.

No entanto, já o Porto da cidade se destaca principalmente pelo embarque e desembarque de passageiros, principalmente dos sujeitos que utilizam o transporte como lanchas, voadeiras, catraias, barcos e envio de cargas pequenas, esses são os principais transportes fluviais da cidade, conforme destaca a figura 08.

Figura 08 - Porto hidroviário de passageiros.



Fonte: Geoxingu, (2011).

Esta é uma figura aérea do Porto, o Porto está localizado na margem direita onde se encontra as menores embarcações, e ao lado esquerdo é o terminal hidroviário onde se encontra

¹¹ As embarcações de porte maiores são as balsas que fazem o transporte de cargas e veículos juntamente com passageiros, já as embarcações de porte menor, são as lanchas, voadeiras, catraia e barcos que fazem o deslocamento somente de passageiros e cargas pequenas.

a balsa atracada para embarque de mercadorias. As principais rotas do Porto da cidade são para Altamira, Gurupá, Almeirim, Vitória do Xingu e Senador José Porfírio, municípios vizinhos que compõem a região em que Porto de Moz está inserida.

As mercadorias que chegam/partem através do terminal hidroviário e do Porto da cidade são diversas, como produtos alimentícios e limpeza em geral, bebidas como água mineral, refrigerante, cervejas, etc., além de produtos de hortifrúti, farinhas, pescado, entre outros. O alcance e as articulações estabelecidas na dinâmica local e regional, mostram a importância que a cidade de Porto de Moz desenvolve na região do Xingu, evidenciando que a movimentação dessas mercadorias são caracterizadas pelo circuito superior e o circuito inferior da economia.

Nesse contexto, os setores escolhidos da pesquisa estão distribuídos e localizados próximo à área central da cidade, conhecido como “centro da cidade” pelos sujeitos locais. Segundo Sposito (1991) não existe cidade sem “centro”, pois o centro é antes de tudo uma expressão constituinte do espaço urbano, através dele as cidades se constituem, criam formas, identidades culturais e processos de produção e consumo, além disso, a estruturação das cidades passam por esse entendimento do papel de centro, como afirma a autora:

No interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, e o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo (Sposito, 1991, p. 6).

Dessa forma, o centro possui um papel fundamental nesse processo, pois ele se constitui no principal nó do tecido urbano, em que se torna cada vez mais relevante se considerarmos que “não existe realidade urbana sem um centro, comercial, simbólico, de informações de decisão, etc.” (Lefebvre, 1972, p. 206, citado por Villaça, 1998). Na figura 09 apresenta-se o centro comercial da cidade de Porto de Moz.

Figura 09 - Área Central Do Circuito Inferior Da Cidade.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Através da figura 09 percebe-se que o centro da cidade é formado por um conjunto de objetos e arranjos espaciais, como a Feira Municipal, a Hidroviária e o Porto, o trapiche principal da feira, a localização dos principais órgãos públicos e privados da cidade, além das praças de lazer e a nova Orla da cidade, ainda em construção. Estes objetos e arranjos espaciais configuram e formam o centro comercial e a paisagem da cidade.

Nessa perspectiva, o centro da cidade sempre foi um espaço estratégico principalmente para o comércio, sobretudo para o circuito inferior, pois é na área central que ocorre o maior fluxo de pessoas, principalmente para com o propósito de deslocamento para efetuar trocas pessoais e de mercadorias, bem como compras e vendas.

A área central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas também de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização (Corrêa, 2003, p. 38).

A partir disso é que realizamos essa breve discussão sobre a importância do centro nas cidades, pois os setores e categorias de análise dessa pesquisa é o comércio popular inferior, instalados principalmente no centro da cidade, próximos aos Portos, circulação de transportes locais e a grande circulação de fluxos, assim, não existem cidades sem centralidades locais (Whitacker, 2003).

Outro aspecto de suma importância, é que o centro da cidade, não só de Porto de Moz, mas das cidades em geral, é que ele é um espaço em que coexistem os dois circuitos da economia

urbana, o superior e o inferior, neste caso, a categoria analítica que estrutura essa pesquisa é o circuito inferior. Nesse sentido, o centro da cidade abriga diferentes tipos de comércios, empresas, e variáveis-chaves do período atual, a globalização, além de diversos agentes econômicos que constituem os dois circuitos, principalmente o circuito inferior.

Nosso intuito não é falar de forma extensa sobre “centro e centralidades”, e sim, ressaltar a importância do centro perante o comércio formado pelo circuito inferior. Antes da década de 1990, de forma geral, os vendedores ambulantes e camelôs se instalavam principalmente nas ruas, avenidas e praças, essas localizadas nas áreas centrais das cidades, atualmente, no período da globalização, não está muito diferente, porém, com o intuito de retirar os trabalhadores das ruas, muitas cidades têm adotado os camelódromos para os comerciantes, como é o exemplo da figura 10.

Figura 10 - Centro Comercial Popular Carlos Alberto De Teles/Caique Almeida.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Nesse caso, na cidade de Porto de Moz foi criado esses boxes comerciais para os comerciantes, os comerciantes não pagam aluguel, energia e nem taxas ou impostos, essa informação foi confirmada por cada entrevistado que utiliza os boxes, ao todo são 20 boxes ocupados. Esse centro comercial está localizado na rua 19 de novembro, a mesma rua que direciona as pessoas à feira municipal da cidade, é neste perímetro que há o maior fluxo e circulação de pessoas, como se constatou por meio de observações sistemáticas no trabalho de campo.

O circuito inferior possui um importante papel para caracterizar a economia urbana de uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, nos espaços metropolitanos coexistem os dois circuitos da economia, no entanto, nas pequenas cidades ribeirinhas a economia urbana é marcada predominantemente pelo circuito inferior. É importante destacar que não se trata de uma tipologia, pois há a presença do circuito superior, porém, Porto de Moz enquanto uma cidade ribeirinha revela características principais do circuito inferior, esse circuito, desenvolve

um importante papel na cidade e ao redor.

A predominância do circuito inferior não significa que os sujeitos não consumam objetos modernos, pelo contrário, há uma interdependência do circuito superior e do superior marginal, em que este possibilita “a participação dos pobres nos eventos contemporâneos” (Silveira, 2007, p. 12). É nesse sentido que concordamos com a autora quando ressalta que independente das classes sociais, os sujeitos podem consumir dentro e fora dos circuitos a qual fazem parte, contudo, quem mais consegue usufruir dos dois circuitos, são os que se encaixam no superior.

Mesmo que a população empobrecida das cidades ribeirinhas não tenha acesso pleno aos meios de consumo e bens coletivos, eles consomem objetos modernos, no entanto, se mantém a pobreza estrutural. Desse modo, Silveira (2007) pondera que há um equívoco na associação de pobreza e falta de consumo, pois o crédito é processado em diferentes lugares e classes sociais.

Dessa maneira, seguindo o pensamento de Santos (1978, 2004, [1979]) e Corrêa (1999), verifica-se que as principais formas, porém – não exclusiva -, a inserção das pequenas cidades ocorre por meio da constituição do circuito inferior, destacando que essa constatação não é uma tipologia a qual as metrópoles estão ligadas ao circuito superior e as pequenas cidades ao circuito inferior, pois segundo Roma (2016, p. 32) “as cidades pequenas não se inserem na rede urbana unicamente pelo circuito inferior, pois há elos que as articulam também ao circuito superior, mesmo porque ambos compreendem uma totalidade que não pode ser pensada apenas a partir de um deles”.

Portanto, a economia e a prevalência do circuito inferior propicia uma economia urbana através da criação de riquezas, pois a principal dinâmica desse circuito é baseada no trabalho intensivo, diferente do superior que é por meio de capital intensivo. Dessa forma, o trabalho intensivo proporciona a geração de empregos além da diversificação de funções, mas ainda assim, o que prevalece é a perpetuação da pobreza (Roma, 2016). Assim, Santos (1985) pondera que cada lugar atribui diferentes elementos que constituem o espaço como um valor particular. Os elementos que constituem o espaço como - homens, firmas, instituições e meio, adquirem características próprias do espaço, mesmo que sejam subordinados a todo momento.

3.2 OS AGENTES ECONÔMICOS QUE CONSTITUEM O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA NA CIDADE DE PORTO DE MOZ

A fim de identificar e caracterizar os principais agentes constituintes do circuito inferior de Porto de Moz, foi realizada a aplicação de formulários semiestruturados para compreender de que forma os estabelecimentos comerciais¹² se organizam no espaço urbano.

A cidade de Porto de Moz, enquanto cidade ribeirinha, apresenta um padrão de organização diferente, principalmente porque 75% do território do município é destinado a RESEX Verde para Sempre. Por isso e outras razões que são exploradas, pode-se dizer que a organização dos estabelecimentos comerciais apresenta uma característica de suma importância para o circuito inferior em uma cidade ribeirinha, haja vista que essa cidade possui modos de vida tradicionais ligados ao uso dos rios e das florestas.

Nesse contexto, segundo afirma Santos (1979) o circuito inferior da economia urbana se diferencia do circuito superior pelo grau de tecnologia e organização, neste momento destacamos primeiramente o grau de organização dos espaços comerciais de Porto de Moz. O mapa a seguir, ilustra os três setores de análise dessa pesquisa.

¹² Os estabelecimentos comerciais são os lugares em que foi realizada a pesquisa na cidade de Porto de Moz, esses estabelecimentos são compostos por diferentes agentes comerciais e de vários ramos de categorias, estabelecimentos que ofertam serviços de assistências de celular, venda do pescado, açaí, farinha e entre outras atividades econômicas.

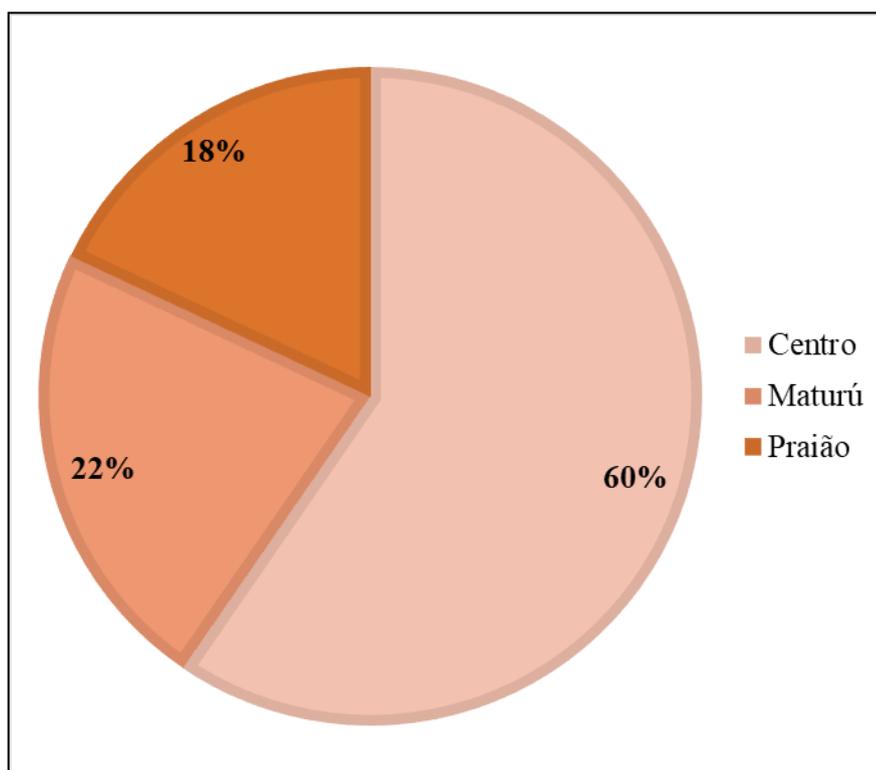
Mapa 05 - Bairros mapeados.



Fonte: Ledtam, (2023).

Conforme o mapa acima, os bairros escolhidos para realizar a pesquisa foram o Centro, Maturú e Praião. Assim, o gráfico a seguir apresenta os bairros em que foram aplicados os formulários, bem como a quantidade da aplicação, sendo 60% dos formulários aplicados no Centro, 22% no Maturú e 18% no Praião. A maioria dos formulários foram aplicados no centro comercial devido ele agregar mais estabelecimentos comerciais que os demais bairros, isso por meio da observação em campo.

Gráfico 05 - Distribuição espacial da aplicação dos formulários.

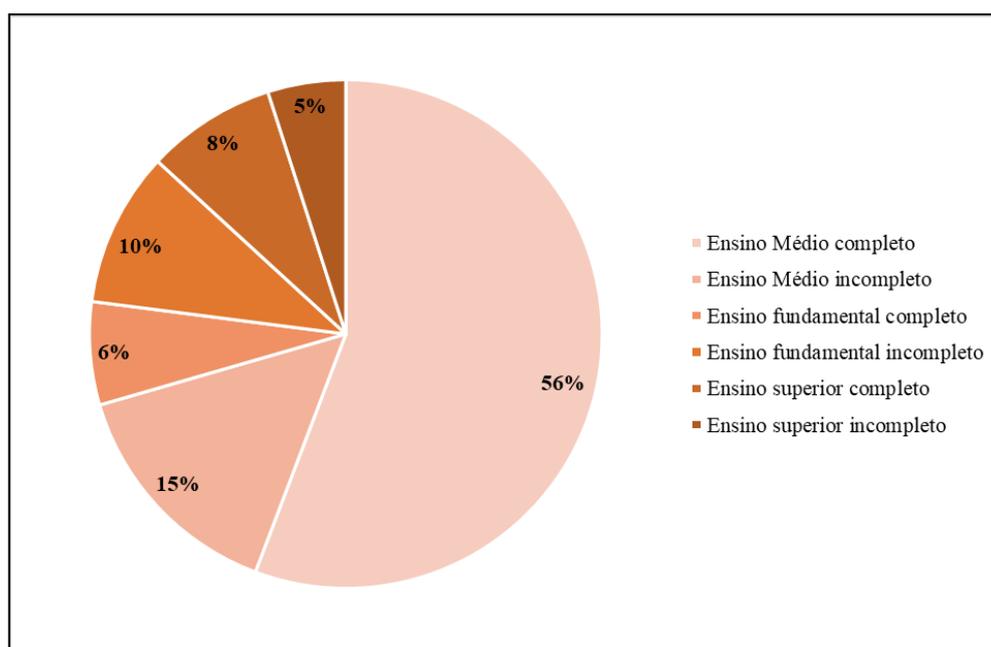


Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

A partir dos dados coletados em campo, foram aplicados ao todo 102 formulários, distribuídos em nos três bairros citados, Centro, Maturú e Praião. A aplicação dos formulários forneceu diferentes abordagens no que tange a formação dos espaços comerciais desses bairros. No bairro Centro, se concentra diferentes tipos de ramos e ocupações trabalhistas, há uma grande diversificação de setores do circuito inferior, como também do circuito superior e do superior marginal, concentrados em um só lugar. Já no bairro Maturú que é o mais antigo da cidade, cujo nome se remete ao início da Vila de Porto de Moz, que possui bastante interação com o Centro, já que está mais próximo. O bairro Praião é o segundo maior da cidade, nele além de se concentrar elementos do circuito inferior e superior marginal, há a agregação, principalmente, das populações tradicionais que moram à beira- rio.

Uma característica importante que buscamos mostrar para evidenciar essa caracterização do circuito inferior na cidade, é o grau de escolaridade dos entrevistados, expresso no gráfico 06, uma vez que nem todos os agentes que constituem o circuito inferior conseguem ter acesso para concluir o ensino básico. Dessa forma, pode não parecer relevante essa análise, mas através dela podemos compreender se há ou não especialização de mão-de-obra por meio desse circuito.

Gráfico 06: Escolaridade dos entrevistados.



Fonte: Tabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Uma das características principais do circuito inferior é a mão-de-obra, no circuito superior é preciso de qualificação e especialização em alguma determinada área, já para o circuito inferior isso não é importante, uma vez que abriga sujeitos de diferentes classes, sobretudo os de baixa renda. Os dados amostrais ressaltam que 56% dos entrevistados possui o ensino médio completo, os que chegaram a ter o ensino superior, não conseguiram completar, já outros completaram, mas estão desempregados, isso evidencia que nem sempre os estudos são prioridades para os sujeitos que pertencem a esse circuito, pois o que eles buscam diariamente são formas para tentar sobreviver.

Assim, as atividades do circuito inferior são eventualmente geradoras de renda da economia inferior para a população pobre e parecem menos qualificadas para as atividades ditas “modernas”. Nesse sentido, ainda que alguns dos estabelecimentos da economia inferior empregue funcionários, a maioria dos comércios não contrata funcionários em determinadas épocas do ano, cerca de 43% não contrata e 32% contrata, esses 32% são principalmente as microempresas que contrata trabalhadores temporários. Ainda assim, no que tange ao tipo de

contratação dos estabelecimentos comerciais, cerca de 21% dos comércios contratam por meio de contrato e 17% sem carteira assinada, sem contar que dos contratados por meio do contrato, a empresa/comércio não paga benefícios sociais.

Desse modo, durante a pesquisa de campo, muitos entrevistados relataram que por seu comércio ser de pequeno porte, a maioria não consegue pagar um salário mínimo mais os benefícios que os funcionários precisam receber conforme a lei, portanto, acabam fazendo um contrato com duração de 3 meses, e após 3 meses se encerra e contrata outra pessoa. Segundo os entrevistados, essa prática em sua visão é uma forma de empregar diferentes pessoas que precisam trabalhar e, também, conseguir pagar um valor “considerado”, conforme a realidade do comércio, já que muitos desses comércios não conseguem pagar um salário mínimo e precisam de mão-de-obra. Dessa forma, concordamos com Montenegro (2009, p. 38) “embora cada unidade de produção, de comércio ou de serviço do circuito inferior possa oferecer apenas um pequeno número de ocupações, sua grande quantidade acaba por ter um efeito compensador sobre o mercado de trabalho”.

Nesse contexto, o emprego no circuito inferior dificilmente é permanente, é geralmente por contrato pessoal entre o patrão e o empregado, a remuneração como mencionado anteriormente é baixa, assim como o número de pessoas ocupadas, porém “diante da grande quantidade de pequenos estabelecimentos comerciais e/ou de prestação de serviços, o número de pessoas ocupadas nesse circuito é considerável” (Santos, 1979, p. 91).

Portanto, a discussão sobre a escolaridade dos entrevistados diz muito sobre a contratação de mão-de-obra especializada, pois esta é de suma importância para se manter no circuito superior, diferente do circuito inferior, pois quem não possui o ensino básico dificilmente consegue se manter no circuito moderno, e ainda assim, mesmo que os agentes do circuito inferior possuíssem/possuem experiência e qualificações de trabalho, ainda teriam que sair de suas cidades em busca de emprego e qualidade de vida em outras cidades, pois o circuito superior não conseguiria absorver toda a mão-de-obra qualificada. Assim, as pessoas do circuito inferior que não possuem grau de escolarização ou formação complementar profissional, ocupam cargos mais braçais e insalubres, e com salários menores, se ocorre uma instabilidade financeira em uma determinada empresa/comércio do circuito moderno, esses sujeitos são os primeiros a serem demitidos.

Com relação à contratação da mão-de-obra familiar, foi possível perceber a grande frequência do emprego familiar. O trabalho familiar nesses setores econômicos, não só na feira, como também nos outros setores comerciais, é devido à limitação de oportunidades empregatícias na cidade, cerca de 40% dos entrevistados contam com mão-de-obra familiar.

Assim, a mão-de-obra especializada é a menos importante para o circuito inferior, pois eles vendem ocasionalmente sua força de trabalho para o superior e o superior marginal.

A) Descrição das áreas do circuito inferior em Porto de Moz – A Feira Municipal

A Feira Municipal (popularmente conhecida) da cidade de Porto de Moz, é uma das principais áreas onde estão concentrados os estabelecimentos comerciais constituintes do circuito inferior. Nesse sentido, a feira abrange diferentes agentes comerciais, como *Armarinhos, Venda do pescado, Restaurantes, Fruteiras e Pequenos mercados*, há uma variedade de ramos e atuação nesse espaço.

Assim, a organização da feira, remete ao que se conhece como tradicional, várias bancas¹³ próximas umas às outras, alguns boxes de comercialização de produtos e serviços ao redor. O mapa a seguir pretende mostrar a localização do bairro Centro, onde está localizada a Feira Municipal e os pontos de espacialização em que foram realizadas as entrevistas.

¹³ Bancas é um termo popular muito comum entre os comerciantes que trabalham em Feira Municipal, as bancas são construídas de madeira e são utilizadas para expor as mercadorias e produtos em um determinado local, esse termo popular é muito comum em pequenas cidades.

Mapa 06 - Localização Do Bairro Centro.



Fonte: Ledtam, (2023).

Durante a pesquisa de campo, foi relatado pelos entrevistados que antes da construção da estrutura física da feira, os feirantes realizavam suas vendas nas proximidades do porto hidroviário da cidade, porém, a partir de um projeto com a Norte Energia, segundo o entrevistado, foi iniciado o processo de construção de uma parte da feira e logo após ampliaram o espaço. Na figura 11 é possível observar que além de ampliar a feira, foi construído também um trapiche, esse trapiche¹⁴ é o principal que dá acesso a feira municipal por meio do rio, é utilizado principalmente pela população ribeirinha que vem da RESEX, alguns dos ribeirinhos vendem seus insumos e produtos para os feirantes, como a farinha, o açaí e o pescado.

Figura 11: Vista da Feira Municipal.



Fonte: Trabalho de campo Ledtam, (2023).

Conforme a figura 11, observa-se a Feira Municipal da cidade, a feira está entre as ruas 19 de Novembro e a Rua da República. Conforme a figura, o trapiche da feira é utilizado principalmente pelas comunidades ribeirinhas localizadas na RESEX. A estrutura interna da feira pode ser observada na figura 12, a feira possui boxes fixos apenas para quem trabalha com o pescado e o frigorífico, sendo esses boxes construídos pela prefeitura local, já para os comerciantes de outras atividades como a venda de queijo artesanal, açaí, farinha, dentre outros,

¹⁴ O trapiche é um elemento que faz parte do cotidiano e das cidades ribeirinhas da Amazônia, ele é uma ponte em forma de madeira que avança para dentro da água. O trapiche é utilizado para permitir o acesso de embarcações que não podem chegar até a margem, por correr o risco dessas embarcações ficarem encalhadas, é utilizado principalmente para a população atracar as embarcações ao redor, assim “o trapiche sintetiza o conjunto de relações da experiência ribeirinha ao fazer o contato entre mundos do além rio e do tempo metropolitano” (Marin *et al*, 2005).

se organizam em uma pequena distância com as barracas e bancas dos comércios eles mesmos que construíram.

Outro ponto importante a destacar na figura 11, é a obra em construção que está na frente da feira, essa obra é a mais recente na cidade, é a construção da nova Orla da cidade pelo governo do Estado em parceria com a Prefeitura municipal. Durante as entrevistas realizadas na feira, muitos comerciantes destacaram sua insatisfação pela construção da Orla, uma vez que durante as obras os ribeirinhos não podem mais atracar os barcos/rabetas direto para descer na feira, pois a obra está atrapalhando, mesmo que tenha o trapiche fica mais difícil os barcos atracarem, devido ao espaço ser pequeno. Segundo alguns entrevistados, os ribeirinhos são os principais sujeitos que giram a economia local da cidade, o que mais na frente será destacado. Na figura 12 tem-se a parte interior da Feira Municipal e como os sujeitos se organizam dentro do espaço.

Figura 12 - Parte interna da Feira Municipal.



Fonte: Duarte, (2023).

Através da pesquisa, observação em campo e a fala dos entrevistados, foi possível identificar que há uma organização dos estabelecimentos comerciais, a entrada da feira é destinada ao pescado e ao frigorífico, a parte central da feira é destinada para os diferentes ramos de atividades, como os restaurantes, barracas de brinquedos, calçados, pequenos mercados, açaí e a venda de fardos de farinha. Os sujeitos se mantêm organizados a depender do tamanho de cada uma das barracas e bancas, outro ponto interessante informado pelos entrevistados é que alguns estabelecimentos começam a funcionar às 05h da manhã e fecha às 21h da noite, esses estabelecimentos abertos nesse horário são principalmente os agentes que trabalham com a venda de açaí, frigorífico e pescado.

Apesar de alguns comércios na feira funcionarem o dia inteiro, em outros pontos da cidade não é assim, enquanto uma parte da cidade fecha em horário de almoço, outros

estabelecimentos ficam abertos o dia todo, cujos donos são de outras cidades ou abriram um comércio recente, como ilustra a figura 13.

Figura 13 - Funcionamento de um único estabelecimento em horário de almoço.



Fonte: Cruz, (2023).

Essa característica de apenas alguns estabelecimentos não funcionarem o dia todo, é muito comum em pequenas cidades da Amazônia, geralmente o funcionamento do comércio volta às 15h ou às 17h da tarde, e vai até às 20h da noite. Conforme a figura 13, o único comércio aberto no horário de almoço é a loja *Doce Lar*, um comércio novo na cidade e que não fecha no horário de almoço justamente para conseguir obter mais vendas, já que é recente e não possui tantos clientes. Dessa forma, essas características são reveladoras da cidade ribeirinha, marcada pelo tempo lento e não da velocidade da metrópole, marcada pelo hábito em dormir na rede após o almoço, em geral, devido ao consumo de açaí com farinha, peixe ou charque, elementos intrínsecos das cidades ribeirinhas.

A Feira Municipal está localizada no centro da cidade de Porto de Moz, de frente para o rio Xingu, assim, ao seu redor estão localizados diferentes órgãos públicos e, constantemente, há fiscalizações na parte interna, principalmente com a construção da Orla. Na feira estão os

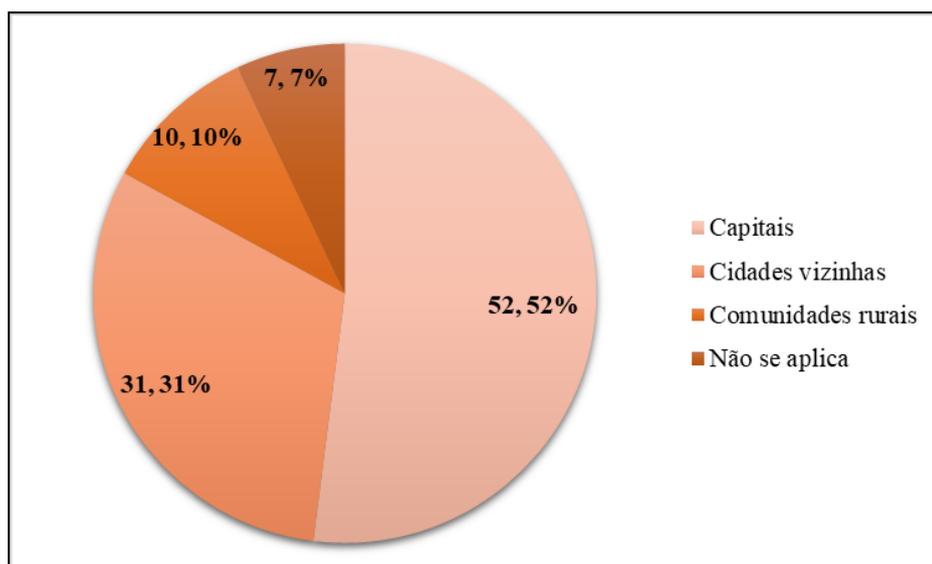
principais agentes do circuito inferior, estes distribuídos em diferentes espaços não só na feira, mas na cidade toda. Na figura 14 é possível identificar os principais produtos/mercadorias do circuito inferior comercializados na Feira Municipal.

Figura 14: Produtos do circuito inferior na Feira Municipal de Porto de Moz.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam/Duarte, (2023).

Conforme a figura 14, cada box, barraca e bancas distribuídas na Feira Municipal paga uma taxa entre 65 a 130 reais por mês, este seria o valor simbólico de um aluguel que os agentes pagam para a prefeitura local para usufruir do espaço. Dessa forma, estes são alguns dos principais produtos comercializados na Feira Municipal, segundo os entrevistados a maioria das mercadorias como a farinha e alguns peixes vem das comunidades rurais. Já o açaí, frutas e produtos artesanais vêm de cidades vizinhas e capitais (gráfico 07).

Gráfico 07: Origem das mercadorias comercializadas na feira municipal de Porto de Moz.

Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Conforme o gráfico 07, as mercadorias do circuito inferior comercializadas na feira municipal, vêm principalmente das capitais (Belém, São Paulo e Fortaleza) e cidades vizinhas (Altamira, Santarém e Gurupá), os produtos que vêm das comunidades rurais são principalmente a farinha e o peixe. A categoria não se aplica presente no gráfico, foi utilizada para as categorias de vendedores ambulantes, camelôs e outros agentes comerciais que compram a mercadoria dentro da própria cidade e revendem em outros espaços. Cerca de 29,57% das mercadorias vêm da cidade de Belém, 16,31% de São Paulo e 6,12% de Fortaleza, essas foram as principais capitais que se destacaram na origem das mercadorias, essas capitais são referência de venda em atacado. É importante compreender que a cidade de Porto de Moz desenvolve relação com essas três cidades por via fluvial, as balsas saem pelo menos uma ou duas vezes na semana para carregar e descarregar mercadorias na cidade de Porto de Moz.

As cidades vizinhas que mais se destacaram entre as falas dos entrevistados foram Santarém com 16,65% e Altamira com 8,35%. Percebe-se que Porto de Moz desenvolve relação comercial principalmente com o município de Santarém, considerada uma cidade pólo da região, assim como Altamira, cidade Pólo da Região de Integração do Xingu. Porém, o que queremos destacar é essa baixa articulação de Porto de Moz com Altamira, tendo em vista que é o município mais próximo para a população porto-mozense, no entanto, segundo os entrevistados eles se deslocam para Altamira para usufruir principalmente de serviços bancários, governamentais e de saúde, pois a cidade não oferece tantas opções na compra de mercadoria em atacado e em preço acessível, diferente de Santarém que tem mais opções e variedades de mercadorias, principalmente em grande porte.

Mesmo havendo apenas 10,10% das mercadorias que vem das comunidades rurais, a cidade não deixa de manter uma relação com essas comunidades que fazem parte da RESEX, segundo os entrevistados que recebem essas mercadorias, os ribeirinhos trazem até eles as mercadorias, e revende para mais de uma pessoa dentro da feira municipal, nesse sentido, os principais fornecedores dos comerciantes são os agentes que vendem farinha, queijo, massa de tapioca, tucupi e açaí, que vem das comunidades rurais da RESEX, assim, percebe-se que Porto de Moz e a RESEX estabelecem relações comerciais entre o urbano e o rural.

Nesse sentido, um ponto muito importante a destacar, é a comercialização do peixe na cidade, alguns comerciantes que optaram não participar da pesquisa¹⁵, mas deram algumas informações sobre a comercialização do pescado. Em relação ao pescado, o que chamou a atenção foi o fato do peixe vir também de outros lugares como Uruará, Gurupá e até do Estado do Maranhão em grande quantidade e para todos os boxes de pescado na feira, como ressaltou o entrevistado B “vem tudo de fora, os peixes vendidos não são daqui”. No entanto, a região tem várias espécies para ser consumido/vendido, como também a *farinha de piracuí, frutas regionais, produtos importados, cosméticos, loja de plásticos e sacolas, as barracas de comidas, remédios caseiros, legumes e verduras vindo de outros estados, confecções de material de pesca como tarrafa, caniço, anzol, os vendedores ambulantes de lanches, lojas de roupas do gênero masculino, feminino e infantil etc.* Dessa forma, esses peixes que vem de fora foi uma característica encontrada durante a pesquisa, porém não foi possível aprofundar nesse momento.

Assim, a Feira Municipal é um importante setor da análise da economia urbana de Porto de Moz, nela há diferentes agentes que usufruem do espaço como espaço comercial e de sobrevivência. Por fim, o circuito inferior dentro da feira é diversificado e apresenta uma combinação de novas formas de produção, tais como, a venda de cosméticos e perfumaria, essas formas de produção gera diferentes reações do circuito inferior dentro desse espaço, a localização da feira na parte central da cidade torna-se essencial para as atividades dos agentes econômicos.

B) Descrição das áreas do circuito inferior em Porto de Moz- O bairro Maturú

O bairro Maturú é o mais antigo da cidade de Porto de Moz, o nome do bairro se remete ao nome da cidade no período em que era apenas uma Vila que servia de base/apoio para o

¹⁵ Alguns sujeitos optaram em não participar da pesquisa devido ao medo de se comprometer em algo, porém, mesmo assim os pescadores forneceram informações acerca do pescado, como e de onde vem a mercadoria.

comércio da borracha e as drogas do sertão, conhecido inicialmente como Vila Maturú. Era através do bairro Maturú que enquanto Vila, os sujeitos tinham acesso por meio dele para entrar e acessar a cidade, assim, no bairro Maturú foi onde começou a Vila de Porto de Moz até chegar em seu estado atual, nesse bairro há muitos moradores antigos, é formado principalmente por ribeirinhos.

Assim, os estabelecimentos comerciais no bairro Maturú estão distribuídos em vários espaços do bairro, há uma diversificação de ramos e atividades econômicas, porém, o que foi possível observar é que na entrada desse bairro há mais elementos do circuito superior marginal do que do circuito inferior. O mapa 07, a seguir, apresenta a distribuição espacial dos locais entrevistados nesse bairro, bem como sua localização.

Mapa 07 - Localização do bairro Maturú e espacialização dos locais entrevistados.



Fonte: Ledtam, (2023).

Conforme o mapa 07 acima, no bairro Maturú foram aplicados 20 formulários semiestruturados, sendo estes localizados principalmente na Rua da República, onde há maior concentração de comércios e fluxos de pessoas.

Essa é a rua principal que dá acesso para o bairro Maturú, a Rua da República. O bairro possui bastante interação com o centro comercial da cidade, os estabelecimentos comerciais do bairro são bem espalhados, tendo em vista que estamos falando de um bairro periférico e o mais antigo da cidade, “sendo que os bairros Centro e Maturu considerados os bairros históricos: o Centro ou São Bráz foi à primeira Vila, o Bairro Maturu, onde provavelmente situava a tribo indígena dos muturus no qual deu origem ao nome do Bairro” (Pinto, 2017, p. 13).

Figura 15 - Entrada principal do bairro Maturú.



Fonte: Trabalho De Campo, Ledtam/Duarte, (2023).

Através da observação em campo, foi possível identificar que o bairro Maturú é formado principalmente por pessoas de baixa renda, a maioria das estruturas das casas são feitas de madeira, como mostra a figura 16 abaixo.

Figura 16 - Caracterização do bairro Maturú.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam/Costa, (2023).

Esta é a mesma rua principal que dá acesso ao bairro Maturú, a maioria das casas do bairro são de madeira e alvenaria, porém as que mais são presentes são as casas feitas de madeira, desse modo, esse bairro possui uma dimensão de comércio, essa rua é de frente para o rio Xingu, os ribeirinhos deixam os barcos e as voadeiras na beira do rio e se deslocam para o bairro Maturú e o centro da cidade, que são próximos, mas possuem dinâmicas diferentes.

Nesse sentido, abaixo segue imagens (figura 17) dos estabelecimentos comerciais que formam o circuito inferior no bairro do Maturú, estes espalhados e organizados de formas diferentes.

Figura 17 - Estabelecimentos do circuito inferior no bairro Maturú.



Fonte: Castro (2023), Bentes (2022), Costa (2023), Fernandes (2020).

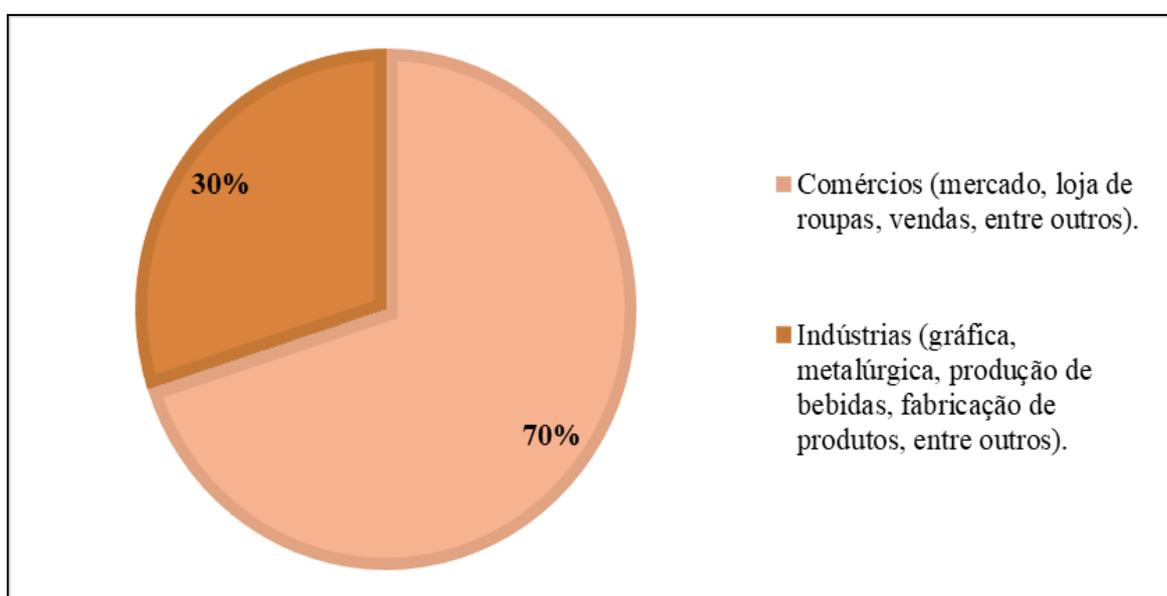
A partir da figura 17 é possível observar que o circuito inferior no bairro Maturú é diferente dos estabelecimentos presentes na Feira Municipal. Mesmo que haja interação entre eles por sua localização ser próxima, eles se diferenciam em termos dos ramos ou atividades. No centro comercial da cidade é preciso haver uma diversificação e variedade maior de produtos e mercadorias, pois na vivência dos sujeitos, no centro pode ser encontrado uma maior variedade de produtos artesanais, alimentícios, educacionais, etc.

A concentração dos estabelecimentos comerciais do circuito inferior no bairro Maturú, facilitam o acesso imediato da população, que nem sempre pode se deslocar até o centro para fazer compras, devido à distância e/ou falta de transporte próprio. Os comércios nos bairros periféricos tendem a facilitar esse acesso imediato, além de ser uma forma de obter renda em sua própria residência. O comércio constituído dentro da própria residência de alguns sujeitos, também são característicos do circuito inferior da economia, é uma forma de obter renda trabalhando sem sair de casa, o circuito inferior em residências é muito comum nos bairros periféricos. Assim, percebe-se que o circuito inferior se organiza, se caracteriza e se concentra de diferentes formas e vários lugares, ele não está exclusivamente localizado na parte central

das cidades, há uma expansão dele em diferentes lugares e espaços.

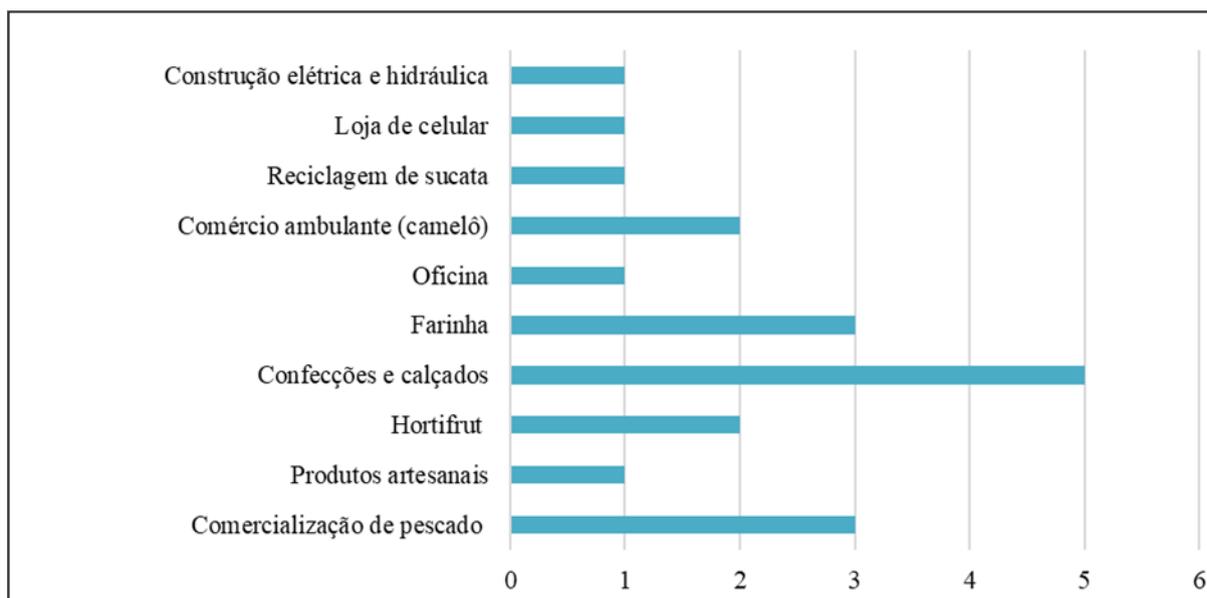
A maioria dos estabelecimentos no centro da cidade são mais no ramo de confecções, calçados, supermercados de pequeno porte, padarias, restaurantes, etc., já no bairro Maturú encontramos um estabelecimento diferente que não é possível identificar comumente no centro, é o caso da *Esmalteria Bellas Unhas*. Esse tipo de estabelecimento é muito comum nos bairros mais afastados do centro da cidade, assim, os ramos de atuação mais presentes nesses bairros foram Comércios e Indústrias, conforme o gráfico a seguir.

Gráfico 08: Ramo de atividades.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Os ramos de Comércios e Indústrias são os ramos mais comuns no bairro Maturú, esses ramos estão muito mais direcionados ao tipo de procura e demanda dos sujeitos. No gráfico 09 tem-se a especificação das mercadorias produzidas por ramo de atuação no bairro.

Gráfico 09 - Especificação da mercadoria produzido/comercializado.

Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

As mercadorias produzidas/comercializadas no ramo da Indústria são a *Reciclagem de Sucata*, *Construção Elétrica e Hidráulica* e *Oficina*. Essa especificação da mercadoria no ramo de indústria demonstra a principal procura de serviços por meio dos sujeitos que residem no bairro Maturú. As principais atividades comerciais desempenhadas no bairro, conforme o gráfico acima, são o *Comércio Ambulante (camelô)*, *Confecções e Calçados* e a *Venda de Farinha*. Dessa forma, o comércio de *Oficina* é a principal atividade desempenhada nesse bairro no ramo de Indústria, na observação em campo foi possível identificar esses estabelecimentos de *Oficinas*, ressaltando que nem todas fizeram parte da pesquisa. A seguir, vamos destacar outro tipo de mercadoria produzida no bairro, a *Reciclagem de Sucata*, uma atividade importante e diferenciada no bairro Maturú do ramo da Indústria.

Figura 18 - Comercialização de Reciclagem de Sucata.



Fonte: Trabalho de Campo Ledtam/Castro, (2023).

A reciclagem é comercializada por dois irmãos que residem no bairro Maturú, essa entrevista foi de suma importância para a pesquisa, uma vez que é um ramo muito diferente naquele bairro e na própria cidade. O dono do comércio é um senhor de 49 anos que trabalha com essa atividade há 10 anos na cidade de Porto de Moz, o interessante é que o entrevistado não comercializa na cidade, e sim para a capital do Estado (Belém) e cidades vizinhas como Altamira e Santarém. Quando perguntado ao entrevistado porque começou a trabalhar com essa atividade, ele ressaltou que achou interessante trabalhar com a reciclagem, outro detalhe é que o comércio fica na própria residência, e o produto comercializado é a coleta de “*latas ou latinhas*” (popularmente conhecido).

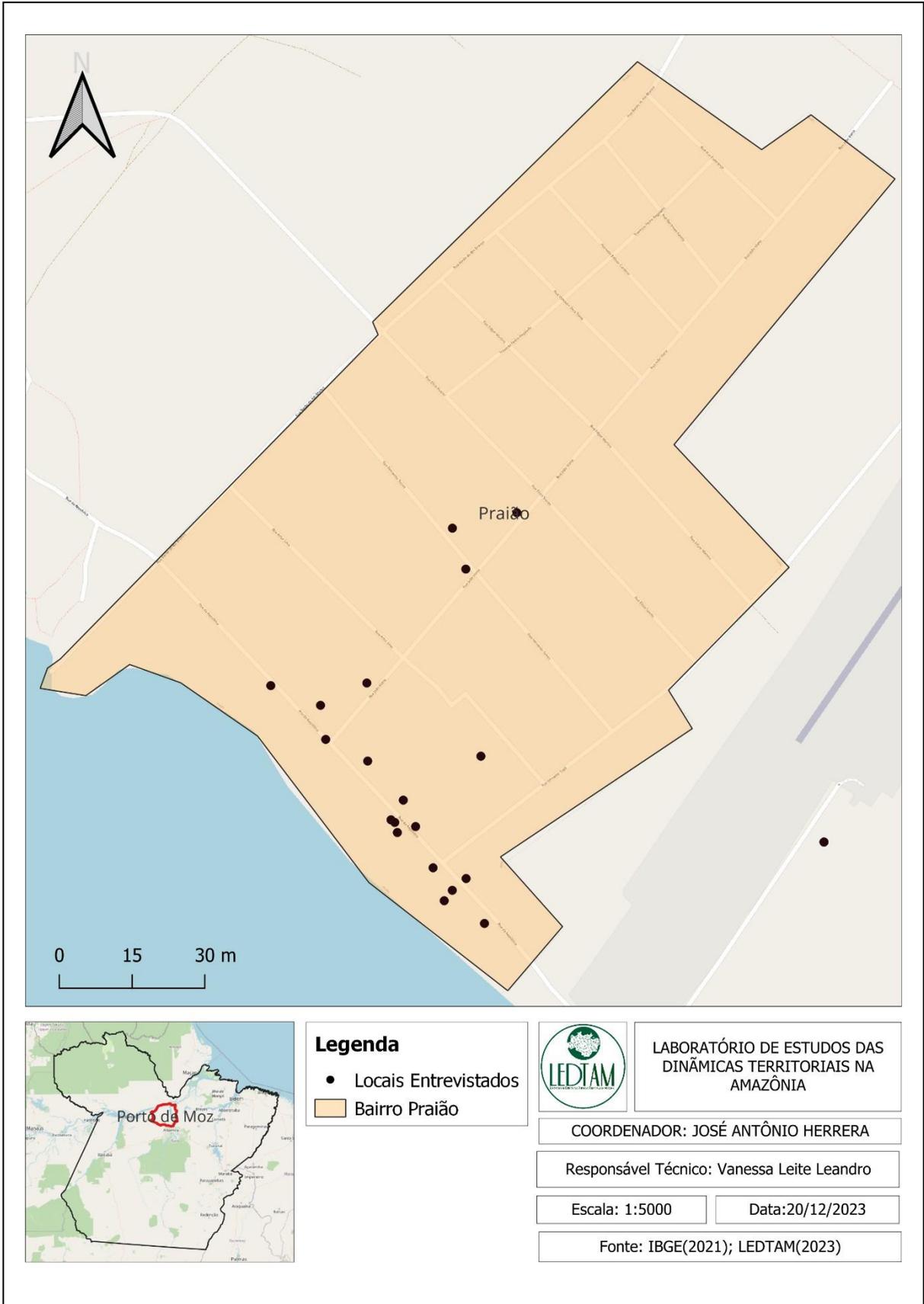
Conforme o gráfico 09, o ramo de comércio do bairro Maturú, é formado por atividades de *Comércio Ambulante (camelô), Vendas de Farinha, Loja de Celular, Confecções e Calçados, Hortifrúti, Lanchonete, Comercialização de Pescado e Produtos Artesanais*. O ramo de comércio corresponde a 70% das atividades desenvolvidas no bairro, assim, esses estabelecimentos nos bairros periféricos e afastados facilitam a compra e venda de mercadorias no próprio bairro, em vez de se deslocarem para o centro ou outros bairros, o próprio bairro oferece serviços para as pessoas que residem ali.

A concentração dessas atividades no bairro Maturú ressalta a relação que os sujeitos estabelecem em seu próprio espaço, seja ele utilizado como espaço de trabalho e/ou de moradia, o que em muitos casos são as duas opções.

C) Descrição das áreas do circuito inferior em Porto de Moz- O bairro Praião

O bairro Praião é o segundo maior bairro da cidade de Porto de Moz, nele há uma grande concentração de casas localizadas às margens do rio Xingu e diferentes populações residem na beira do rio, como pescadores, ribeirinhos e extrativistas que mantêm uma relação direta com o rio e o espaço urbano, a seguir é possível identificar a localização do bairro e a distribuição espacial da pesquisa nesse bairro (mapa 08).

Mapa 08 - Localização do bairro Praião e espacialização dos locais entrevistados.



Fonte: Ledtam, (2023).

A partir do mapa 08 acima, é possível observar que próximo ao bairro está localizado a pista de pouso aérea do Aeródromo de Porto de Moz, além de chegar na cidade por via fluvial, também é possível por via aérea (figura 19). O Aeródromo oferece voos comerciais, porém, não foram encontradas mais informações sobre a construção da pista aérea.

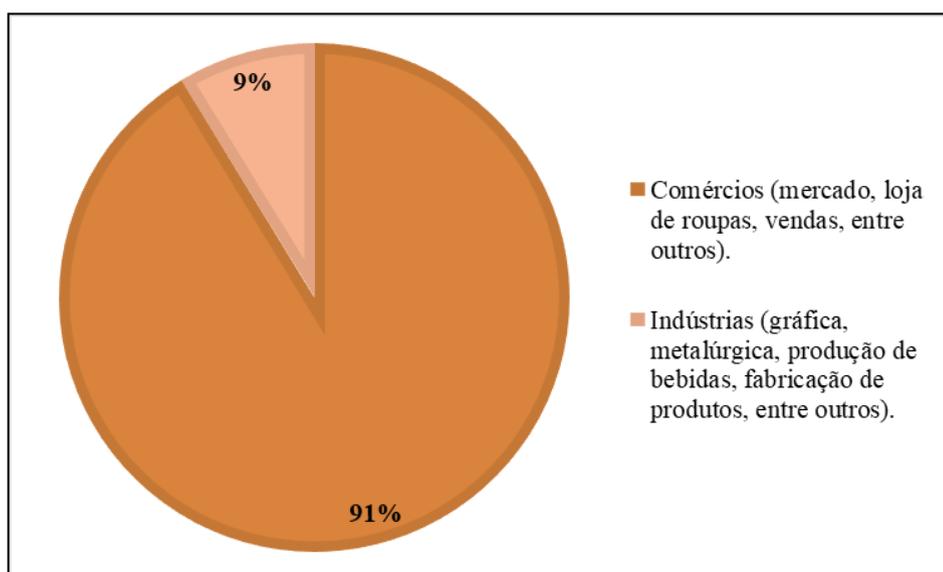
O bairro Praião abrange diferentes populações, concentra diferentes sujeitos que usam o rio como fonte de renda e sobrevivência. Conforme a figura 19, podemos observar as diferentes residências na beira do rio Xingu. Nesse bairro há diferentes concentrações de ramos de atuações e atividades comerciais, principalmente as atividades do circuito inferior.

Figura 19 - Bairro Praião.



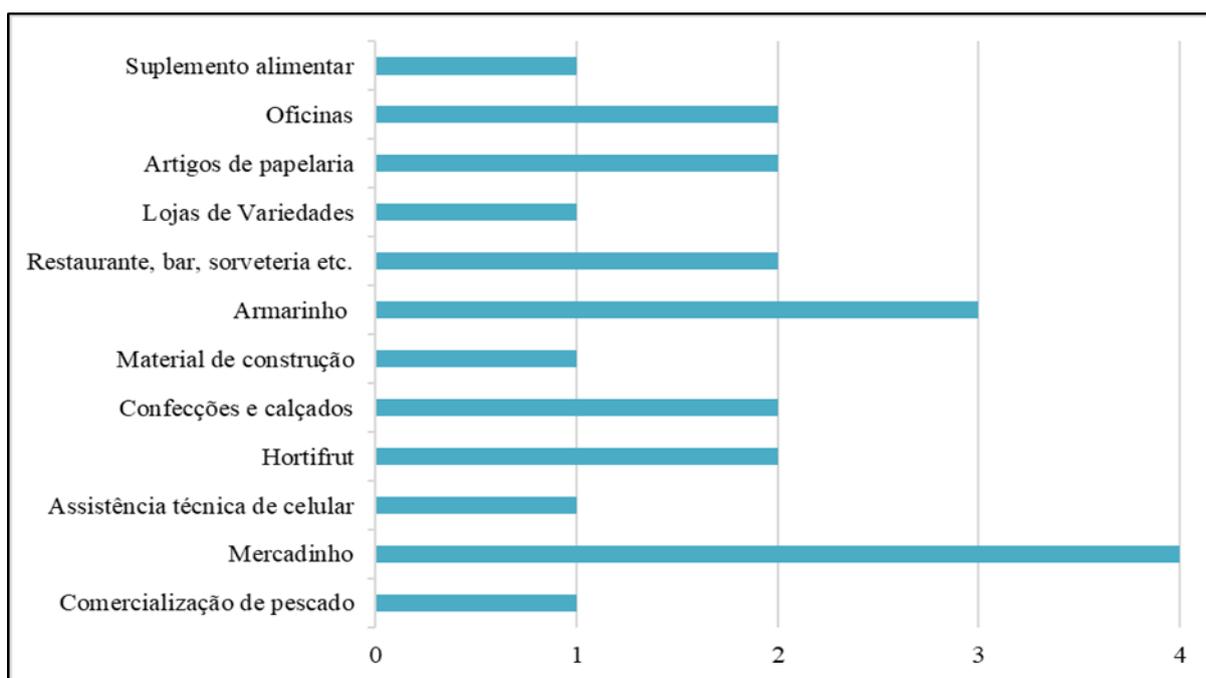
Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2022).

Conforme a figura 19, o bairro Praião é o segundo maior bairro de Porto de Moz, há diferentes residências localizadas próximos e na beira do rio Xingu, além de contar com uma Serraria (madeireira), objeto representativo do circuito superior da economia urbana no bairro. No próximo gráfico evidenciam-se os principais ramos de atuação desenvolvida no bairro do Praião.

Gráfico 10 - Ramo de atividades do bairro Praião.

Fonte: Trabalho de Campo Ledtam, (2023).

No bairro Praião, cerca de 91% dos ramos de atuações são destinados ao Comércio e apenas 9% são de Indústrias, é um bairro bastante distante do centro comercial, cerca de 20 min até o centro, dessa forma, há a concentração de *Fruteiras (hortifrútis)*, *Armarinhos*, *Oficinas*, *Lojas de confecções e calçados* que são muito comum nesse bairro. No gráfico 11 abaixo verifica-se a especificação das mercadorias desses dois ramos de atuação no Praião.

Gráfico 11 - Especificação da mercadoria produzido/comercializado.

Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

As principais atividades comerciais do ramo de atuação do Comércio são os estabelecimentos comerciais de *Armarinhos e Mercadinhos* (popularmente conhecido), esse termo é muito utilizado nos bairros periféricos, como *Mercearias, Mercadinho, Taberna*, etc. porém, fazem parte de um único ramo de atuação, são termos utilizados pelos sujeitos que compõem o circuito inferior do bairro Praião. Esses estabelecimentos em sua maioria, vendem um pouco de cada mercadoria, seja entre *alimentos, cosméticos, confecções, assistênciatécnica, brinquedos*, etc., é uma forma de complementar a renda com a venda de vários tipos de mercadorias, facilitando a compra local para os clientes, sem que precisem se deslocar até o centro, isso beneficia principalmente as pessoas que não possui transporte para se deslocar, tendo em vista que na cidade o principal transporte é a motocicleta e bicicleta, não existindo transporte coletivo.

O ramo de atuação de Indústrias é somente as *Oficinas*, foram encontrados mais estabelecimentos do ramo de Comércio do que Indústrias, isso ressalta que a procura maior dos clientes do Praião é a procura de comércios que facilitem a compra rápida e barata de produtos alimentícios. Na figura 20 a seguir, é possível identificar os principais comércios do bairro Praião, constituintes do circuito inferior da economia.

Figura 20 - Comércios do circuito inferior no Praião.



Fonte: Rocha (2018), Borges (2022), Vieira (2022), Silva (2021).

Nessa perspectiva, a partir das considerações feitas por Santos (1970) no que tange à força de trabalho, já ressaltamos que o circuito inferior vende ocasionalmente sua força de trabalho para o circuito superior e superior marginal, contudo, durante a pesquisa de campo foi identificado que alguns comércios do circuito inferior vendem ocasionalmente sua força de trabalho para dois setores do circuito superior, a Prefeitura local e uma Concessionária que fornece uma variedade de produtos modernos da economia, como motores de barcos/rabetas, acessórios de moto, carro, bicicleta, eletrodomésticos, materiais agropecuários, etc., essa Concessionária pertencente ao circuito superior e oferta diversos produtos para os agentes do circuito inferior, principalmente aos comércios de metalúrgicas, oficinas de bicicleta e motocicleta. Assim, durante a pesquisa verificou-se a venda da força de trabalho de agentes do circuito inferior ao circuito superior, dentre eles: vendas de Açai, Farinha e a oferta de serviços de Oficinas.

Portanto, o circuito inferior nos arredores do bairro Praião, se caracteriza por abranger uma grande diversidade de atividades comerciais, embora no bairro tenha elementos do circuito superior marginal, o que prevalece são os serviços direcionados ao circuito inferior. A diversificação de oferta de serviços e artigos comercializados, não só no Praião, mas no Maturú e Centro também, estão de fato presentes em muitos negócios pequenos do circuito inferior da economia urbana, não apenas nas áreas estudadas, mas na cidade como um todo.

Desse modo, a partir da descrição realizada de cada setor da pesquisa, compreende-se que o circuito inferior se concentra e se organiza de diferentes formas nos três setores. A forma de organização do circuito inferior nesses setores revela que é possível abranger diferentes agentes e categorias comerciais, é no circuito inferior que encontramos os diferentes ramos de atuação e a complementaridade desses ramos econômicos, compostos principalmente pelos sujeitos de baixa renda. O circuito inferior da economia urbana revela as diferentes faces dos agentes econômicos capazes de gerar renda e economia, numa escala local e/ou regional.

CAPÍTULO 4



CARACTERIZAÇÃO DO CIRCUITO INFERIOR EM UMA PEQUENA CIDADE RIBEIRINHA DA AMAZÔNIA

Neste capítulo buscaremos analisar o circuito inferior na cidade de Porto de Moz a partir dos setores comerciais investigados, nisso, busca-se diferenciar e comparar o circuito inferior proposto por Santos (1970) com o circuito inferior realmente existente em Porto de Moz, bem como apresentar os fixos e os fluxos dos espaços produzidos pelos agentes comerciais a partir das relações geográficas que estabelecem. Além disso, relaciona-se esse circuito inferior com a produção de horizontalidades e verticalidades, mostrando, ainda que a partir de um elemento, o circuito inferior, as redes geográficas em que a cidade está inserida.

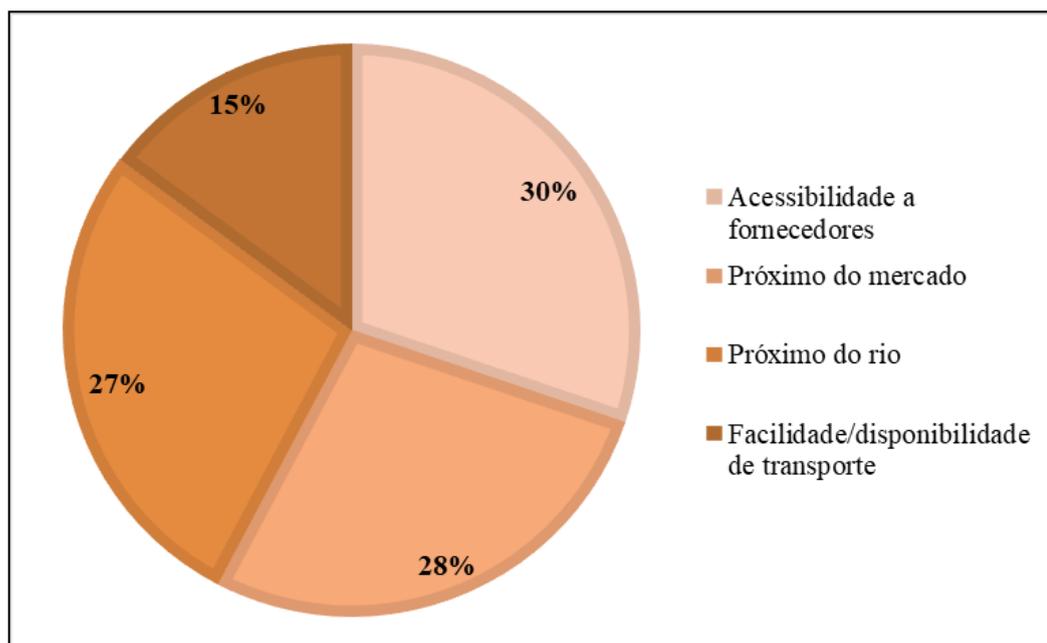
4.1 O MEIO CONSTRUÍDO, AS SIMILITUDES E AS DIFERENÇAS NOS SETORES DO CIRCUITO INFERIOR DE PORTO DE MOZ

A cidade de Porto de Moz, enquanto uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, também abriga espaços lentos e hegemônicos, tendo em vista que a modernização não atinge todos os espaços. Nesse sentido, a expansão do circuito inferior da economia urbana na cidade, consistena capacidade do papel do meio construído em abrigar situações que sejam ou não mais ou menos geradoras de lucros, o circuito inferior “é fator e vítima da aceleração contemporânea” (Montenegro, 2009, p. 106).

Diante disso, a partir dos três setores que fizeram parte da pesquisa, buscamos aqui evidenciar as principais diferenças, características e similitudes de cada setor, além disso, caracterizar de forma geral o circuito inferior de Porto de Moz a partir dos dados obtidos, analisados e sistematizados.

Uma das características que encontramos entre os três setores de análise é que 76% dos agentes comerciais do Centro, Maturú e o Praião, consideram a localização do estabelecimento adequada para as atividades comerciais que desempenham, pois os principais estabelecimentos de Porto de Moz estão concentrados na rua principal da cidade e que dá acesso ao rio Xingu, a Rua da República e a Rua 19 de Novembro. A rua da República começa no bairro Maturú e termina no Praião, na última rua que dá acesso à Praia da Chácara da cidade. Assim, mesmo que o Praião seja um bairro muito distante do Centro comercial, nele passa a rua principal da cidade, na qual há um grande fluxo de pessoas.

O gráfico 12 ilustra a opinião dos comerciantes quando perguntado porque consideram a localização adequada para o seu estabelecimento.

Gráfico 12 - Opinião dos comerciantes sobre a localização do estabelecimento.

Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

A partir das respostas dos entrevistados, percebe-se que 30% consideram boa a localização do estabelecimento por ser uma boa via de acessibilidade aos fornecedores, assim como 28% consideram próximo à feira municipal e 27% por ser próximo ao rio, tendo em vista que é a principal via circulação tanto dos sujeitos como dos fornecedores. No entanto, pela localização da cidade, a questão de logística afeta muito o recebimento/envio de mercadorias, principalmente em épocas em que o nível das águas está baixo, pois durante essa época as balsas ficam encalhadas no percurso, por vezes ocorre extravio de mercadorias. Outro ponto a destacar, é que os comerciantes que possuem o estabelecimento na rua principal, nesse caso a Rua da República, pagam por um aluguel mais caro para desenvolver suas atividades, por essa ser a rua principal da cidade com maior fluxo.

Nessa perspectiva, o espaço que mais acolhe estabelecimentos do circuito inferior da cidade, é o Centro comercial, nele se concentra diferentes atividades comerciais, embora essas atividades também estejam presentes em outros espaços da cidade, mas é no centro que há essa concentração. A área central de Porto de Moz através do meio construído, abriga uma grande circulação, diversidade de trabalhos e capitais ao redor, isso permite a coexistência de atividades modernas e não-modernas da economia (Santos, 2004, Silveira, 2004: 2009).

A concentração das atividades do circuito inferior na área central pode ser caracterizado pelo que Silveira (2004, p. 11) pondera sobre “as áreas de diversidades”, são áreas onde o circuito inferior acolhe diferentes atividades e agentes econômicos, permitindo que coexistem os dois circuitos no mesmo espaço, como afirma a autora:

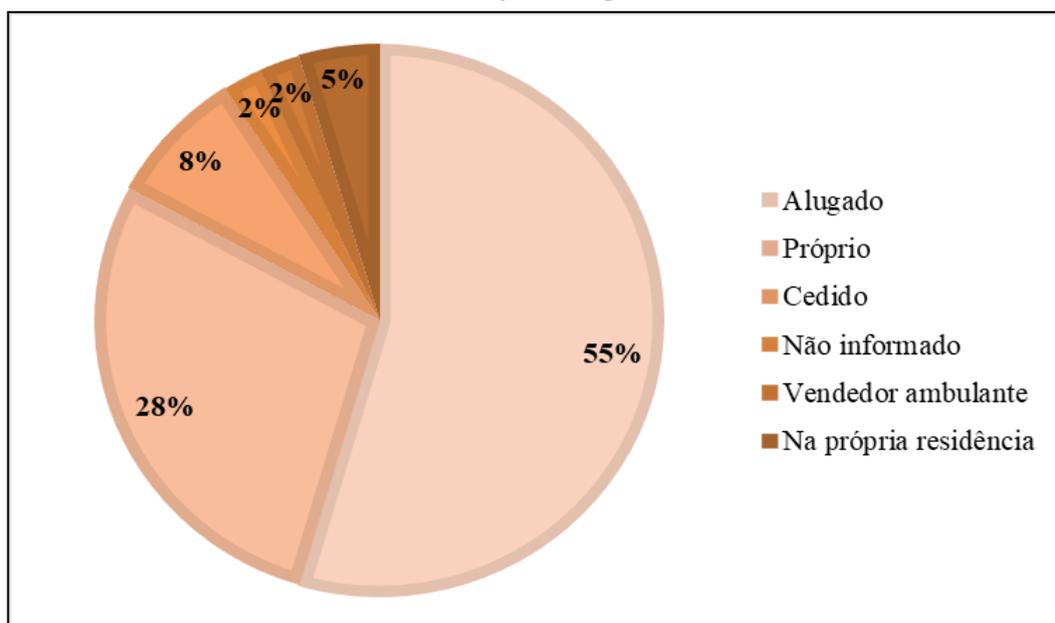
[...] Nas áreas de diversidade, o trabalho se especializa e se divide em múltiplos circuitos espaciais de produção, cuja área de mercado é o bairro ou a cidade em virtude de sua condição não hegemônica. A circulação é determinante, e por isso que os circuitos diferentes se entrecruzam e criam um mercado (segmentado) que se nutre da diversidade de fabricação, comércio e serviços. São pontos e áreas densas da divisão do trabalho onde coexistem técnicas de diferentes momentos históricos. Os edifícios são quicá, a manifestação mais clara das rugosidades que vêm do passado, por sua idade e por suas condições (Silveira, 2004, p. 11, **tradução nossa**).

Desse modo, o circuito inferior concentrado na área central de Porto de Moz abrange diferentes segmentos da divisão do trabalho, não apenas na parte central, mas nos outros dois setores também, é importante deixar claro que estamos apenas evidenciando que é na área central que se concentra o circuito inferior. Contudo, nos demais setores, Praião e Maturú, são atividades comerciais direcionadas principalmente ao ramo de produtos alimentícios e lojas de oficinas mecânicas, já o centro abriga uma variedade de comércios desse circuito.

A concentração das atividades comerciais do terciário pobre nas principais ruas da cidade, a Rua da República e a 19 de Novembro, são características do meio construído, isso em função do grande fluxo de pessoas e automóveis diariamente. Essas vias são consideradas privilegiadas para as atividades do circuito inferior, devido à grande circulação de consumidores que ela proporciona.

Através da pesquisa de campo por meio das entrevistas semiestruturadas, nos interessou identificar alguns pontos para compreender o meio construído dos setores de análise, como: **a)** infraestrutura dos espaços comerciais (valor do aluguel, aspectos gerais do imóvel, tempo de atividade, situação da empresa/comércio), situação da compra dos instrumentos de trabalhos (novos e usados). **b)** mão-de-obra do circuito inferior - a prática do trabalhador autônomo, o emprego ou não de mão-de-obra familiar, tipo de contratação dos funcionários. **c)** finanças - cujo objetivo era levantar informações sobre a participação do circuito inferior no sistema financeiro, a publicidade do circuito inferior e, por fim, a relação do circuito inferior com o poder público local.

A seguir é possível identificar no gráfico 13 a situação do meio construído desses estabelecimentos comerciais.

Gráfico 13 - Situação da empresa/comércio.

Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

A questão do aluguel é um importante fator econômico para os agentes do circuito inferior, cerca de 55% dos comerciantes pagam aluguel para se manter e desenvolver a atividade comercial. Durante as entrevistas e observações de campo, foi possível identificar nos três setores que a maioria dos estabelecimentos não possui infraestrutura adequada para que o comerciante desenvolva sua atividade com qualidade, conforto e segurança, uma vez que em sua maioria são espaços deteriorados e sem mínima estrutura, mas é o meio possível que o comerciante consegue pagar para trabalhar.

Dessa forma, dos 102 estabelecimentos entrevistados, 28% dos espaços são próprios, esses estabelecimentos próprios são mais as microempresas/comércios. Essas micro empresas entrevistadas fazem parte do circuito superior e superior marginal, tendo em vista que a maioria dos comércios do circuito inferior não são cadastrados.

Nesse contexto, outro ponto importante a destacar é o caso dos *Vendedores ambulantes e Camelôs*, esses agentes não têm exatamente um lugar fixo para desenvolver suas atividades, geralmente, se deslocam a todo momento para os locais da cidade onde contém o maior fluxo de pessoas, entre as atividades dos vendedores ambulantes e camelôs se destacam as vendas de lanches em bicicletas, variedades de mercadorias em carrinhos de mão, ponto de mototaxistas e as barracas de sorvetes, lanches, batatas, etc., sendo a maioria desses localizados na Praça Matriz (figura 21).

Figura 21 - Vendedores ambulantes.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2022).

Os *Vendedores Ambulantes e Camelôs* são categorias de análise importantes do circuito inferior da economia urbana. Estes em sua maioria são sempre alvo do poder público local por ocupar espaços da cidade, e muitas das vezes são vistos como pessoas que “mancham” a paisagem urbana da cidade, devido sempre estarem aglomerados em um só local. A maioria dos vendedores ambulantes e camelôs ficam concentrados em frente aos estabelecimentos do circuito superior e superior marginal, isso é muito comum em cidades que tem *shopping centers*, mas no caso de Porto de Moz enquanto uma pequena cidade ribeirinha, essa concentração acontece na praça Matriz, a praça se tornou um abrigo para as atividades do terciário pobre, pois o fluxo de pessoas ocorre pela chegada de barcos, balsas e rabetas que encostam na beira do rio. No que tange a essa categoria, destacam-se as principais características estabelecidas por esses agentes constituintes da economia.

1. Atuam de forma direta na formação de seu(s) espaço(s), materializando os pontos de vendas locais, como as calçadas, praças ou praias, estabelecem uma relação de apropriação e construção de identidade com aquele determinado espaço;
2. Agem de forma contínua na manutenção e no pertencimento dos seus próprios fixos, como as barracas, boxes, camelódromos, tendas ou quaisquer outros materiais utilizado por eles, como também no desenvolvimento dos fluxos;
3. Apresentam uma maneira específica de lidar com as vendas, que demanda a instalação de pontos fixos em locais onde os potenciais compradores transitam.

A infraestrutura e as condições materiais do meio construído nos três setores de análise, representam um papel fundamental para a manutenção das atividades comerciais do circuito inferior. Através da observação em campo, foi identificado que a maioria dos estabelecimentos alugados pelos comerciantes são prédios pequenos, principalmente aqueles que tiveram que

construir sua própria barraca e ainda pagam pelo espaço, como os comerciantes que trabalham na feira municipal. Desse modo, percebe-se que alguns prédios estão deteriorados, são antigos ou são adaptados para a atividade comercial.

Dessa maneira, nos três setores de análise no que se refere ao meio construído, torna-se ao mesmo tempo, um espaço de “deseconomia” para as atividades com alto grau de tecnologia e capital, como o posto de gasolina e a rede bancária na cidade (circuito superior), ao mesmo passo que concentra atividades simples com pouco emprego, tecnologia e organização (circuito inferior) (Santos, 1994).

Portanto, as principais diferenças encontradas nos setores Centro, Maturú e Praião, é que apesar dos três possuírem estabelecimentos na principal rua da cidade, a rua da República, a distância entre eles e o centro comercial dificulta a chegada da clientela oriunda das comunidades rurais. Assim, a concentração maior de mercadorias e pessoas fica na parte central da cidade, sendo os bairros somente para atender as pessoas que residem ali. Além disso, a frente dos três bairros é para o rio Xingu, mas no Praião é onde há mais a concentração de ribeirinhos e pescadores residentes na beira do rio Xingu.

4.2 CARACTERIZAÇÃO DO CIRCUITO INFERIOR NA CIDADE RIBEIRINHA

Os circuitos da economia urbana superior e inferior, são resultados diretos da modernização, sendo esta uma consequência do meio e modelo tecnológico, a modernização é impulsionada principalmente pela força das grandes indústrias, essas representadas por multinacionais.

A sociedade atual é dividida entre os sujeitos que têm acesso aos serviços e mercadorias permanentes, diferentes dos sujeitos que possuem as mesmas necessidades, mas não têm oportunidade de satisfazê-las, principalmente pelo esporádico acesso ou insuficiente ao dinheiro, isso ressalta as diferenças qualitativas e quantitativas de consumo (Santos, 2008).

O circuito inferior, direcionado a uma economia pobre da população, abrange uma grande parcela de pessoas que não tem acesso a mercadorias modernas, pois segundo Santos (2013, p. 45-46), “os mais pobres só podem obter bens de consumo corrente através de um determinado sistema de distribuição frequentemente complementado por um mecanismo de produção igualmente específico”, dessa forma, esse sistema se origina através das respostas das condições de pobreza que grande parte da sociedade vive.

Para Santos (2008), é inadequado falar do circuito inferior como setor tradicional, pois o inferior é um produto da modernização e está em constante transformação e adaptação no

espaço. Além disso, os produtos, mercadorias e insumos provém direta ou indiretamente dos setores modernos, o autor também rejeita chamar o circuito inferior como circuito informal, pois o circuito inferior tem sua organização própria e leis operacionais (Santos, 2008).

A partir desse contexto, o quadro 06 busca evidenciar as principais atividades comerciais desempenhadas na cidade de Porto de Moz, a partir de cada ramo de atuação e, assim, a partir delas, é possível identificar as principais atividades desenvolvidas em cada setor, seguindo a interpretação sobre a divisão do trabalho.

Quadro 06 - Divisão do trabalho da economia inferior em Porto de Moz.

A DIVISÃO DO TRABALHO DO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA NA CIDADE DE PORTO DE MOZ/PA	
<i>Comércios</i>	Comestíveis; bebidas; docerias; farmácias; artigos de perfumaria; armarinhos; bijuterias; comercialização de pescado; barracas de ervas e remédios artesanais; lojas de tecidos; confecções; sapataria; artigos domésticos; papelaria; artigos de informática e telecomunicações; vendedores ambulantes variados; venda de lanches em bicicletas; móveis e eletrodomésticos; panificadora; produtos eletrônicos e variedades; produtos agropecuários em geral; barracas de frutas, farinhas e tapiocas; suplemento alimentar; sorveterias; restaurantes; outros.
<i>Serviços</i>	Sistemas de ensino; revelação de fotografias; marcenaria; cabeleireiro; manicure; barbearia; conserto de aparelhos de telecomunicações, como de informática e videogames; fotocópia (<i>xerox</i>); empréstimos bancários para negativados; lanchonetes; hotéis; outros.
<i>Indústrias</i>	Gráficas; reciclagem; oficinas de moto, carro, bicicleta, barcos, voadeiras e rabetas; construção elétrica e hidráulica; borracharia; outros.
<i>Transportes</i>	Transporte de mercadorias; pequenas entregas; transporte de pessoas “mototáxi”, “motoboy”, “táxi”; transporte fluvial de mercadorias como voadeiras/rabetas/barcos/balsa; outros.

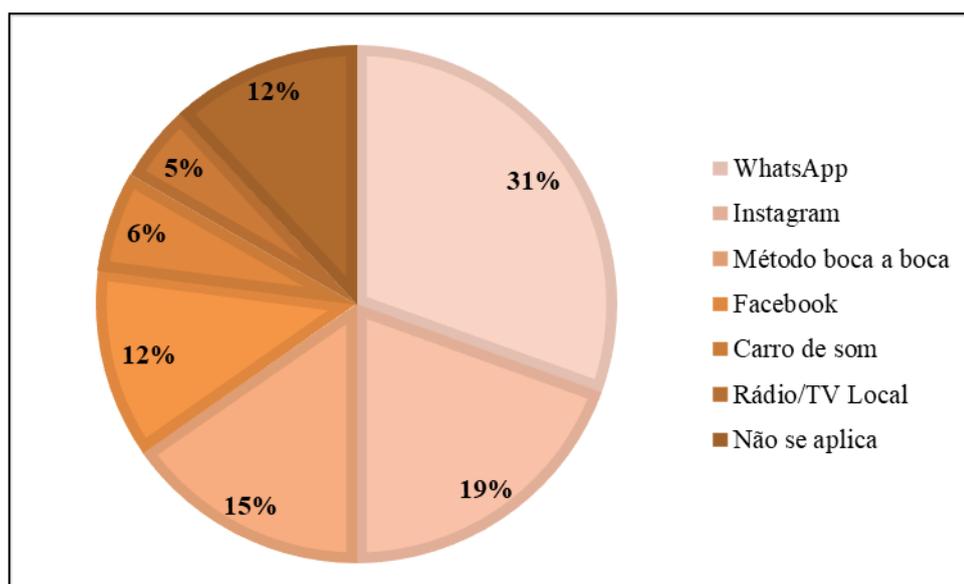
Fonte: Organizado pela autora a partir de Almeida (2000, p. 83).

Esse quadro não pretende abarcar todas as atividades que compõem o circuito inferior da economia urbana, todavia, busca ilustrar as novas e as “velhas” formas de trabalho que compõem o universo desse circuito na cidade de Porto de Moz, essas atividades encontram-se combinadas em diferentes formas e tempo no espaço.

Nesse sentido, a classificação de “setores” utilizada aqui, deriva da proposta feita por C. Clark¹⁶, essa classificação pode ser um complicador para nossa interpretação do circuito inferior. Uma vez que os limites entre os “setores” se esvaziam a partir de um conjunto de atividades em um mesmo estabelecimento pequeno. Algumas das atividades elencadas no quadro 04, podem pertencer ao circuito superior e/ou superior marginal, dependendo do grau de tecnologia, organização e capital envolvido.

De tal modo, o quadro acima busca mostrar a diversidade de atividades do circuito inferior da economia urbana na cidade de Porto de Moz, no período atual. Atualmente, um fenômeno que permeia o circuito inferior é a publicidade, mesmo que ela aconteça de forma simples como o método “*boca a boca*”, *banners*, *cartões de visitas*, *panfletos*, *cartazes*, *placas*, *etc.* A partir das entrevistas realizadas, foi perguntado aos entrevistados as formas de propaganda/publicidade que utilizam em seu estabelecimento (gráfico 14).

Gráfico 14 - Formas de propaganda.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Conforme o gráfico 14, grande parte dos agentes que compõem o circuito inferior realizam algum tipo de propaganda/publicidade em Porto de Moz. Essas publicidades muitas das vezes são realizadas por estabelecimentos de pequeno e médio porte, alguns produzem juntamente com as gráficas da cidade, estabelecendo as relações de complementaridade entre o circuito

¹⁶ Uma das classificações mais correntes das atividades produtivas em economia foi proposta por C. Clark. Segundo este autor, a economia de cada país é composta por três setores básicos: setor primário, setor secundário e setor terciário. Cada um desses setores engloba certas atividades que, por sua vez, também são compreendidas respectivamente como setores: atividades agropecuárias e extrativistas; produção fabril; construção civil e geração de energia; e serviços em geral como comércio, armazenagem, transportes, sistema bancário, saúde, educação, telecomunicações, energia elétrica, saneamento básico e administração pública (Sandroni, 1985, p. 398).

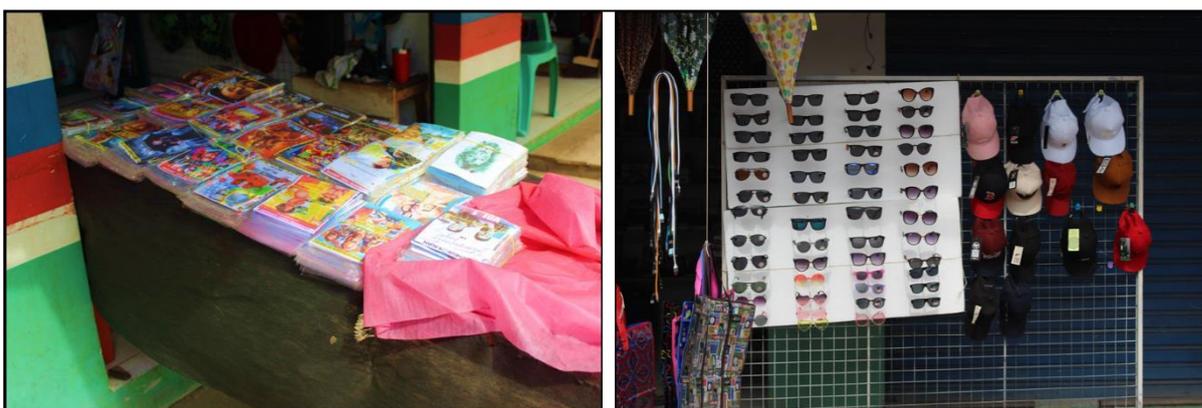
inferior e o circuito superior marginal. Nessa perspectiva, grande parte dos estabelecimentos usam as redes sociais como propaganda, como o *WhatsApp* e o *Instagram*, o método “*boca a boca*” ocupa a terceira posição entre as formas de publicidade dos agentes, cerca de 15% utilizam esse método, dessa forma, o método “*boca a boca*” ainda é muito comum no circuito inferior ribeirinho de Porto de Moz.

Outras formas de propaganda do circuito inferior ribeirinho é através do *Carro de Som* e a *Rádio/TV local*, além de serem formas de divulgar produtos e mercadorias de empresas/comércios, é também um tipo de serviço/emprego para diferentes sujeitos. Nesse sentido, essa atividade de propaganda é uma multiplicação das atividades do circuito inferior, ele integra sujeitos e atividades que o circuito superior não consegue abranger.

Além da publicidade/propaganda ser um meio de divulgação dos estabelecimentos do circuito inferior em Porto de Moz, as trocas de informações/notícias acontecem por meio das redes sociais inseridas dentro da publicidade, além obter informação pelas redes sociais, os entrevistados também compartilham troca de informação pessoal entre os clientes e os colegas de trabalho.

Os produtos e mercadorias existentes no circuito inferior, são em sua maioria imitativas. Nesse contexto, a imitação de mercadorias no circuito inferior, surge a partir do circuito moderno, a fim desse circuito conseguir consumir mesmo que de forma barata os artigos fabricados nesse circuito moderno, a figura 22 ilustra isso.

Figura 22 - Réplica de mercadorias e “pirataria”.

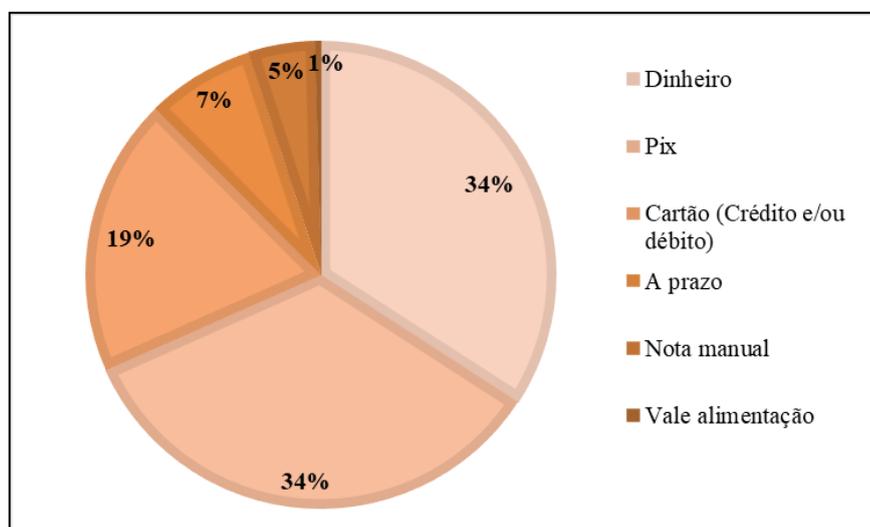


Fonte: Castro, (2023).

As mercadorias imitativas do circuito inferior é um dos seus fundamentos, associado às formas de propagandas por meio de novas formas de produções, muitas das vezes algumas dessas mercadorias imitativas podem ser associadas à “pirataria”. Outro elemento que caracteriza esse circuito são as formas de pagamentos que os comércios disponibilizam aos

clientes, como ilustra o gráfico 15.

Gráfico 15 - Formas de pagamento disponibilizadas aos clientes.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

A variedade das formas de pagamentos do circuito inferior é um novo elemento que o caracteriza, pois expõe as relações do circuito inferior com as variáveis do atual período, as finanças.

As formas de pagamento fornecidas aos clientes são advindas principalmente do circuito superior, como a tecnologia empregada ao *Pix*, o *Cartão de crédito/débito* e compra por *aproximação*. Dessa forma, é aí que vemos a complementaridade e a dependência dos dois circuitos da economia, pois o circuito inferior utiliza as tecnologias empregadas e criadas pelo circuito superior. A adoção de *máquina de cartões* até então só era presente em grandes estabelecimentos do circuito superior, porém, hoje é muito comum encontrar no circuito inferior e superior marginal.

A forma de pagamento mais frequente no circuito inferior ribeirinho de Porto de Moz é o dinheiro e o *Pix* com 34%, entre eles o que é utilizado com mais frequência é o dinheiro. Ainda que a tecnologia esteja presente em alguns estabelecimentos, a clientela prefere pagar em dinheiro, tendo em vista que a maioria dos clientes são das comunidades rurais e da própria cidade. Por outro lado, temos o circuito superior que também se aproveita das formas de crédito oferecido às classes populares, principalmente a opção de pagamentos parcelados e/ou no crediário próprio da loja para a população de baixa renda “este é um dos aspectos reveladores do processo de financeirização da sociedade e do território pelo qual vem passando o país” (Montenegro, 2006, p. 91).

Através do sistema de *Marketing*, a parcela de baixa renda da sociedade que corresponde

quase a maioria, às vezes são convidados a consumir determinados produtos/mercadorias com o dinheiro antecipado, e através disso, o sistema financeiro passa a ganhar duas vezes mais porque lucra com o próprio dinheiro emprestado para o consumo social “nos últimos anos as instituições financeiras têm enxergado a população de baixa renda como clientes potenciais, disponibilizando cartões de crédito e débito à classe trabalhadora” (Postali-Santana, 2017, p. 63). Assim, muitas pessoas acabam se endividando para adquirir produtos/mercadorias para se inserir ou ser aceito em um determinado espaço, esses gerados pelo capitalismo.

Essas dinâmicas e considerações que perpassam o circuito inferior da economia no atual período, revela como os pobres utilizam essas variáveis de maneira intensa, no entanto, a questão da pobreza poderia ser vista dessa forma, pois a pobreza atual é uma pobreza dessa globalização, assim, evitaríamos olhá-la como a-histórica (Montenegro, 2006).

Os instrumentos de trabalho e equipamentos que caracterizam o circuito inferior da economia urbana, em sua maioria, é adquirida no seu próprio circuito, comprado usado e/ou de segunda mão. Nas entrevistas realizadas, 19% dos entrevistados afirmaram comprar equipamentos usados e/ou de segunda, os demais entrevistados não responderam e/ou não souberam informar. Adquirir instrumentos de trabalho seminovos é muito comum no circuito inferior, tendo em vista que sai caro para esses agentes adquirir equipamentos de primeira qualidade, pois é uma realidade muito diferente do circuito superior, e quando conseguem comprar novos, parcelam inúmeras vezes para conseguir pagar, outros acabam até se endividando.

Buscando evidenciar o que muda e o que permanece a partir do circuito inferior proposto por Santos (1970) e o circuito inferior encontrado na cidade de Porto de Moz, a matriz a seguir evidencia as principais características presentes no circuito inferior da cidade de Porto de Moz. Essa matriz pretende representar as características do circuito inferior ribeirinho na cidade e compará-la com as características do circuito inferior proposta por Milton Santos na década de 1970, e como esse circuito inferior funciona em uma cidade ribeirinha da Amazônia, olhando as singularidades presentes no espaço urbano de Porto de Moz, no qual denominamos aqui de Circuito Inferior Ribeirinho (CIR).

Matriz 2 - Diferenças e/ou similitudes do Circuito Inferior Ribeirinho de Porto de Moz e Santos (1970).

FATORES	CIRCUITO INFERIOR RIBEIRINHO	FATORES	CIRCUITO INFERIOR SANTOS (1970)
<i>Tecnologia</i>	Trabalho intensivo	<i>Tecnologia</i>	Trabalho intensivo
<i>Organização</i>	Primitiva	<i>Organização</i>	Primitiva
<i>Capitais</i>	Nulos	<i>Capitais</i>	Reduzidos
<i>Emprego</i>	Reduzido	<i>Emprego</i>	Volumoso
<i>Assalariado</i>	Não possui	<i>Assalariado</i>	Não- obrigatório
<i>Estoques</i>	Pequena e média quantidade	<i>Estoques</i>	Pequena quantidade
<i>Preços</i>	Fixos em geral	<i>Preços</i>	Negociação
<i>Crédito</i>	Não utiliza	<i>Crédito</i>	Pessoal- não institucional
<i>Margem de lucro</i>	Depende da mercadoria	<i>Margem de lucro</i>	Elevada por unidade/baixa pelo volume de negócios
<i>Relações com a clientela</i>	Diretas e personalizadas	<i>Relações com a clientela</i>	Diretas e personalizadas
<i>Custos fixos</i>	Desprezíveis	<i>Custos fixos</i>	Desprezíveis
<i>Publicidade</i>	Importante	<i>Publicidade</i>	Nula
<i>Reutilização de bens</i>	Importante	<i>Reutilização de bens</i>	Frequente
<i>Overhead capital</i>	Dispensável	<i>Overhead capital</i>	Dispensável
<i>Ajuda governamental</i>	Nula	<i>Ajuda governamental</i>	Nula ou quase nula
<i>Dependência direta do exterior</i>	Nula	<i>Dependência direta do exterior</i>	Reduzida ou nula

Fonte: Organizado pela autora, (2023).

Conforme a matriz 02, buscamos diferenciar o circuito inferior proposto por Santos (1970) e o circuito inferior presente em Porto de Moz. A partir disso, foi elaborado essa matriz que ilustra as similitudes e as diferenças, é importante destacar que estamos falando de um único circuito, o circuito inferior da economia urbana, porém, o que buscamos ilustrar é que o circuito inferior se comporta de maneira diferente em uma pequena cidade ribeirinha da

Amazônia.

Nesse contexto, a partir da pesquisa de campo, foi possível caracterizar o circuito inferior na cidade de Porto de Moz. O Circuito Inferior Ribeirinho, presente na cidade, não muda tanto com o proposto por Santos na década de 1970, porém, devemos pontuar as principais similitudes e diferenças.

- a. A **tecnologia** empregada por Santos em 1970, permanece a mesma no circuito inferior ribeirinho, sendo esta tecnologia empregada por meio do trabalho intensivo em Porto de Moz, assim como a **organização** também.
- b. Para Santos (1970), os **capitais** no circuito inferior são reduzidos, porém, no circuito inferior ribeirinho de Porto de Moz, foi identificado que os capitais para esses agentes são nulos, apenas os agentes que fazem parte da Associação dos Comerciantes de Porto de Moz- ACOMOZ, conseguem ter acesso a serviços de empréstimos bancários com certa facilidade. O **crédito** no circuito inferior é pessoal não- institucional, mas no circuito inferior ribeirinho os agentes em sua maioria não utilizam crédito, a cidade possui apenas duas agências bancárias, não há casas lotéricas e nem agência da Caixa Econômica, segundo os entrevistados seria de suma importância que houvesse essas agências para melhor funcionamento dos comércios e da economia local.
- c. O **emprego** no circuito inferior é volumoso, mas no circuito inferior ribeirinho o emprego é bastante reduzido, pois muitos comerciantes afirmaram não conseguir pagar um salário mínimo para manter funcionários e/ou empregados em seus comércios. O **assalariamento** no circuito inferior não é obrigatório, mas no circuito inferior ribeirinho não possui o assalariamento, geralmente o pagamento é acordado entre patrão e funcionário.
- d. Os **estoques** do circuito inferior são em pequena quantidade, no entanto, como Porto de Moz é uma cidade de predominância ribeirinha, os estoques são em pequena e média quantidade. Em média quantidade porque as mercadorias/produtos vem por via fluvial e carece de mais dias para chegar, pois isso ocorre uma ou duas vezes na semana e/ou mês, assim, dependendo da atividade há estoques em média quantidade. O **preço** dos produtos do circuito inferior são negociados, já no circuito inferior ribeirinho se tornam fixos em geral, pois não há tanta concorrência entre os comércios.
- e. As **relações com a clientela** se dão de forma igual no circuito inferior e no circuito inferior ribeirinho. A relação com a clientela é de suma importância para as atividades do circuito inferior e ribeirinho, pois é através dela que os agentes conseguem manter suas vendas locais/regionais.

- f.* Segundo Santos (1970) a **publicidade** no circuito inferior é nula, mas no circuito inferior ribeirinho a publicidade é importante para o desenvolvimento das atividades comerciais, pois nas cidades ribeirinhas é muito comum a divulgação por *carro de som, TV e rádio local, outdoor e redes sociais*.
- g.* A **ajuda governamental** e a **dependência direta do exterior** no circuito inferior é nula, quase nula ou reduzida, no circuito inferior ribeirinho as duas são nulas, principalmente do poder público local. Segundo os entrevistados deveria haver uma relação melhor com o poder local para com os comerciantes, que a todo momento giram a economia do município.

A partir das características evidenciadas sobre o circuito proposto por Milton Santos e o circuito evidenciado em Porto de Moz, enquanto cidade ribeirinha, é possível afirmar que o subsistema econômico predominante na cidade, é o circuito inferior ribeirinho e o circuito superior marginal da economia urbana.

Nessa perspectiva, o circuito inferior da economia urbana acontece com algumas particularidades e singularidades em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia. Essas cidades tradicionais possuem modos de vida ligados ao uso do rio e das florestas, utilizam o rio não apenas como via de transporte, mas como fonte de renda e sobrevivência. Por fim, o circuito inferior ribeirinho é direcionado ao uso dos rios e das florestas nessas cidades.

4.3 OS FIXOS E FLUXOS DO CIRCUITO INFERIOR RIBEIRINHO EM PORTO DE MOZ/PA

O século XX passou por diferentes transformações sociais, culturais, econômicas e políticas. Hobsbawn (1995) ressalta que o século XX foi marcado por diferentes eventos que alteraram o processo da história da civilização; as indústrias modificaram os processos de produção, as guerras mundiais mataram milhares de pessoas no mundo, além da guerra ideológica como a Guerra Fria, o regime político foi instaurado, diversos países cresceram economicamente e também vivenciaram as crises que desestabilizaram sua própria economia e de outras nações.

A partir do século XX, o Brasil também passou a desenvolver as atividades industriais de forma intensa (Santos, Silveira, 2001), essas atividades desencadearam diversas alterações no espaço urbano, como econômico, cultural e social. Atualmente, o Brasil já conquistou e avançou em alguns setores da economia mundial, principalmente nas atividades industriais, mesmo que isso seja expressivo, não podemos esquecer que o país é marcado ainda pelas

desigualdades sociais e essas não podem simplesmente ser ignoradas.

Nessa conjuntura, a partir das mudanças evidenciadas, o espaço foi protagonista das diferentes transformações locais, o espaço muda conforme a sociedade (Santos, 2020). O espaço abriga/abrigou residências, ruas, avenidas, hospitais, bancos, escolas e pessoas, está em constante construção e modificação pelo homem.

Com base nessas mudanças socioespaciais, Santos (1994) trabalhou com os conceitos de fixos e fluxos, esses conceitos explicariam as formas socioespaciais existentes na sociedade, se trata também de um exercício epistemológico, do qual o autor busca/buscou compreender a nova realidade, baseando-se na historicidade, na filosofia e na própria Geografia. Não obstante, os conceitos de fixos e fluxos são de suma importância para entender como as atividades econômicas se fortalecem e se estabelecem nos espaços proporcionado pelos fixos e fluxos, a partir da dinâmica do circuito inferior da economia urbana.

A partir de algumas obras de Santos como “A natureza do espaço”, “Espaço e método”, “O espaço dividido”, “O espaço do cidadão” entre outras, o autor apresenta o conceito de fixos e fluxos a fim de compreender de que maneira esses dois conceitos podem ser transformadores do espaço, e de que forma podem refletir entre os avanços e retrocessos das técnicas presentes no espaço.

Nesse sentido, de acordo com Santos (1994) os fixos são objetos materiais, o que é concreto e palpável, que passou por um processo de transformação e/ou criação humana. Este passa a adquirir uma determinada função e sentido. A madeira é um exemplo de fixo, é um recurso disponibilizado pela natureza, porém, ao ser transformado pela ação do homem e sua técnica, passa a ter sentido de um objeto que desempenha determinada função no espaço. De modo tal, o espaço é constituído por esses fixos que são fábricas, portos, casas, armazéns entre outros (Santos, 2007). Além desses fixos, Santos (2007, p. 142) também ressalta outros exemplos acerca dos fixos, como os fixos públicos e privados do espaço urbano:

Mas se queremos entender a cidade não apenas como um grande objeto, mas como um modo de vida, há que distinguir entre os fixos públicos e os fixos privados. Estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo os princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro.

Dessa forma, os fixos estão presentes em diferentes esferas sociais e econômicas do espaço. De acordo com Santos (2008), o conceito de fluxo está relacionado às ações, movimentos e práticas, entendidos como forças que subsidiam a dinâmica aos fixos. Santos (2008, p. 62) pondera que “os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em

que, também, se modifica”. Nesse contexto, é importante ressaltar que os fluxos não possuem a mesma rapidez, a velocidade de uma carta não é a mesma de um telegrama “os homens não percorrem as mesmas distâncias no tempo, dependendo dos meios com que contam.” (Santos, 2008, p. 104). Portanto, os fluxos são entendidos aqui como uma ação que permite o comportamento e o desempenho da função dos fixos.

Assim, não é uma tarefa fácil estudar os fixos e os fluxos de forma separada, tendo em vista que os dois conceitos estão interligados mesmo que desempenham diferentes papéis. Entende-se como fluxos algo que dá o movimento aos fixos, ambos dependem um do outro para existir, estão presentes em áreas de comunicações e ações que fazem com que os fixos se relacione e se comuniquem com outros fixos e estabeleçam relações com outros fluxos, “os fixos e fluxos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a Geografia”. Santos (2006, p. 121). Por fim, os fixos e fluxos representam a realidade a partir das semelhanças e singularidades do espaço, numa análise geográfica.

4.1.1 Os fixos e fluxos do circuito inferior ribeirinho porto-mozense

Neste subtópico iremos abordar o conceito de fixos e fluxos a partir da teoria dos circuitos econômicos, o circuito inferior e fundados na realidade específica de Porto de Moz.

Na cidade de Porto de Moz, não se encontra apenas o circuito inferior da economia, mas também, os agentes do circuito superior (poucos estabelecimentos) e os agentes do circuito superior marginal (médios estabelecimentos). Dessa forma, os fixos do circuito inferior da economia estão instalados preferencialmente no centro da cidade, onde ocorre o maior fluxo de pessoas, como mencionado anteriormente.

Buscando enfatizar os fixos e os fluxos de Porto de Moz, vamos começar diferenciando os camelôs dos vendedores ambulantes, que por vezes são confundidos. Os camelôs se diferenciam dos ambulantes porque tem seu ponto fixo, seja em um camelódromo, barraca e/ou tenda, possuem seu próprio ponto comercial apropriado. Isso se caracteriza com o que Santos (2008a) pondera como os vendedores de rua e os próprios agentes do circuito inferior “sedentários”, estes não precisam está em deslocamento para à procura da clientela e/ou freguesia. Esses agentes “constituem o nível inferior da pulverização do comércio, o último elo da cadeia de intermediários entre os importadores, industriais, atacadistas e o consumidor” (Santos, 2008a, p. 218). O espaço para esses agentes econômicos, são usados como abrigo e sobrevivência.

O espaço para Santos (2006), pode ser considerado a partir dos fixos e fluxos, o primeiro seria os objetos materiais fixados no espaço e o segundo são as ações que lhe dão a vida.

Os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábrica) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos (Santos, 2008b, p. 83).

Dessa forma, o fluxo depende do fixo para se alojar e os fixos dependem dos fluxos para ter uma significância social.

No que tange aos fixos e fluxos a partir da teoria dos circuitos econômicos da economia, Barbosa (2014) pondera que no circuito superior os fixos possuem a melhor infraestrutura, em *status* e símbolos, aumentando ainda mais as desigualdades sociais. No circuito inferior os fixos remetem ao descaso do Estado em relação à própria população. Concomitantemente, os fixos no circuito inferior são mais escassos, os fluxos no circuito inferior são menos expressivos do que no circuito moderno, é por ser menos expressivo que os camelôs se instalam em vias de grandes fluxos de pessoas, essa realidade fixa dos camelôs são caracterizados por ser um fixo privado “estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura” (Santos, 2011, p. 194).

Na cidade de Porto de Moz, os fixos são os estabelecimentos comerciais formados por *Vendedores Ambulantes, Camelôs e Pescadores*, esses agentes estão localizados na área principal da cidade, a parte central contém o maior fluxo de pessoas e principalmente de mercadorias, no que tange aos camelôs:

Devido os camelôs não deterem de capital suficiente para dispor de uma propriedade privada, assentam-se geralmente em espaços públicos, principalmente nas principais ruas da cidade ou principais pontos que acreditam serem locais em potencial de consumidores (Sousa, Beserra, 2022, p. 11).

Dessa forma, a maioria dos vendedores estão instalados na parte central da cidade e é por conta de está próximo do rio e do porto hidroviário, além de ser mais fácil carregar e descarregar as mercadorias. Esses estabelecimentos do circuito inferior ribeirinho, é totalmente dependente de outros fluxos da cidade. Na figura 23 é possível observar algumas vendas de camelôs.

Figura 23 - Vendas de produtos de agentes camelôs.



Fonte: Castro, (2023).

Essas mercadorias comercializadas estão localizadas na principal rua que dá acesso para o terminal hidroviário e o porto da cidade, se concentra apenas aos domingos onde ocorre o maior fluxo de pessoas. Assim, percebe-se que são diferentes mercadorias e produtos, e estão concentradas na calçada da rua, sendo esta uma das ruas do bairro Centro, o centro comercial atrai diversas pessoas de todos os estratos sociais.

A parte central da cidade de Porto de Moz, contém o maior fluxo de pessoas e mercadorias, por está localizado nessa parte o terminal hidroviário e o porto de passageiros, como também a praça Matriz de frente para o rio Xingu como espaço de lazer. É no centro que há esse grande fluxo de pessoas que chegam através das barcos, balsas, rabetas, lanchas e canoas, principalmente os ribeirinhos, no início e final de cada mês é eles que movimentam a cidade, segundo os entrevistados.

Desse modo, muitas das vezes os vendedores ambulantes e camelôs não possuem capital suficiente para adquirir um espaço privado para suas vendas, no entanto, o que lhes resta é o espaço público para estabelecer seus fixos. Nesse sentido, o espaço público representa “lugar da exclusão, onde determinados grupos são expostos e visto como não cidadãos ou como subcidadãos” (Gomes, 2012, p. 33).

4.4 AS RELAÇÕES GEOGRÁFICAS ESTABELECIDAS EM PORTO DE MOZ A PARTIR DO CIRCUITO INFERIOR RIBEIRINHO

Neste tópico, buscamos mostrar as relações de *horizontalidades e verticalidades* que a cidade de Porto de Moz estabelece com a região do entorno e demais Estados brasileiros. Além disso, evidenciar a relação da população urbana com os sujeitos que residem na RESEX.

De acordo com Santos (1979), o circuito inferior da economia pode ter diferentes

alcances em uma única cidade, principalmente porque uma única cidade possui várias divisões territoriais do trabalho, cada empresa/comércio tem diferentes alcances territoriais no espaço, sejam elas do circuito inferior ou não. As cidades de certa forma são inseridas dentro da sua totalidade na formação socioespacial do mundo como um todo, principalmente através dos circuitos de produção e os círculos de cooperação e produção. Através das verticalidades, por meio da facilitação dos meios de transportes e o avanço tecnológico, é possível que as cidades possam manter relações com outras cidades mesmo que distantes (Carvalho, 2019).

A cidade de Porto de Moz tem fortes ligações com capitais de diferentes estados brasileiros, bem como as cidades do seu entorno imediato, que concerne na busca de bens, serviços e mercadorias. Ressalta-se que essas relações com as demais cidades e capitais só são possíveis devido aos fixos que são criados por meio do Estado, sendo o próprio Estado um agente do circuito superior da economia, sendo esses fixos por via fluvial, aeródromo e as rodovias. De certa forma, os agentes do circuito inferior tendem a se apropriar desses fixos criados por meio do circuito superior, é nesse sentido que o circuito inferior se torna dependente do superior, são complementares e duais (Santos, 1979). No mapa a seguir é possível verificar as principais cidades que abastecem a cidade de Porto de Moz.

Mapa 09 - Procedência dos insumos e produtos comercializados pelos estabelecimentos do circuito inferior em Porto de Moz.

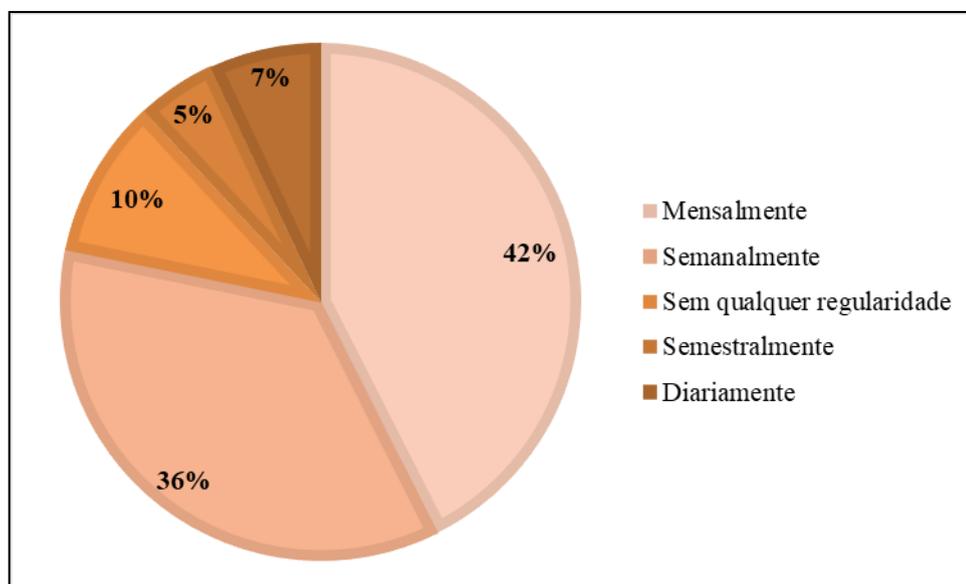


Fonte: Duarte, (2023).

Conforme o mapa, observam-se os principais Estados que mantêm relação de verticalidade com a cidade de Porto de Moz. O Estado de São Paulo é o que se destaca como o principal fornecedor de produtos e insumos para o comércio porto-mozense, sendo São Paulo a metrópole completa do Brasil e uma das principais fornecedoras das demais regiões do país. O segundo Estado que se destaca como fornecedor de insumos e produtos é o Estado de Goiás, que dispõe de inúmeros bens e serviços para os agentes que trabalham principalmente com calçados e confecções.

A cidade de Porto de Moz, enquanto uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, desenvolve um papel importante de articulações e relações com esses demais Estados brasileiros. Essas articulações são desenvolvidas pela via fluvial, dessa forma, percebemos que o rio enquanto principal meio de locomoção e através dele é possível se deslocar e chegar em diferentes regiões do país. Assim, o rio e os transportes fluviais são de extrema importância para as cidades ribeirinhas, como Porto de Moz. O gráfico 16 evidencia a frequência na utilização do rio pelos comerciantes.

Gráfico 16 - Frequência na utilização do rio em receber ou enviar mercadoria.



Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

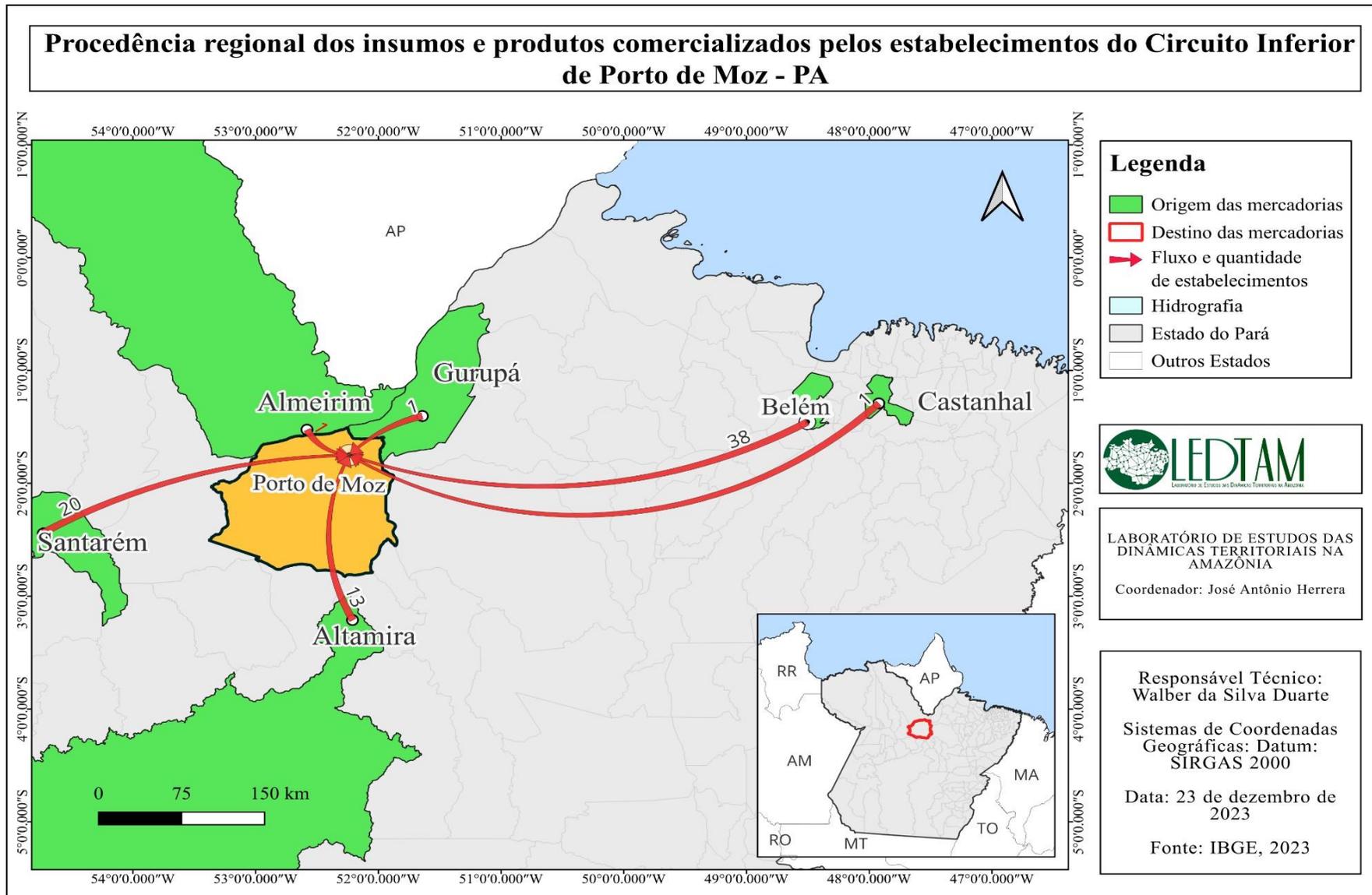
Conforme o gráfico acima, o rio é a principal via para os comerciantes receberem e enviar mercadorias, assim como para locomoção para outros lugares. Dessa forma, a expressão utilizada “sem qualquer regularidade”, foi ponderada por comerciantes que a qualquer momento utilizam o rio, seja para enviar/receber mercadorias, como para se deslocar a outras cidades. Percebe-se que 42% dos comerciantes utilizam o rio mensalmente para receber e/ou enviar mercadorias.

Nesse contexto, Santos (2006, p. 192) pondera que as “verticalidades são pontos no espaço que, se separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia”, assim, as verticalidades contam principalmente com momentos de produção como a circulação, distribuição e consumo, sendo esses elementos veículos da economia, da geografia e da política.

Os pontos de *verticalidades* são os responsáveis pela distribuição da informação, bens e serviços para as regiões em diferentes partes do mundo, principalmente pelo grau de desenvolvimento de cada articulação e região. Assim, a informação e os meios de transporte são um parâmetro importante para identificar o grau de desenvolvimento das cidades por meio das suas verticalidades.

Porto de Moz enquanto cidade ribeirinha, também possui fortes relações de horizontalidade com os municípios da Região de Integração do Xingu (RIX). Nessa perspectiva, as relações de horizontalidade se tornam mais fortes que as de verticalidades, como podemos observar no mapa 10 a seguir.

Mapa 10 - Procedência regional dos insumos e produtos comercializados pelos estabelecimentos do circuito inferior.

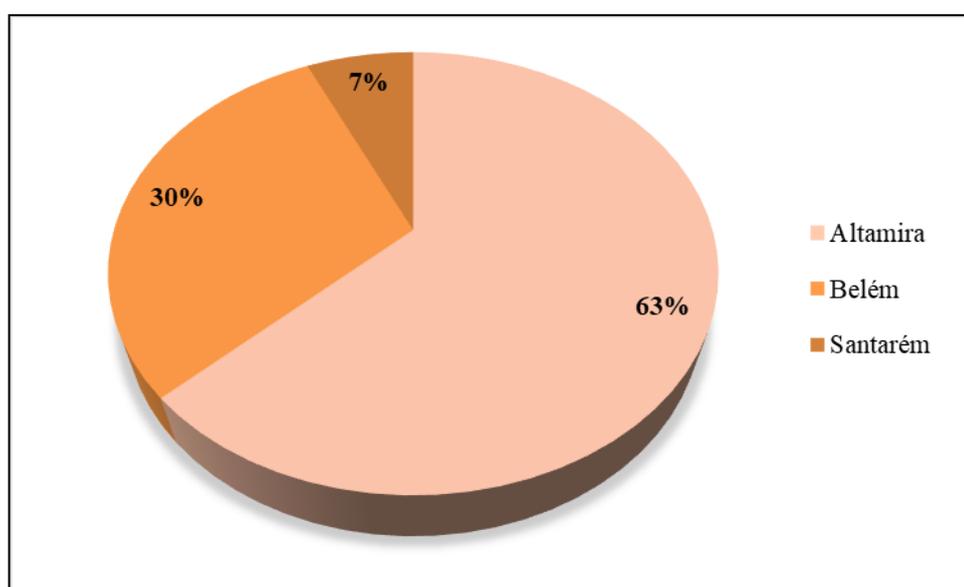


Conforme o mapa 10, a cidade que mais fornece insumos e produtos para Porto de Moz, é a capital do Estado, a cidade de Belém. Durante as entrevistas com os comerciantes, muitos afirmaram que preferem adquirir mercadorias em Belém por ser a cidade mais bem dotada não só de produtos e mercadorias, mas como a oferta de bens e serviços que oferece em grande escala, a cidade de Belém não é tão próxima de Porto de Moz, a viagem de balsa dura cerca de 3 dias para a cidade, saindo uma vez na semana, mas isso não impede que eles tenham relações de trocas com a cidade.

A segunda cidade evidenciada no mapa acima, é a cidade de Santarém e em terceiro lugar Altamira. Ressalta-se que Santarém é considerada uma cidade Polo econômica do Baixo Amazonas, muitos municípios vizinhos se deslocam para lá em busca de mercadorias, Porto de Moz não é diferente. Já em relação à cidade de Altamira, cidade Pólo da região do Xingu, Porto de Moz possui uma baixa articulação no que tange a busca de mercadorias nessa cidade, a relação principal dos sujeitos porto-mozense com Altamira é para resolver problemas bancários e de saúde, tendo em vista que é o município com melhor infraestrutura e serviços mais próximo que os sujeitos conseguem ir e voltar no mesmo dia. Mas no que tange a questão de fornecimento de produtos e mercadorias, Altamira não é bem vista nessa relação de troca.

Na tentativa de compreender a relação dos sujeitos com a cidade de Altamira, sendo esta a mais próxima de Porto de Moz, segue a opinião dos comerciantes enquanto cidade mais importante para Porto de Moz.

Gráfico 17 - Cidade mais importante para a dinâmica de Porto de Moz.

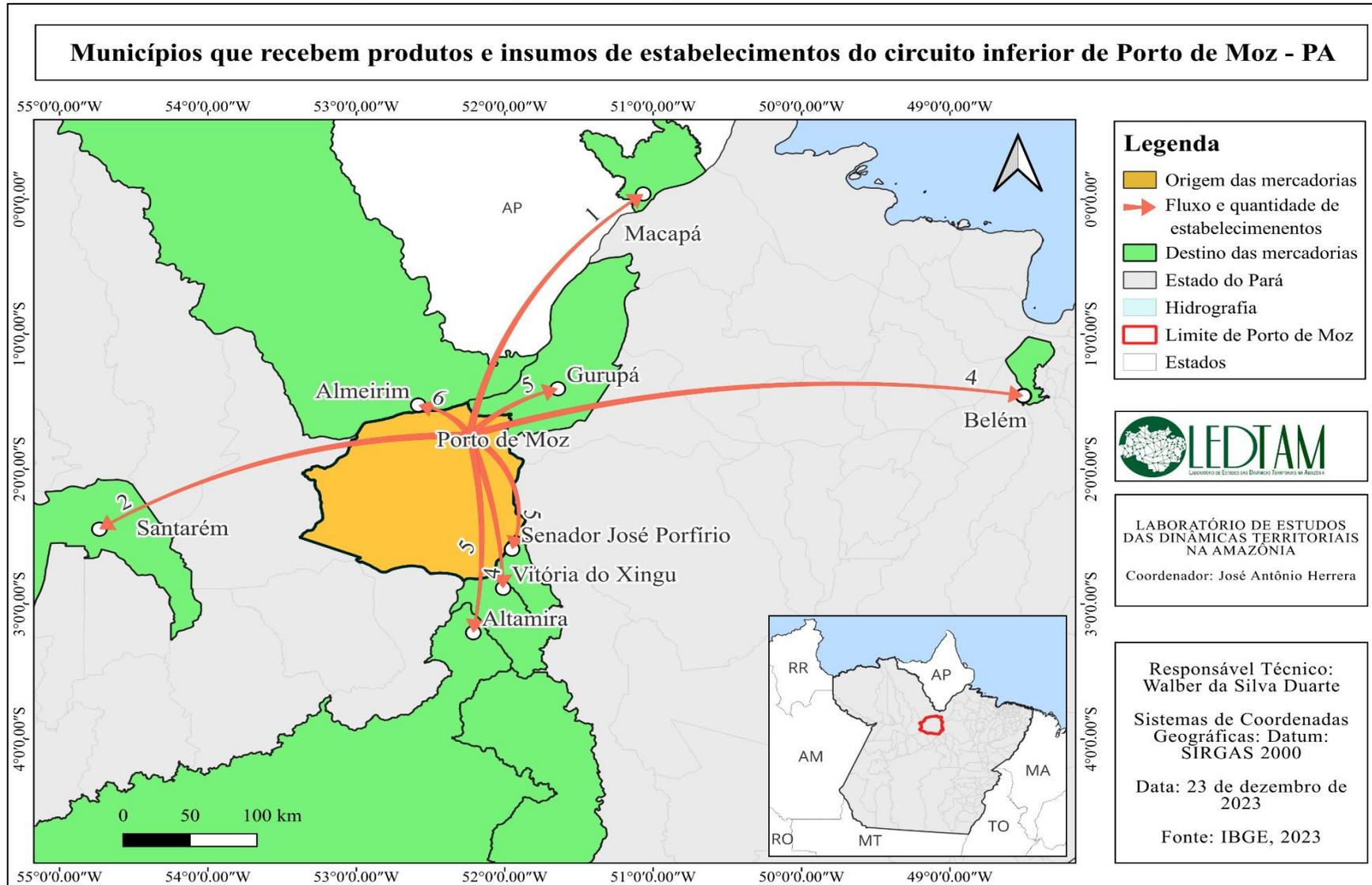


Fonte: Trabalho de Campo, Ledtam, (2023).

Conforme o gráfico 17, mesmo que os comerciantes não tenham relações comerciais com a cidade de Altamira, ainda assim, a cidade mais importante para dinâmica de Porto de Moz na opinião deles é Altamira. Isso ficou muito evidente na opinião dos entrevistados, pois a distância para resolver problemas pessoais em Altamira se torna mais fácil, além de que os sujeitos conseguem ir e voltar no mesmo dia. A segunda cidade mais importante para eles é Belém, pois a capital abrange muito mais recursos e é bem mais dotada de fornecimento em todos os setores, como saúde, educação e oferta de bens e serviços, segundo os entrevistados em Belém eles conseguem ter acesso na maioria dos serviços oferecidos pela capital.

Nesse sentido, a pesquisa de campo mostrou que Porto de Moz também fornece insumos e produtos para os municípios ao seu entorno. As relações de *verticalidades* de Porto de Moz não modificam as relações de *horizontalidades* estabelecidas da cidade para com os municípios da região, há uma intensificação dessas relações, seja *horizontal* ou *vertical* (mapa 11).

Mapa 11 - Insumos e produtos enviados por estabelecimentos do circuito inferior de Porto de Moz



Fonte: Duarte, (2023).

Através do mapa 11, podemos afirmar que a cidade de Porto de Moz desenvolve um importante papel para os demais municípios da região ao seu entorno. Dessa forma, mesmo que seja uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, através dela queremos mostrar que essas cidades tradicionais desempenham um importante papel local e regional, principalmente no que tange a economia do circuito inferior da economia urbana.

Nesse sentido, não há como comparar uma cidade média com as pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia, são cidades que possuem características e modos de vida diferentes, no entanto, queremos dar ênfase ao fato de que as cidades ribeirinhas também tem sua importância na economia local e regional, mesmo que sejam pequenas, possuem diferentes responsabilidades na sua região.

Conforme o mapa, as cidades que mais recebem insumos e produtos da cidade de Porto de Moz são Almeirim, Altamira, Senador José Porfírio e Gurupá. São cidades próximas da cidade e tem uma importância significativa para Porto de Moz.

Na busca de compreender as relações estabelecidas entre a cidade de Porto de Moz e a RESEX, que ocupa 75% do seu território, bem como se a RESEX contribui para economia local do município, a pesquisa de campo mostrou que 49% dos entrevistados concordam que a Reserva contribui para a economia local e 51% não concorda.

Nesse contexto, essa análise sobre a opinião dos entrevistados na questão da RESEX foi de suma importância para compreender o que os sujeitos da área urbana entendem sobre a Reserva e qual papel ela desenvolve para a cidade como um todo. No entanto, houve também um impasse entre os entrevistados que concordam com a criação da Reserva e os que não concordam. A maioria das opiniões estão baseadas na seguinte questão, conforme o entrevistado B “antigamente era a madeira que movia a economia hoje não existe mais isso”. Nos anos 1990 a madeira estava no auge da economia da região do Xingu, por alguns anos foi o principal colaborador da economia do município. Muitos entrevistados relataram ser contra a Reserva porque limitou a forma de retirar a madeira, isso é perceptível na fala de 80% dos entrevistados.

A partir disso, através da pesquisa de campo no que tange a percepção dos comerciantes sobre a RESEX, a maioria dos produtos comercializados no circuito inferior da cidade são os produtos como a farinha e o queijo artesanal, como mencionado anteriormente. Esses produtos vêm das comunidades ribeirinhas para os comerciantes que trabalham na feira municipal, chegam através dos ribeirinhos por meio de barcos e rabetas. Dessa forma, percebe-se que há uma rede de relação entre os comerciantes e os ribeirinhos em uma pequena escala, pois outros produtos e insumos como o pescado, açaí, frutas, etc., não vem da RESEX, e sim de municípios

vizinhos e capitais.

Ainda assim, os comerciantes conseguem estabelecer uma relação com a RESEX por meio da compra de produtos que vem das comunidades rurais, e já os ribeirinhos estabelecem relações direta e indiretamente com a cidade por meio da procura de bens e serviços existentes na cidade, como serviços bancários, supermercados, compra de equipamentos para barcos, rabetas, voadeiras, etc.,

Portanto, os entrevistados apresentaram diferentes opiniões acerca da Reserva, pois para os sujeitos que residem na parte urbana da cidade a RESEX passa a representar um elemento importante apenas para quem mora nas comunidades e se beneficia delas. É importante ressaltar que para os povos tradicionais a conquista da RESEX foi fundamental para a garantia dos direitos e reprodução de vida, ela faz parte do cotidiano e da vida dos sujeitos. A RESEX possui, então, diferentes significados, tanto para quem reside na parte urbana da cidade, quanto para as comunidades tradicionais.

Considerações finais

A cidade de Porto de Moz enquanto uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, passou por diferentes momentos e fenômenos históricos até alcançar sua emancipação. A cidade, fundada sob a invocação de São Brás, revela em seu espaço urbano, memórias afetivas, simbólicas e socioculturais desde o momento de sua formação. É uma cidade com saberes e costumes tradicionais não apenas religiosos, mas também culturais da própria região. Nesse sentido, a formação econômica da cidade ocorreu por meio de vários fatores, como já mencionamos, imprescindíveis para considerar seu momento atual e econômico.

A prática da exploração madeireira na cidade de Porto de Moz foi um fenômeno que desencadeou inúmeros processos socioeconômicos na cidade, principalmente nas comunidades rurais na qual era retirada a madeira de forma intensa. Com a criação da RESEX a cidade passou a se reestruturar não apenas socialmente, mas principalmente economicamente, segundo os entrevistados a indústria madeireira era a única opção que fomentava a economia local.

Após a criação da RESEX, Porto de Moz passou a se reestruturar economicamente, através das atividades comerciais e a contribuição da Prefeitura local. Mas segundo os entrevistados, os sujeitos que mais movimentam a economia da cidade são os ribeirinhos que vem das comunidades rurais, pois eles recebem benefícios no início e final de cada mês e dessa forma, sempre se concentram na cidade para compra e venda de mercadorias.

Nesse sentido, apesar de haver um impasse na opinião dos entrevistados se a Reserva

contribui ou não para a economia da cidade, entendemos que ela contribui mesmo que de forma indireta, seja com poucos ou muitos insumos e produtos. Ainda assim, as populações tradicionais não deixam de estabelecer essa troca entre a cidade e o campo.

Diante do que foi exposto ao longo da pesquisa, é possível afirmar que o circuito econômico que predomina na cidade de Porto de Moz é o circuito inferior e o circuito superior marginal. O circuito superior marginal foi um circuito que apareceu durante a pesquisa de campo e as entrevistas semiestruturadas, até então nossa hipótese era que o circuito inferior era predominante, no entanto, o que predomina são os dois circuitos, superior marginal e circuito inferior.

A teoria dos circuitos econômicos proposta por Santos na década de 1970 se aplica a realidade das pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia, porém, é preciso considerar as particularidades e singularidades que essas cidades possuem, por serem cidades com modos de vida tradicionais e que vivem intensamente através dos rios e as florestas. Porto de Moz é o exemplo principal disso, pois 75% do seu território é destinado à Reserva Verde Para Sempre. Nesse sentido, os circuitos da economia urbana nos fazem compreender as temporalidades que coexistem, bem como as interpretações que cada ator faz com o seu tempo, como cada ator busca sua forma de sobreviver no espaço (Silveira, 2004). Na busca da reflexão sobre os circuitos econômicos, como as formas, as técnicas e os atores, acreditamos na possibilidade de poder avançar nos estudos geográficos, o tempo como simultaneidade, pois “pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia” (Santos, 1996, p. 160).

O circuito inferior da economia urbana é responsável por abranger emprego e fontes de renda para uma população menos capitalizada. As atividades do circuito inferior acabam sendo multiplicadas e geram novas possibilidades de comercialização e prestação de serviços para outras empresas no espaço. É o circuito inferior que possibilita à população pobre a possibilidade de obter uma renda, além de complementar com benefícios governamentais como o bolsa família e a previdência social, mesmo que o espaço do circuito inferior seja em condições precárias, ele consegue abranger diferentes atividades econômicas que o circuito superior não abrange.

Como vimos, há uma dialética estabelecida entre os circuitos, de caráter competitivo e cooperativo. Ainda que os circuitos estabeleçam relações de complementaridade e de concorrência, a maior explicação entre eles é saber quem comanda quem (Santos, Silveira, 2001). Nesse caso, é exatamente o circuito superior quem regula e comanda o circuito inferior, uma vez que, no período atual da globalização, a vida social e econômica e a dinâmica do

espaço territorial são controlados por um determinado número de empresas.

Não obstante, mesmo que o circuito inferior seja subordinado pelo circuito superior, é o inferior que vai fornecer as variadas ocupações trabalhistas e a própria possibilidade de sobrevivência para uma determinada população da sociedade (Montenegro, 2009).

No que tange a análise dos bairros Centro, Maturú e Praião, buscamos mostrar as possibilidades de trabalho proporcionados pelo circuito inferior por meio das diferentes valorizações do meio construído na cidade de Porto de Moz. Dessa forma, verifica-se uma seletividade nos investimentos públicos e privados no espaço urbano da cidade.

O circuito inferior da economia urbana, entendido aqui como formas de trabalhos assumidos pela pobreza estrutural, se multiplicam, se adaptam, se resistem e se recriam no espaço urbano porto-mozense. Assim, há uma expansão do circuito inferior na cidade de Porto de Moz, agentes econômicos que cada vez mais resistem em se manter no espaço como forma de renda e sobrevivência, o circuito inferior da cidade se caracteriza por ser formado por sujeitos de baixa renda e populações tradicionais.

Porto de Moz, apresenta relações de *horizontalidades* e *verticalidades* com os municípios da região do Xingu e com outras cidades do Brasil. Essa relação que a cidade estabelece com os municípios vizinhos são de suma importância para compreender o papel que Porto de Moz desenvolve na região ao entorno, uma vez que, há articulações das mercadorias, produtos e insumos produzidos na cidade, isso ressalta que mesmo a cidade sendo pequena e ribeirinha, ela tem um importante papel e potencial para os demais municípios, principalmente um papel comercial na relação de trocas e vendas de mercadorias, Porto de Moz apresenta uma “Urbanodiversidade” (Trindade Jr., 2013) no seu espaço urbano.

A relação que a cidade desenvolve com outras cidades do Brasil, são relações de compra de mercadorias, principalmente porque nessas cidades o preço das mercadorias e produtos são mais baratos e vendem principalmente no atacado, uma característica muito comum do circuito inferior da economia urbana. Essa relação tanto local como regional de Porto de Moz, é estabelecida pela via fluvial, por meio de barcos e balsas que fazem esse percurso.

Os novos arranjos e objetos espaciais construídos na cidade de Porto de Moz, revela as diferentes mudanças do espaço urbano com a sociedade, como a construção da nova Orla, reforma do terminal hidroviário, construção de novos bairros planejados, demonstram o crescimento urbano da cidade, e isso nos mostra que o espaço está em constante transformação.

Portanto, o circuito inferior ribeirinho possui suas próprias características em uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia. Essa dissertação buscou compreender a economia

urbana de uma pequena cidade ribeirinha e como a teoria dos circuitos se aplica a realidade dessas cidades, nesse caso Porto de Moz. Nesse sentido, argumenta-se que Porto de Moz é uma das expressões da diversidade territorial e urbana da Amazônia, com seu tempo lento, natureza residual e tradicional.

Na busca de tentar contribuir com a teoria dos circuitos proposta na década de 1970, para melhor compreensão da teoria em uma cidade ribeirinha da Amazônia, buscamos provocar uma interpretação além, para compreender essas cidades amazônicas.

Durante a pesquisa, encontramos elementos do circuito inferior e do circuito superior marginal muito presente na cidade, mas ainda assim, a teoria precisa de mais elementos para compreender a realidade dessas cidades. Porto de Moz evidencia um tempo lento, natural de pequenas cidades, possui elementos distintos e únicos em que em alguns momentos a teoria se difere. É nessa perspectiva de contribuir com a teoria que parte do seu território destinado a RESEX, se busca entender como podemos caracterizar os insumos e os produtos comercializados na RESEX, será que esses insumos e produtos possuem características no que tange a economia dos circuitos econômicos? Buscando caracterizar esse circuito econômico da RESEX, essa pesquisa busca sugerir um quarto circuito econômico para compreender essa produção econômica dos povos tradicionais, **o circuito da floresta**, para compreender a economia da floresta, além do circuito inferior ribeirinho para entender a realidade das cidades amazônicas.

Por fim, o circuito inferior ribeirinho é uma possibilidade de contribuir com a teoria dos circuitos econômicos de Santos (1979) e para compreender as pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia, principalmente porque nessas cidades a economia muitas das vezes é uma economia tradicional e artesanal, os povos tradicionais vivem e existem a partir dos rios e das florestas do espaço amazônico ribeirinho.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Márcio Douglas Brito. **As feiras em cidades médias da Amazônia: as relações desenhadas a partir das experiências nas cidades de Marabá-PA, Macapá-AP e Castanhal-PA.** Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 20, n. 2, p. 376-391, 2016.
- BECKER, Bertha. **A urbe amazônida: a floresta e a cidade.** 1ª. Ed. – Rio de Janeiro: Garamond, 2013.
- BARBOSA, Cláudio Wilson Soares. **Populações tradicionais e suas relações com a concepção de gestão de Unidade de Conservação de uso sustentável: o caso da Resex Verde para Sempre.** (Dissertação de Mestrado). INPA, Manaus, 133 f. 2015.
- BARBOSA, Jessica Oliveira. **A Representação dos Fixos e Fluxos no circuito superior e circuito inferior da economia urbana brasileira.** ANAIS DO VII CBG, Uberlândia, UFU, 2014.
- BAUMANN, Zygmunt. **Work, consumerism and the new poor.** New York: Open university Press, 2005, 131 p.
- BANCO MUNDIAL: **Pilot Program to conserve the Brazilian rain forests. Background and issues** (Washington, D.C.: Banco Mundial,) 1994.
- BICUDO JR, Edison. C. **O circuito superior marginal: produção de medicamentos e o território brasileiro.** (Dissertação Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2006.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial.** São Paulo: Contexto, 2011.
- CATAIA, Márcio; DA SILVA, Silvana Cristina. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2013.
- CASTRO, Edna Ramos de. CAMPOS, Índio. **Formação Socioeconômica da Amazônia/** (Org.) – Belém: NAEA, 2015.
- CASTRO, Edna. **Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas.** In: CASTRO, Edna (Org.) **Cidades na floresta.** – São Paulo: Annablume, 2008.
- CACCIAMALI, Maria Cristina. **O mercado de trabalho da Região Metropolitana de São Paulo no fim do século XX.** in: SCHIFFER, Sueli (org.). **Globalização e estrutura urbana.** São Paulo: Hucitec. p. 220-241. 2004.
- COMIN, Álvaro. ALMITRANO, Cláudio Roberto. **Economia e emprego: a trajetória recente da Região Metropolitana de São Paulo.** Novos estudos Cebrap. São Paulo, n. 66, p. 53-76. 2003.
- COSTA, Adalberto Portilho. **Políticas educacionais e desenvolvimento na Reserva Extrativista Verde Para Sempre, Porto de Moz/PA.** (Dissertação de mestrado). 2009.
- CORNÉLIO, Genilson Santana. **A relação cidade e rio na Amazônia: Mudanças e**

- permanências em Vitória do Xingu/PA face à construção da UHE Belo Monte.** (Dissertação de mestrado). 2021.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia.** Revista brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, n. 3. p.1-164. jul./set. 1987.
- CREUZ, V. **A cadência de divisões do trabalho na música: o coexistir de atores sociais do circuito superior e do circuito superior marginal.** GEOUSP – Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 18, n. 2, p. 370-385, 2014.
- FERREIRA, Luiz C. Bresser. **Economia brasileira: uma introdução crítica.** 2. ed. São Paulo. Brasiliense. 1982.
- GOMES, Paulo César da Costa. **Espaços públicos: um modo de ser do espaço, um modo de ser no espaço. Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço.** (org.) CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo César da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2012.
- GONÇALVES, Walter Porto. **Amazônia, Amazônia.** São Paulo: Contexto, 2001.
- GOODLAND, R.J.A. e H.S. Irwin. **Amazon jungle. Green hell to red desert? An ecological discussion of the environmental impact of the highway construction program in the Amazon Basin** (Oxford, Nova York, Amsterdã: Elsevier Scientific Publishing Company), 1975.
- HOBBSAWM, Eric J. **A era dos extremos.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- HERRERA, José Antônio. **A estrangeirização de terras na Amazônia legal brasileira entre os anos 2003 e 2014.** Campo-território: revista de geografia agrária. Edição especial, p. 136-164, jun., 2016.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico,** Rio de Janeiro. 2010.
- KOHLHEPP, Gerd. **Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira.** Estudos Avançados, v. 16, n. 45, p. 37–61, 2002.
- KOHLHEPP, Gerd. **Brasiliens problematische Antithese zur Agrarreform: Agrarkolonisation in Amazonien. Evaluierung wirtschafts- und sozialgeographischer Prozeßabläufe na der Peripherie im Lichte wechselnder agrarpolitischer Strategien em Elsenhans, H.** (ed.) Agrarreform in der Dritten Welt (Frankfurt am Main, New York: Campus.), pp. 471-504. 1979.
- MARTINS, José Souza. **A chegada do Estranho.** São Paulo. Hucitec, 1993.
- MOREIRA, Edma Silva. **Tradição em tempos de modernidade: reprodução social numa comunidade várzea do rio Xingu/PA.** Belém. EDUFPA, 2004.
- MACHADO, Lia Osório. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira.** Cadernos IPPUR, v. 13, n. 1, p. 109-138, 1999.
- OLIVEIRA, José Ademir de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia.** Editora: Amazônia Artigos.

- OLIVEIRA, José Aldemir de. SCHOR, Tatiana. Manaus: **transformações e permanências, do forte à metrópole regional**. In: CASTRO, Edna (Org.) Cidades na floresta. – São Paulo: Annablume, 2008.
- OLIVEIRA, José Ademir de. SCHOR, Tatiana. **Das cidades da natureza à natureza das cidades**. In: TRINDADE JR., S. C; TAVARES, M. G. (Orgs.). Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, p. 15-26. 2008.
- OLIVEIRA, José Ademir de. **Cidades na Selva**. Manaus: Valer, 2000.
- OLIVEIRA, José Ademir de. **Impactos sociais da desterritorialização na Amazônia brasileira: o caso da hidrelétrica de Balbina. Emancipação** (UEPG, Impresso), v. 12, 2012. Plano Plurianual. Disponível em: <https://www.ioepa.com.br> . Acesso em: 16 de abril. 2023.
- PINTO, Luis Otaviano Matos. **Porto de Moz, o caminhar histórico de um povo**. pp 2-146. 2017.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53. Jun/2007.
- POLANYI, Karl. **A grande transformação. As origens de nossa época**. Rio de Janeiro. Editora Campus I. 1980.
- POCHMANN, Márcio. **Economia do microempreendimento informal no Brasil**. Brasília: SEBRAE. 2005.
- POSTALI-SANTANA, Valéria Barreiro. **A cidade contemporânea e os dois circuitos da economia urbana: o que há de novo?**. In: BOVO, Marcos Clair; COSTA, Fábio Rodrigues da (org.). Estudos urbanos: conceitos, definições e debates. 2017.
- SANTOS, Milton. **O espaço da cidadania e outras reflexões**. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- SOUSA, Erik Albino de. BESERRA. Fábio Ricardo Silva. **Fixos e fluxos do circuito inferior da economia: uma análise a partir dos camelôs do bairro centro de Mossoró-RN**. Revista Geografia em Atos (Online), v. 6, p. 1-23, abril/2022.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. Ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. 2006.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007.
- SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. Ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 2008b.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Ensaios, 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982b.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996b.

- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996a).
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos;** tradução Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: F. Alves, 1978.
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos;** tradução Myrna T. Rego Viana. 2. ed 1. reimpr. São Paulo: Edusp. 2008.
- SANTOS, Milton. **O espaço Dividido: Os dois circuitos da Economia Urbana dos países subdesenvolvidos.** 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.
- SANTOS, Milton. **Pobreza urbana.** São Paulo: Hucitec, 1979a).
- SANTOS, Milton. **Pobreza urbana.** 3ª ed. 1. reimpr. São Paulo: Edusp, 2013.
- SANTOS, Milton. **O espaço da cidadania e outras reflexões.** Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método.** 5. ed. 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Edusp, 2007.
- SOUZA, Silmara Lopes de. SANTOS, Clélio Cristiano dos. **A pobreza e os dois circuitos da economia urbana: reflexões teóricas.** Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. 2014.
- SPOSITO, Eliseu Savério. JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações Socioespaciais.** Jundiaí. Paco Editorial, 2013.
- SALGADO, Iliana. KAIMOWITZ, David. **Porto de Moz: O prefeito “Dono do município”.** TONI, Fabiano KAIMOWITZ, David (Org.). Municípios e gestão florestal na Amazônia. Natal: A.S. Editores, p. 430. 2003.
- SILVEIRA, Maria Laura. **Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo.** Caderno CRH. v. 22, n. 55. p. 65-76. 2009.
- SILVEIRA, Maria. Laura. **Globalización y circuitos de la economia urbana en ciudades brasileñas.** Cuadernos Del Cendes, afio 21, n. 57, terceira época, p. 01-21, sep. /dic. 2004.
- SILVA, Antônio Carlos Galvão da. SILVA, Josué da Costa. **Seringueiros na Amazônia.**
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. et al (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia.** Belém: ICSA/UFPA, 2009.
- TRINDADE JR., **Cidade e floresta: paisagens, interações e horizontes de vida urbana na Amazônia.** Ciência Geográfica, v. XXV, p. 311-324, 2021.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. TAVARES, Maria Goretti da Costa. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências.** Belém: EDUFPA. 2008.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. TAVARES, Maria Goretti da Costa. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências.** Belém: EDUFPA, p. 15-26. 2008.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. **A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios.** Revista ACTA Geográfica, ano II, nº3, p. 59-83. jan./jun. de 2008.

APÊNDICE

Formulário de aplicação no comércio

IDENTIFICAÇÃO DO INFORMANTE

Nome do entrevistado

Apelido

Idade

Cidade e Estado de origem

Escolaridade

- Ensino fundamental completo
- Ensino fundamental incompleto
- Ensino Médio completo
- Ensino Médio incompleto
- Ensino superior completo
- Ensino superior incompleto
- Analfabeto

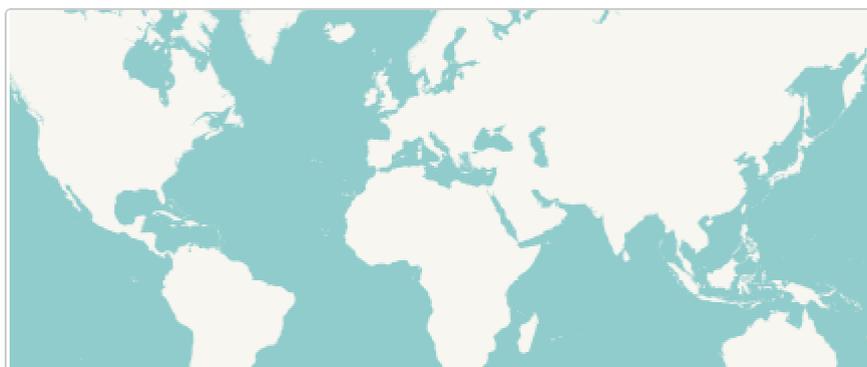
Record your current location

latitude (x.y °)

longitude (x.y °)

altitude (m)

precisão (m)



» **ATUAÇÃO/ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELO COMÉRCIO/EMPRESA**

Qual a sua função?

Dono da empresa/comércio

Gerente

Funcionário

Atendente de caixa

Multi função

Outros

Se outros especificar:

Qual o nome do comércio/empresa que você representa?

Nome do bairro do comércio:

Cabanagem

Maturú

Praiã

Beata

Carinin

Centro

Outros

Endereço da empresa/comércio

A Empresa/comércio é? (organização civil ou jurídica)

Micro

Pequena

Média

Grande

Vendedor ambulante

Quanto tempo tem o estabelecimento?

Trata-se de empresa familiar?

Sim

Não

Trabalhador autônomo individual

Qual o seu ramo de atividades?

Indústrias (gráfica, metalúrgica, produção de bebidas, fabricação de produtos, entre outros).

Comércios (mercado, loja de roupas, vendas, entre outros).

Serviços (consultoria, transporte, saúde, educação, entre outros). Alimentação em geral (restaurante, bar, sorveterias, entre outros).

Especificação da mercadoria/serviço produzida (o), comercializada (o):

ex: o que ele (a) vende:

Confecções e calçados

Armarinho

Artigos de papelaria Comércio

Ambulante (camelô)

Produtos artesanais

Atividades de pescaria

Fruteira

Restaurante, bar, sorveteria etc.

Outros

Se outros especificar:

Qual a origem das mercadorias?

Cidades vizinhas

Comunidades rurais

Capitais

Não se aplica

Especificar o local:

Cidade e estado

Para quais cidades você comercializa produtos/serviços?

ex: a empresa/comércio vende para outras cidades vizinhas

Encontra facilidade para comprar e/ou vender mercadorias de/em outrascidades?

Sim

Não

Por que?

Encontra dificuldades para comprar e/ou vender mercadorias de/emoutras cidades?

Sim

Não

Porque?

Em que atividade trabalhava anteriormente?

Por que saiu do trabalho anterior?

Quando necessita de algo (produto/serviço) que não consegue adquirir em Porto de Moz, para qual cidade você recorre?

Altamira

Belém

Macapá

Santarém

Gurupá

Outras

Se outras especificar:

Em que atividade trabalhava anteriormente?

Por que saiu do trabalho anterior?

Quando necessita de algo (produto/serviço) que não consegue adquirir em Porto de Moz, para qual cidade você recorre?

Altamira

Belém

Macapá

Santarém

Gurupá

Outras

Se outras especificar:

Você recorre a esta outra cidade em função de:

Cidade mais próxima que dispõe do produto/serviço

Outras

Se outras especificar:

Na sua opinião, qual cidade da região é a mais importante para a dinâmica de Porto de Moz?

CARACTERÍSTICAS FINANCEIRAS DO LOCAL DE TRABALHO DO CIRCUITO INFERIOR:

O comércio/empresa é:

- Na própria residência
- Alugado
- Próprio
- Cedido
- Empréstado

Caso alugado, qual o valor do aluguel?

- Abaixo de 200
- De 200 a 500
- De 500 a 1000
- De 1000 a 1500
- De 1500 a 2000
- Não informado

Você considera a localização do imóvel adequada as necessidades da sua atividade comercial?

- Sim
- Não

Por que?

- Próximo do mercado
- Acessibilidade a fornecedores
- Próximo do rio
- Facilidade/disponibilidade de transporte
- Não se aplica
- Outros

Se outros, especificar.

Você considera a infraestrutura do entorno do imóvel:

- Boa acessibilidade por meio de transporte
- Facilidade na escoação de mercadorias
- É próximo do rio
- Pavimentação das ruas
- Outros

Se outros, especificar

Sua empresa/comércio fornece produtos ou presta serviços para outras empresas?

- Sim

Não

Se sim quais produtos e para quais empresas/comércios?

Realiza estoque de mercadorias?

Sim

Não

Não se aplica

Se sim:

() Grande quantidade e/ou alta qualidade

() Pequena quantidade

() Não se aplica

O preço dos produtos são:

() Tabelados pela matriz

() São fixos em geral

() Negociação

() Não se aplica

Se outros especificar:

Na sua opinião, qual fator colabora para a dinâmica econômica da cidade de Porto de Moz?

() Rio/Porto

() Extração de madeira/serrarias

() Pesca

() Administração pública/prefeitura

() Outros

Se outros, especificar:

Quais são as principais preocupações e demandas da empresa/comércio?

() Aluguel

() Energia

() Mercadoria

() Transporte

() Entrega

() Outros

() Não se aplica

Se outros, especificar:

Qual a escala de abrangência de sua atividade?

- Local
- Regional
- Nacional
- Internacional
- Não se aplica

Os consumidores da empresa/comércio geralmente são:

- Da própria cidade
- Das comunidades rurais
- De outras cidades

Se de outras cidades especificar:

Qual o perfil do seu consumidor?

- Baixa renda
- Classe média
- Alto poder aquisitivo

A empresa/comércio fez algum investimento no estabelecimento no sentido de modernizá-lo?

- Sim
- Não
- Não se aplica

Se sim qual?

- Máquina de cartões
- Sistema de segurança
- Sistema de controle de estoque
- Emissão de nota fiscal eletrônica
- Outros
- Não se aplica

Se outros especificar:

Utiliza as redes sociais ou alguma forma de propaganda para divulgar seu produto? Se sim quais?

- Instagram
- Facebook
- WhatsApp
- Método Boca a boca
- Carro de som
- Outdoor

Rádio/TV Local

Não se aplica

Tiktok

Quais as formas de pagamento disponibilizadas aos clientes?

Dinheiro

Pix

Cartão (Crédito e/ou débito)

Nota manual

A prazo

Qual dessas formas é a utilizada com mais intensidade?

ex: *dinheiro*

Você realiza entrega das mercadorias?

Sim

Não

Não se aplica

Se sim, identificar se o transporte é

Terceirizado

Próprio

Alugado

A sua empresa/comércio utiliza linha de crédito?

Sim

Não

Se sim quais?

Utiliza algum outro tipo de financiamento?

Familiar

Agências de crédito

Ajuda de terceiros

Não informado

Não se aplica

Quais serviços bancários você utiliza?

Emissão de cheques

Depósitos

Cartão de crédito

Cartão de débito

- Limite do cheque especial
- Empréstimos/financiamentos
- Não informado
- Não se aplica

Qual a finalidade dos empréstimos/financiamentos?

- () Familiar
- () Saúde
- () Educação
- () Transporte
- () Lazer
- () Para a empresa/comércio
- () Não informado
- () Não se aplica

Você faz investimentos de:

- () Poupança
- () Aplicações
- () Seguros
- () Ações
- () Não informado
- () Não se aplica

Hoje você utiliza mais serviços bancários do que no início de sua atividade?

- Sim
- Não
- Não se aplica

Por que?

ex: hoje em dia é tudo mais tecnológico

Existem épocas do ano em que produz ou vende mais?

- Sim
- Não
- Não informado

Se sim, em quais épocas?

- FestSol
- Festividades locais
- Festas e tradições da cidade

CARACTERÍSTICAS LOCAIS DO CIRCUITO INFERIOR:

Você paga algum tipo de imposto em relação a sua atividade comercial que desenvolve?

- Sim
- Não
- Não informado
- Não se aplica

Alguns dos seus equipamentos/instrumentos de trabalho foram comprados usados e/ou de segunda mão?

- Telefone fixo
- Celular
- Computador
- Impressora
- Máquinas/equipamentos específicos (xerox, máquina fotográfica, máquina de revelação de fotos, vídeos, TVs, tecnologias ligadas a imagem).
- Não se aplica

Qual é o destino do lucro gerado pela sua empresa/comércio?

- Investimento familiar
- Investimento na empresa/comércio
- Outros

Por qual meio tecnológico você obtém informações/notícias?

- Revistas e jornais
- Cursos
- Palestras
- Troca de informação pessoal
- Internet
- Não informado

MÃO-DE-OBRA DO CIRCUITO INFERIOR:

A sua empresa/comércio contrata através de:

- Carteira assinada
- Sem carteira assinada
- Contrato
- Carteira assinada+comissão
- Não se aplica

Emprega mão-de-obra familiar?

- Sim
- Não

Não se aplica

Se sim quantas pessoas?

A sua empresa/comércio paga benefícios sociais?

- Sim
 Não
 Não se aplica
 Não informado

Se sim quais?

- INSS
 Vale transporte
 Plano de saúde
 Cesta básica
 Ticket alimentação

Contrata trabalhadores/funcionários temporários em determinadas épocas do ano?

- Sim
 Não
 Não se aplica

Se sim quantos e em qual época do ano?

ex: durante o FestSol

Qual o meio de transporte que você utiliza para chegar até o trabalho?

- Bicicleta
 Moto
 Carro
 A pé
 Ônibus
 Voadeira/barco/balsa
 Não se aplica

Qual bairro você mora?

- Carinin
 Maturú
 Cabanagem

() Beata

() Praião

IMPORTÂNCIA DO RIO PARA A EMPRESA/COMÉRCIO

O estabelecimento utiliza ou já utilizou o rio para receber ou enviar mercadorias?

- Sim
- Não
- Não se aplica

Se sim, com que frequência?

- () Diariamente
- () Semanalmente
- () Mensalmente
- () Semestralmente
- () Anualmente
- () Sem qualquer regularidade
- () Não se aplica

Qual a importância do rio, do Porto/trapiche (beiras) e das ilhas para a sua empresa/comércio?

- Muito importante
- Importante
- Nenhuma importância
- Não soube informar

Para a sua atividade, o rio tem importância devido:

- À facilidade de contato com a população ribeirinha
- Ao transporte de mercadorias e produtos/serviços
- À beleza atrativa da paisagem natural
- Ao contato da via fluvial com a cidade
- Outros
- Não se aplica

Se outros especificar:

ALTERAÇÕES EM FUNÇÃO DA UHE BELO MONTE

A construção da barragem/hidrelétrica provocou alguma mudança na importância do rio para a empresa/comércio?

- Sim
- Não

Se sim, qual?

A construção da barragem/hidrelétrica provocou alguma mudança nas atividades da empresa/comércio que você representa?

- Sim
 Não
 Não se aplica
 Não soube informar

GESTÃO DA CIDADE PELO PODER PÚBLICO

O potencial dos rios, do Porto/trapiche (beiras) e das ilhas tem sido aproveitado nas ações do poder público diante das demandas da sua empresa/comércio? Por quê?

Se o poder público incentiva os sujeitos a ter vínculos com o rio, porto/trapiche, ilhas.

A infraestrutura do Porto/orla/beira rio atende às suas necessidades?

- Sim
 Não
 Não se aplica

O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar as atividades da sua empresa/comércio?

Existe algum tipo de conflito entre a empresa/comércio que você representa e o poder público?

O que você entende sobre a Reserva?

Opinião

Você acha que a Reserva contribui para a dinâmica econômica de Porto de Moz?

- () Sim
() Não

Se sim porque, se não porque?

Você concorda com a criação da reserva?

- () Sim
() Não

Se sim porque, se não porque?
