



A ver navios, barcos e canoas...vivências urbanas e relação cidade-Rio na Amazônia Ribeirinha¹

Gesiane Oliveira Trindade*

Saint Clair Cordeiro da Trindade Júnior**

RESUMO: O foco de discussão do presente estudo são os espaços de vivências ribeirinhas em uma cidade amazônica localizada na sub-região do Baixo Tocantins. Propõe-se a analisar práticas e vivências socioespaciais urbanas ribeirinhas e sua relação com as políticas de desenvolvimento urbano na cidade de Cametá (Pará). Como procedimento metodológico de pesquisa adotou-se a revisão bibliográfica e documental sobre o objeto de estudo, o levantamento de histórias de vida junto à população local e entrevistas semiestruturadas com representantes do poder público local. Do estudo sobre a relação cidade-rio existente nessa cidade, percebeu-se a intensidade e a importância do viver ribeirinho para a dinâmica intraurbana; importância essa que, por vezes, não é plenamente reconhecida nas intenções do poder público.

*Graduanda do curso de Geografia da Universidade Federal do Pará (UFPA) e bolsista PIBIC/CNPq. E-mail: gesiane_trindade@hotmail.com.

**Professor Associado III do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade Federal do Pará (UFPA). Bolsista de Produtividade em Pesquisa Nível 2 do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Looking at ships, boats and canoes...urban experiences and relationship between City and river in the Amazônia Ribeirinha

Palavras-chave: Vivências Ribeirinhas; Espaço; Políticas Urbanas; Amazônia Ribeirinha; Cametá.

Keywords: Riverside Experiences; Space; Urban Policies; Amazônia Ribeirinha; Cametá.

ABSTRACT: The focus this study is the urban space and the riverside experiences in an amazon city, located in the Baixo Tocantins zone. It analyzes the urban practices and social experiences from riverside space, as well as its relationship with the urban policies in Cametá city (Pará State). It was adopted as method of research, bibliographical and documental revision about the study object, life histories from local population and semi-structured interviews with public power agents. From this study it was noticed the intensity and the importance of the everyday life in the riverside toward understanding of the local urban dynamic. However, sometimes this is not well recognized in the intentions of the public power in the municipal, state and federal level. In recent years, this is evidenced by public interventions toward local urban space.

¹ Este trabalho é parte integrante do projeto de pesquisa intitulado A cidade e o rio na Amazônia: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais coordenado pelo Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior e financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), uma entidade do governo brasileiro voltada ao desenvolvimento científico e tecnológico e pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará (FAPESPA), uma entidade do governo do

Estado do Pará voltada ao desenvolvimento, à ciência e à tecnologia, que concedeu apoiou financeiro ao projeto de pesquisa intitulado Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências à jusante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (Pa).

² Aqui entendida como a faixa de contato imediato entre a terra e o principal rio que banha a cidade, o rio Tocantins; espaços estes onde, à maneira de Santos (1996), os sistemas de objetos e os sistemas de ações relacionados ao rio se encontram mais adensados (TRINDADE JR.; SANTOS; RAVENA, 2005).

³ Para a realização da pesquisa, adotaram-se alguns procedimentos metodológicos, considerados pertinentes aos propósitos inicialmente estabelecidos. Primeiramente realizou-se análise bibliográfica acerca do histórico da sub-região do Baixo Tocantins e especificamente de Cametá, e leituras conceituais a respeito de cidade e de urbano. Também foi realizado um levantamento de dados secundários e de fontes documentais sobre o tema de pesquisa, seguido de registros de histórias de vida de agentes produtores do espaço urbano; agentes estes previamente selecionados com base em critérios qualitativos. E, por fim, foram realizadas entrevistas gravadas, a partir de roteiro de questões semiestruturadas, com técnicos, planejadores e representantes do poder público ligados às políticas de planejamento e gestão urbanas do Município.

Introdução

Algumas das principais marcas da paisagem urbana da Amazônia resultam da íntima relação com a natureza, tanto pelo contato que se estabelece com o rio, quanto pela relação de pertencimento referente à floresta. Esses elementos naturais sempre estiveram presentes no cotidiano da cidade de Cametá. Por estar localizada à beira-rio, na margem esquerda do Tocantins, na mesorregião do Nordeste Paraense, sua faixa de orla fluvial² abriga vivências singulares propiciadas pela vida ribeirinha, muito presente no cotidiano urbano.

É nesse sentido que o presente trabalho procura mostrar os resultados de uma investigação notadamente de natureza qualitativa³ e que se voltou para a compreensão dos usos e das vivências ribeirinhas presentes em Cametá, assim como, preocupou-se em analisar a importância dessas mesmas vivências em face das ações do poder público municipal, estadual e federal colocadas em prática nessa cidade nos últimos anos.

A construção da argumentação proposta para a análise está assentada em três objetivos: reconhecer espaços de vivências ribeirinhas na orla fluvial de Cametá tendo em vista as especificidades da sub-região do Baixo Tocantins; identificar agentes, usos e processos socioespaciais presentes na orla fluvial dessa cidade e a forma como os mesmos articulam a interação cidade-rio; e analisar as políticas urbanas originadas em escalas de gestão diferenciadas e a adequação das mesmas em relação à realidade dos espaços de vivência ribeirinha existentes no interior da cidade.

O argumento e a compreensão da temática estão estruturados em quatro partes. A primeira, centrada na discussão de cidade, de urbano e de vivências ribeirinhas, sistematiza aportes teóricos que indicam elementos interpretativos da realidade empírica em referência. A segunda parte, inspirada em uma reflexão histórico-genética e tendo em vista a relação espaço-tempo, faz uma retomada de processos que situam a cidade de Cametá no contexto da formação regional e que permitem compreender elementos atuais de sua dinâmica e de sua configuração intraurbana. A terceira parte identifica usos, agentes, processos e vivências ribeirinhas que se dão na orla fluvial da cidade, de forma a dar subsídios para o quarto e último tópico, que, por sua vez, analisa a relação entre espaço vivido e ações/intervenções públicas realizadas nos últimos anos nessa cidade, possibilitando, assim, a discussão da problemática central da pesquisa, que indaga como está sendo vivida e concebida a interface cidade-rio em uma cidade da Amazônia ribeirinha.

A compreensão da relação cidade-rio na Amazônia

Neste estudo o espaço urbano é compreendido, baseado em Lefèbvre (2001), na sua dupla dimensão de forma e conteúdo. Configura-se também, seguindo o mesmo autor, como o lugar 'do encontro' e possibilitando o sentido da aglomeração, não só de pessoas, como principalmente de relações que se criam e recriam com base na vida cotidiana.

Essa forma de abordagem sinaliza para o discernimento de duas noções que, mesmo recorrentemente associadas, possuem sentidos diferentes: a cidade e o urbano. Enquanto a cidade é caracterizada pela realidade prático-sensível, pela morfologia material, o urbano é formado por relações sociais e modos de vida, isto é, pela morfologia social. Ambos, a cidade e o urbano, não existem fora da realidade social que os engendra; daí a necessidade de entendê-los de maneira complementar (LEFÈBVRE, 2001).

Por ser a cidade uma mediação entre as mediações, entre uma 'ordem distante' e uma 'ordem próxima'⁴, o urbano que nela se apresenta é marcado notadamente pelo valor de troca, sendo esta uma tendência cada vez mais forte nas práticas sociais mediadas por relações capitalista de produção. Para Lefèbvre (2001), todavia, a cidade é também o lugar da festa⁵, do valor de uso, sendo este estabelecido em virtude de necessidades e possibilidades diversas que a vida urbana pode proporcionar, e, sobretudo, o lugar onde a espontaneidade e a criatividade têm mais sentido que a vida urbana pré-estabelecida e regulada.

De maneira não diferenciada dessa tendência, nas cidades ribeirinhas amazônicas observa-se também essa tensão que se estabelece entre o valor de uso e o valor de troca, uma vez que essas cidades apresentam múltiplos tempos e temporalidades, revelados em diversas formas de viver. Essa tem sido a marca, portanto, de cidades ribeirinhas, tidas como exemplos de um tipo de urbanização mais tradicional, mas ainda muito presente em determinadas sub-regiões do espaço amazônico.

Considerando a natureza desses núcleos urbanos, é preciso esclarecer desde já a concepção de cidade ribeirinha aqui tratada. Decerto, estar à beira do rio constitui-se uma das principais condições para que uma cidade amazônica possa ser considerada ribeirinha. Não se aceita, todavia, que toda cidade que esteja situada às margens de um rio tenha automaticamente credenciais que a reconheçam como tal. Propõe-se considerar aqui a importância dos usos e das relações por ela estabelecidos para defini-la como sendo de natureza ribeirinha:

Trata-se principalmente de considerarmos interações e modos de vida que são estabelecidos entre os cidadãos e o rio, seja este tratado como via de transporte de importância fundamental, seja este considerado como fonte de recursos econômicos e de subsistência, seja ainda como um referencial simbólico intrinsecamente relacionado à vida do homem amazônico que habita a cidade (TRINDADE JR., 2002, p.137).

Portanto, a cidade ribeirinha é marcada pela interação com o rio e pela multidimensionalidade que este assume em face da mesma, e não apenas pela sua localização geográfica em termos absolutos. É nesse sentido que identificamos Cametá como representativa desse tipo de cidade na Amazônia, pois ela contém características marcantes que se baseiam nas interações e relações de sua população com o rio. Apresenta, em consequência, espaços com fortes vivências dessas interações, onde o valor de uso é intenso, portanto merecendo atenção para fins de análise. São, sobretudo, espaços situados na sua orla fluvial, sendo que as relações ali vivenciadas não são marcadas somente pela natureza econômica que reproduzem a dinâmica da vida humana.

Em meio à padronização da sociedade, que gera 'desigualdades', com vistas ao alcance do consumo generalizado, a 'diferença', decorrência do espaço como criação e como 'obra', aparece então como uma possibilidade de algo novo (NASSER; FUMAGALLI, 1996). Isso porque a tentativa de homogeneização da sociedade, que é a marca da produção econômica materializada no espaço, frustra-se quando o irreduzível não se deixa igualar. Isso acontece porque, em meio a esse embate pela igualdade-desigualdade, homogeneização-diferença, surge o que Nasser e Fumagalli (1996), inspiradas em Lefèbvre, reconhecem como 'resíduo'.

Entende-se por 'resíduo' a diferença social e/ou espacial que não se deixou homogeneizar. Em uma palavra, é o irreduzível. As relações que contém peculiaridades, que trazem em si a diferença, revelam-se notadamente a partir de uma das dimensões que definem a produção do espaço, aquela do vivido, que é representado primordialmente pela espontaneidade, pela

⁴A cidade é considerada uma mediação entre as mediações, uma mediação entre a ordem distante e a ordem próxima, porque nela se inscreve valores e demandas de grupos mais ou menos amplos, que representam o particular, ordem próxima, e também demandas exigidas pela ordem distante, um poder mais abrangente, como o Estado, e/ou a Igreja (LEFÈBVRE, 2001).

⁵A festa da qual se refere Lefèbvre, é aquela em que o consumo estabelecido é em virtude total do prazer e do prestígio. Dessa maneira a cidade seria o lugar do prazer (LEFÈBVRE, 2001).

⁶Com forte presença das relações econômicas, o espaço é unificado e separado, pois há práticas sociais que sustentam seu caráter de espaço-mercadoria. Todavia, em meio a essa conjunção-disjunção, o espaço abriga também a 'obra', no sentido de criação, representada pelo valor de uso. Nesse sentido, ao mesmo tempo, abriga o produto, representado pelo valor de troca, e vivência espontânea e criativa, representada pelo valor de uso (LEFÈBVRE, 2008).

'diferença' e não necessariamente pelo valor de troca. Assim, como destacam Nasser e Fumagalli (1996), "agindo por redução o próprio Estado cria resíduos e explicita o irreduzível: o vivido, o imediato, o diferencial. A diferença nasce do idêntico" (NASSER; FUMAGALLI, 1996. p.34). É com base nessa fundamentação teórica que concebemos os espaços de vivências ribeirinhas existentes em Cametá, e mais precisamente em sua faixa de orla fluvial.

Tratam-se de espaços calcados nas relações imediatas, na familiaridade, na diferença, expressas na paisagem urbana através de objetos e formas espaciais, e também de usos fortemente identificados por traços de cultura, de imaginários urbanos, de simbolismos e de subjetividades cotidianas. Assim, pois, mostra-se a importância da dimensão do vivido e como esta é essencial para se entender o uso, o corpo, o desejo e o imediato, que se manifestam tanto na cidade (paisagem), como no urbano (relações e interações da vida social):

É no vivido, como o nível de prática imediatamente dada, que a natureza aparece e transparece como corpo, como uso. É nesse nível que o prazer, o sonho, o desejo se debatem, e que os sentidos da existência propriamente humana, não se deixando aniquilar, podem se insurgir. Possibilidade que se funda nas particularidades (SEABRA, 1996, p.75).

Tendo em vista esses pressupostos é que se reconhece a caracterização desses espaços de vivência presentes na orla fluvial da cidade de Cametá, considerando que os mesmos são essenciais para melhor demonstrar a interface cidade-rio que nela se faz presente.

A cidade e a região em uma perspectiva histórico-geográfica

A formação da cidade de Cametá está ligada diretamente à história da ocupação e conquista das terras amazônicas, no que concerne a medidas de proteção e posse do território pela coroa portuguesa. O início da ocupação no vale do Tocantins se deu a partir da criação daquela cidade e buscava evitar a presença de outros colonizadores.

Segundo Pompeu (2002), em 1617 as ordens religiosas dos Capuchos de Santo Antônio enviadas pelo então governador Jerônimo de Albuquerque, do Estado do Grão Pará e Maranhão, chegaram à margem esquerda do rio Tocantins no intuito de catequizar os índios Camutá, encontrados onde é hoje a localidade de Cametá-Tapera. Ainda conforme Pompeu (2002), em 1620 deu-se origem ao primeiro povoamento dessa sub-região, servindo de base para a futura capitania de Feliciano Coelho de Carvalho, concedida a ele por seu pai, Francisco Coelho de Carvalho, governador vigente do Grão Pará e Maranhão. Em 1637, por conta da demarcação de carta régia, esse povoamento é elevado à categoria de vila Viçosa de Santa Cruz de Cametá (POMPEU, 2002).

A partir de Cametá outros municípios foram formados:

Ressalte-se que a sesmaria de Cametá estendia-se por todo o vale do rio Tocantins. Apenas em 1694 a primeira sesmaria é concedida fracionando o território. Tratava-se da sesmaria que originou o município de Baião. Depois se separou de Mocajuba e por último Limoeiro do Ajuru (POMPEU, 2002, p. 23).

As políticas pombalinas (1751-1777), regidas pelo Marquês de Pombal, primeiro ministro de Portugal na época, trouxeram novos objetivos para as colônias de Portugal. Dentre eles estavam: submeter a alta nobreza ao controle da Coroa e fortalecer, a qualquer custo, os

comerciantes portugueses e evitar a interferência da Igreja nas decisões da monarquia (MIRANDA, 2008). No Brasil essas mudanças se refletiram de maneira contundente na Amazônia. A criação da Companhia Geral do Grão-Pará (1755-1775) estabeleceu o monopólio do comércio das drogas do sertão aos comerciantes portugueses em detrimento dos jesuítas. E, para minimizar de uma vez o poder tanto econômico quanto simbólico alcançado pela ordem jesuítica, estes foram expulsos dos domínios portugueses em 1759 (MIRANDA, 2008). Na cidade de Cametá, as políticas pombalinas trouxeram melhoramentos urbanos e uma conotação nacional portuguesa, que pode ser constatada na estrutura arquitetônica de estilo português ali presente, demonstrando, assim, o cunho territorial e urbanístico dessas políticas (MIRANDA, 2008).

A exploração dos recursos naturais, além de beneficiar economicamente Portugal, congregava conhecimento acerca do território. Por isso a coleta das drogas do sertão foi essencial para a conquista da região. Além desta atividade econômica, a política pombalina também incentivou o desenvolvimento de atividades relacionadas ao comércio e à agricultura. No Baixo Tocantins, mais especificamente em Cametá, esse desenvolvimento também foi identificado, como aponta Corrêa (2006): “assim, verifica-se um maior crescimento daquelas atividades em Cametá, localizada no Baixo curso do rio Tocantins, em razão da expansão da lavoura do cacau, que, de certo modo, aí concentrou-se” (CORRÊA, 2006, p. 200).

O período de 1850 a 1920 é marcado pela produção da borracha devido à grande demanda da mesma em razão da crescente utilização de pneumáticos no mercado mundial. As mudanças na região passaram a ocorrer devido principalmente à migração intra e inter-regional, à modernização do sistema de transporte e a investimentos estrangeiros voltados ao incremento da produção. Observam-se os efeitos desse comércio nos melhoramentos urbanos em algumas cidades amazônicas. A sub-região onde está Cametá não se destacava na extração de tal recurso e essa cidade passou a exercer um papel de entreposto comercial para a circulação regional (CORRÊA, 2006).

O período de 1920 a 1960 é marcado pela estagnação econômica que atinge a região, como resultado da queda na demanda comercial da borracha, em virtude da concorrência com os seringais asiáticos. Por não haver na Amazônia outro produto que se equiparasse economicamente à borracha, a região entrou em estagnação. Como consequência, houve um aumento das dívidas internas e externas, refluxo populacional e diminuição da população de pequenas cidades. Cametá, que já tinha sido desfavorecida desde o auge da borracha, teve sua estagnação reforçada (CORRÊA, 2006).

A partir de 1960 iniciou-se o processo de maior integração da região amazônica ao espaço nacional, assim como ao espaço mundial. Essa efetiva integração ocorreu por meio de grandes projetos, da construção de hidrelétricas, da mineração em grande escala, da construção de aeroportos e portos, e especialmente por meio da construção de rodovias. Portanto, trouxeram mudanças significativas para a rede urbana regional e também para o modo de vida nas cidades amazônicas:

(...) a localização no “centro”, em áreas de “terra firme”, em detrimento da “beira”, em um terraço ou várzea alta, junto a um rio navegável, constituem mudanças que significam, simultaneamente, a valorização de outro sítio e a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana (CORRÊA, 2006, p.231).

Assim, observamos uma nova lógica de surgimento de núcleos urbanos e de organização da rede urbana; lógica esta que privilegia a estrada no que tange ao nascimento de novos

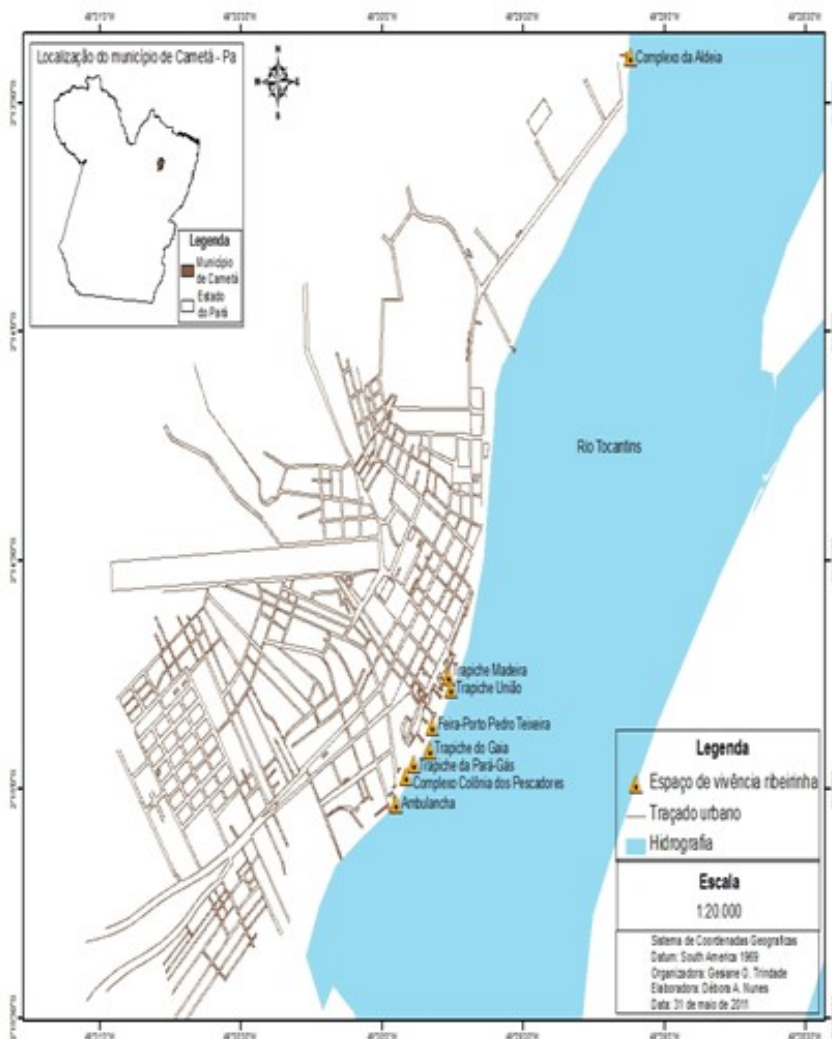
núcleos urbanos. Com a implementação do modelo rodoviário de transporte, chegava à Amazônia não só essa nova forma de circulação, mas ela trazia consigo novas culturas, introduzindo novos elementos ao imaginário local. Daí, dizer-se que ela atingiu não somente o modo de circulação, mas também a cultura ribeirinha existente, imprimindo e mesclando-a a novos valores, significados e práticas socioculturais.

A parcial integração da cidade de Cametá à nova dinâmica que envolveu a região amazônica a partir da década de 1960 deu-se também por via rodoviária. A construção das PA-150 e PA-151 e da BR-422 trouxe um acelerado crescimento para a cidade e para a sua área de influência. No entanto, as rodovias não anularam o significado do rio e da floresta, que mantiveram sua importância para o cotidiano da cidade. O pescado, por exemplo, continuou a ser vital para muitos moradores do Município e a extração vegetal é ainda importante fonte de renda para grande parte de seus habitantes (COSTA, 2010).

Produção social do espaço urbano e o viver ribeirinho na orla fluvial de Cametá

Segundo Oliveira e Schor (2008), quando se chega a uma cidade ribeirinha tem-se a impressão de que tudo é temporário, inacabado e deteriorado, dadas as condições precárias que, em geral, estabelecem-se em seus portos. Ressaltam ainda que o porto contém a possibilidade do entendimento da cidade, pois na cidade ribeirinha a vida começa no porto, menos pelo movimento, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui e que nela falta. Assim, entende-se o porto como um intermediário entre o rio e floresta, e a cidade como fronteira de diferentes mundos que nos possibilitam várias leituras de espaços-tempos também diversos.

Partindo desse pressuposto, entendemos que o grande número de trapiches e portos presentes na orla fluvial de Cametá são os elementos mais reveladores das práticas vividas da cidade e da morfologia social que a envolve em sua totalidade. A orla da cidade (mapa 01) retrata bem a relação que se dá entre os moradores da cidade e o rio, demonstrando, assim, o viver ribeirinho dessa cidade cuja população não chega a 50.000 habitantes.



Mapa 01— Espaços de vivências ribeirinhas na orla de Cametá
 Fonte: Trabalho de campo, maio de 2011.
 Projeto cartográfico: Gesiane Trindade. Elaboração: Débora Nunes.

Por ocasião do trabalho de campo, identificamos na orla da cidade alguns espaços que são fortemente marcados pelo viver ribeirinho, pelas trocas de experiência, pela familiaridade e pelas relações de amizade. O quadro 01 mostra como essas interações cidade-rio se fazem presentes na orla fluvial nos mesmos espaços destacados no mapa 01.

Espaço	Principais Elementos da Paisagem	Usos e Funções
Complexo da Aldeia	Igreja N. S. P. Socorro; praça; calçadão; bares e restaurantes com cadeiras e mesas na frente; casas modestas e de segunda residência; visitantes e moradores tomando banho de rio ou usando serviços diversos.	Moradia; lazer no rio; uso comercial; práticas religiosas.
Trapiche Madeira	Alguns botecos em madeira e outros em alvenaria, bares e restaurantes; trapiche em madeira; embarcações pequenas; pessoas que trazem consigo mercadorias, aguardando a saída de barcos.	Uso comercial, porto para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, de localidades mais próximas, como as ilhas.
Trapiche União	Intenso fluxo de pessoas e mercadorias; trapiche em madeira; bares, restaurantes e lanchonetes; embarque e desembarque de pessoas; depósitos de trigo, pimenta e cacau; concentração de pessoas e embarcações.	Uso comercial; porto principal, para atracamento de embarcações de maior porte; ponto de encontro.

Feira-porto Pedro Teixeira	Concentração de pessoas e mercadorias; porto; feira do açaí; galpões em alvenaria que abrigam feira do peixe e da farinha e de outros produtos; movimento de trabalhadores autônomos; mercadores da cidade e do interior; barracas de madeira para comércio de produtos diversos; bares e restaurantes; carrinhos de mão, carroças e bicicletas em movimento ou estacionados.	Atividade comercial formal e informal ligadas ao circuito inferior da economia urbana; serviços diversos; atividade portuária; uso doméstico da água do rio; ponto de encontro dos moradores do Município.
Trapiche do Gaia	Concentração de pessoas e mercadorias; atividade portuária; posto flutuante de combustível; grande trapiche em madeira; intensa circulação de pessoas; bares, restaurantes, lanchonetes e as mais variadas formas de comércio.	Comercialização de produtos diversos; lazer; abastecimento de óleo; embarque e desembarque de pessoas e mercadorias; importante ponto de encontro; uso comercial e uso residencial.
Trapiche da Paragás	Alguns ambulantes; grande depósito em alvenaria para botijões de gás; balsas atracadas ao trapiche em madeira; um boteco (bar e restaurante); depósito de peixe e camarão vindos de Limoeiro do Ajuru; barcos que fazem o percurso Baião-Mocajuba-Cametá; circulação de pessoas e mercadorias.	Comercialização de botijões de gás, peixe e Camarão; atividade portuária em pequena escala; uso comercial; porto intermunicipal.
Complexo da colônia de pescadores	Galpão em madeira; trapiche; fábrica de gelo; embarcações de pequeno porte atracadas ao trapiche; movimento de pescadores, compradores de pescado e de usuários de transporte fluvial.	Atividade portuária de pequena escala; lazer no rio; festas religiosas; compra e venda de pescados e gelo.
Porto da Ambulancha	Grande trapiche em madeira; barcos escolares, militares, lancha militar e ambulancha; posto flutuante de combustível; embarque/desembarque de pessoas e mercadorias; posto de saúde.	Serviços de saúde, segurança e transporte escolar; contemplação da paisagem; banhos no rio.

Quadro 01 — Espaços de vivências ribeirinhas na orla do rio Tocantins (Cametá-Pa)

Fonte: Trabalho de campo, jul. e ago. 2010.

Elaboração: Gesiane Trindade e Saint-Clair C. da Trindade Jr.

Em primeiro lugar, é preciso salientar que estes espaços são representativos dessas vivências. Por meio dos mesmos, elas se produzem e reproduzem intensamente. Entretanto, tais vivências não se restringem apenas a esses espaços. Para além da orla, esse modo de vida dá ânimo à cidade e é responsável pela sua dinâmica intraurbana como um todo.

Neste sentido, a orla é apenas uma das frações, talvez a mais expressiva, do espaço urbano onde tais vivências se manifestam, por meio de trocas de experiências, de encontros, de espontaneidades, de amizades e, ao mesmo tempo, ela é também o lugar de trabalho, de onde se retira o sustento da família. Caracteriza-se, sobretudo, como espaço que contribui para a reprodução da 'diferença' através de práticas 'residuais' que não se igualam às demais relações, responsáveis por difundir a sociedade urbana marcada, segundo Lefèbvre (2002), pela regulação econômica e pela padronização de valores socioculturais.

O urbano é, ainda, para o mesmo autor, um cumulativo de todos os conteúdos, resultado dos meios de produção, das técnicas, das riquezas e das obras da cultura, que se complementam e se negam, criando assim diversas maneiras de viver que definem modulações ou rupturas no cotidiano. É por excelência o lugar da simultaneidade das relações dos sujeitos.

Partindo dessa assertiva e com base na observação sistemática da paisagem em trabalho de campo, e, ainda, nos estudos de Costa (2010), foi possível identificar diversos usos, agentes e processos socioespaciais que caracterizam o urbano em Cametá. Na orla cametaense os usos estão voltados notadamente para o comércio, para os serviços e para a moradia, sempre em uma estreita relação com o elemento hídrico, o que demonstra a importância da beira-rio para a existência das atividades que aí se fazem presentes.

O uso residencial na orla é muito antigo. As primeiras edificações da cidade se deram inicialmente na faixa beira-rio que constitui hoje sua área central e que são reveladas pelas marcas do passado presentes na paisagem urbana, a exemplo do antigo casario, que desperta a atenção do observador que vê a cidade desde o rio. Posteriormente, houve uma expansão espontânea ao norte e ao sul da orla. Nesta última porção, onde predomina a produção mais recente do espaço urbano à beira-rio, observa-se a precariedade com que as residências foram instaladas (COSTA, 2010).

Os usos referentes aos serviços e comércio estão em toda a orla, mas se adensam na sua parte central, em função da feira permanente que ali se encontra, além da presença do mercado e de vários trapiches que possibilitam a circulação de mercadorias e pessoas. Segundo Costa (2010), este adensamento de atividades comerciais é responsável por uma espécie de 'privatização' de parte da orla fluvial. Isso acontece, uma vez que é muito recorrente a construção de trapiches particulares para uso da iniciativa privada e que acabam por dificultar o atracamento de barcos, ao mesmo tempo em que impedem o uso contemplativo do rio pela população em geral.

Para além dos usos já mencionados, a orla também é lugar de lazer e de contemplação da paisagem fluvial e da floresta. Isso é bem flagrante na porção norte da mesma, onde se encontra a praia da Aldeia e seu entorno. Aí atividades voltadas para o lazer se fazem presentes com certo destaque. Este espaço proporciona uma das formas de encontro da população com o rio, favorecendo, assim, ao lazer e às manifestações lúdicas diversas.

Tais usos são definidos por diversos agentes produtores do espaço⁷. A propósito da tipologia de agentes apontada por Corrêa (1993), destacaremos alguns que se fazem presentes no espaço urbano da orla de Cametá, a saber: os proprietários de comércios e serviços, o Estado e os grupos sociais excluídos. Outros agentes identificados por esse autor para as cidades em geral, a exemplo dos promotores imobiliários e mesmo os proprietários de meios de produção, parecem não assumir tanta importância no contexto local.

Os proprietários dos meios de comércios e serviços necessitam de terrenos relativamente amplos que satisfaçam aos requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas (CORRÊA, 1993). Para a compreensão da produção do espaço urbano em Cametá é necessário que esta categoria de agentes seja relativizada, uma vez que não se tratam de grandes empreendedores, mas de proprietários de comércios de pequeno e médio porte e de estabelecimentos que fornecem serviços de uma forma geral. Estes agentes são os responsáveis, em grande proporção, pela dinâmica econômica da cidade e, também, por parte do movimento de sua orla fluvial.

Outro agente produtor do espaço urbano identificado na orla fluvial foi o Estado. Segundo Corrêa (1993), a atuação do Estado pode se dar de forma direta, através de obras públicas, por exemplo, ou indireta, por meio dos incentivos à iniciativa privada. É, por isso, uma ação complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica e os interesses de classes e de grupos sociais. Em Cametá sua ação está representada na orla pela existência de prédios públicos, como o posto de saúde junto a um trapiche municipal; por meio da instalação de infraestrutura, a exemplo do porto da balsa; e pela realização de obras diversas, dentre as quais se destaca a requalificação de alguns espaços à beira-rio, bem como o cais de arrimo, construído com vistas à contenção dos efeitos do processo erosivo fluvial.

A produção do espaço pelos grupos sociais excluídos pode ser constada na paisagem através, por exemplo, da precariedade de suas habitações. A produção desse tipo de espaço para fins residenciais é revelada, antes de tudo, por formas de resistências e, ao mesmo tempo,

⁷ Segundo Corrêa (1993), a complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização do espaço, mantendo-o simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado.

⁸ Regionalmente as 'estivas' ou 'pontes' referem-se a passarelas erguidas sobre terrenos alagados ou sujeitos a alagamentos. São construídas em madeira, com pequenas tábuas cortadas de forma estreita e dispostas horizontalmente, sustentadas por colunas também de madeira. São, as mesmas, soluções imediatas para o acesso às moradias, aos pequenos comércios e aos serviços em áreas de várzea ou igapó com infraestrutura precária.

estratégias de sobrevivência e na luta desses grupos pelo direito à cidade (CORRÊA, 1993). Na orla de Cametá a produção de espaços por esses agentes é verificada notadamente na sua porção sul. Nela há moradias diversas que anunciam condições precárias de vida, dada a ausência de coleta de lixo, de esgoto sanitário, de fornecimento de água, associadas às dificuldades de circulação e mobilidade, feita muitas vezes por meio de 'estivas' ou 'pontes'⁸.

Além desses agentes produtores do espaço urbano, segundo a tipologia de Corrêa (1993), também foi identificada a presença de agentes do circuito inferior da economia urbana. Segundo Santos (2008), esse circuito é resultado indireto da modernização, formado por indivíduos que se beneficiam parcialmente dos progressos técnicos. É constituído essencialmente por formas de capital não intensivo, por serviços e comércios não modernos feitos a varejo e em pequenas dimensões. Santos (2008) também destaca o considerável potencial de criação, de inventividade, dos sujeitos que, com suas atividades e estratégias, compõem esse circuito. Em Cametá a presença do circuito inferior é destacada, uma vez que a cidade possui como ponto nodal uma feira onde se comercializam diversos produtos, além de vários boxes, barracas, bancas e pequenos comércios no entorno da feira, onde a prática do pequeno comércio e a prestação de diferentes serviços é regular.

Os distintos usos e agentes do espaço urbano dão origem a processos socioespaciais que, segundo Corrêa (1993), constituem-se um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores do espaço, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade. Na orla de Cametá foram identificados quatro desses processos socioespaciais, a saber: centralização, coesão, segregação e inércia.

O processo de centralização dá origem à Área Central da cidade. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, de gestão pública e privada. Esta é uma área de destaque na paisagem urbana da cidade (CORRÊA, 1993), definida pelo processo de centralização iniciado ainda nos primeiros momentos de formação do espaço urbano de Cametá. E, por essa razão, a principal concentração de comércios e serviços se encontra na parte central de sua orla fluvial.

Esta concentração deve-se principalmente à importância da feira para a cidade e para além dela, a exemplo das vilas ribeirinhas relativamente próximas e de outros municípios da sub-região do Baixo Tocantins que compõem a hinterlândia de Cametá. A feira, portanto, é um importante nó de circulação e de atração tanto da população da sede municipal quanto da população do restante do Município e daqueles outros que lhe são vizinhos. Constata-se também que esta concentração se dá em função dos serviços oferecidos pela Área Central, como a comercialização de mercadorias e os portos destinados ao transporte fluvial que aí se encontram.

Outro processo que se identificou na orla cametaense, foi o de coesão. Ele é definido por ser um movimento que leva as atividades a se localizarem juntas, que podem ou não manter ligações diretas entre si, e que exigem contato face a face de quem as pratica (CORRÊA, 1993). No caso de Cametá, trata-se de um processo que ocorre simultaneamente ao de centralização, dada à diversidade de produtos e serviços que são oferecidos e comercializados na Área Central ou em suas proximidades, na maior parte das vezes com um alto grau de complementaridade.

O processo de segregação define especificamente a divisão social do espaço, revelada, sobretudo, pela segregação residencial, pois é uma expressão espacial da separação de classes e grupos diferentes. (CORRÊA, 1993). Este processo também é observado na orla fluvial de Cametá, ainda que a presença de classes sociais extremas não seja algo marcante nas cidades

ribeirinhas amazônicas. Não obstante, é possível visualizar a presença de residências bastante precárias - por exemplo, na porção sul da orla - e de outras, com melhores instalações e acabamentos – situadas na porção central da orla, em decorrência das vantagens locais, e na porção norte, dada às proximidades da praia da Aldeia e das amenidades naturais existentes.

Também foi identificado na orla fluvial da cidade o processo de inércia, que se define pela permanência na organização intraurbana de certos usos em determinados setores da cidade, com relativa preservação da forma espacial e de seu conteúdo (CORRÊA, 1993). Na chegada à cidade a partir do rio, chama atenção, de imediato, a presença das principais edificações religiosas na orla fluvial datadas de séculos passados e tidas como verdadeiros patrimônios históricos, arquitetônicos e culturais da cidade⁹. A manutenção e permanência dessas edificações devem-se ao simbolismo atribuído a elas e a seus conteúdos.

Tais processos, agentes e usos, associados a diferentes maneiras de existência e de vivências ribeirinhas, manifestam igualmente formas diversas de viver o urbano na Amazônia. Considerando que os espaços de vivência revelam, em grande parte, dimensões da vida cotidiana que estão para além das objetividades da reprodução das relações econômicas e que evidenciam diferenciações marcadas pelas práticas culturais e pela relação de pertencimento dos indivíduos e grupos para com seus espaços, recorremos, na pesquisa de campo, às memórias¹⁰ de sujeitos produtores do urbano na orla fluvial de Cametá e que narraram suas histórias pessoais relacionadas ao rio.

Alguns trechos das narrativas registradas são representativas de um ou de outro aspecto que revelam a importância do rio para a vida cotidiana da cidade, a exemplo do uso do mesmo como recurso e como espaço que dá suporte às atividades domésticas:

Minha vida, começo de vida foi começo de pesca. Todo tempo de pesca, trabalhar no sítio, pescar mapará, negócio de pari, negócio... Depois passou para malhadeira, depois passou pra matapi..." (Comerciante 01, 74 anos, outubro de 2010).

Quando chegar em qualquer localidade e perguntarem: "qual sua profissão?" Eu vou dizer: "sou pescador". Entendeu? Por que eu nasci na pesca, e vivo na pesca. Hoje, como ele acabou de dizer, na época do verão, a gente sobrevive um pouco da pesca, mas mais do frutivo da natureza, do açai. Hoje nós trabalhamos com açai, porque cada um de nós tem um terreno, então cada um de nós trabalha com açai, aí é que dá pra aumentar mais um pouco o peixe" (Pescador 01, 28 anos, outubro de 2010).

É como eu estou dizendo, quando chegava lá, a base alimentar era do rio. Tem camarão, tem peixe, tá entendendo? Aí era menos custo pro meu avô com a minha avó, era a pesca, de camarão, de peixe, ... açai (Comerciante 02, 50 anos, outubro de 2010).

Naquele tempo ninguém tinha balde de plástico, não tinha lata, não tinha nada. Era balde de folha, a gente usava balde de cuia. Era assim, carregava do porto, ia descer pela escada, carregava e levava (...) Na beira do rio, a gente deixava sentar assim, coava com pano colocava.. Era pote que a gente usava. Colocava no pote pra gente tomar (Aposentada 01, 79 anos, outubro de 2010).

O meu banho eu tomo no próprio rio, e o rio pra mim, eu considero, como naquele tempo em que eu me criei, em que nós usávamos água para tomar, numa talha, num pote, digamos assim, como a minha avó falava...

⁹ Destacam-se igrejas como a de São João Batista e a de Nossa Senhora das Mercês, situadas na parte central da orla, e também a igreja de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, ao norte da orla fluvial. Essas igrejas são construções que datam do século XVIII e XIX e marcam o processo de conquista do território amazônico e, especificamente, o cametaense. Além dos prédios religiosos, existem outros de igual valor histórico e patrimonial, mas que, no entanto, não compõem o acervo de formas espaciais que definem o processo de inércia em Cametá.

¹⁰ Buscou-se por meio desse procedimento registrar a história dos sujeitos e de sua vivência cotidiana dentro de um dado contexto considerado significativo para a análise. Constitui, assim, uma técnica de pesquisa que nos possibilita, mesmo que de forma singular, conhecer a vida em sociedade, haja vista que as narrativas sintetizam as relações sociais. Os registros foram feitos com base em critérios qualitativos (o morar na beira-rio, o desenvolver atividades ligadas ao rio, o trabalhar em um dos espaços de vivências aqui destacados, o de ter infância associada ao rio). No decorrer dos levantamentos, feitos em julho e outubro de 2010, foram narradas e gravadas 18 histórias de vida; em geral, por moradores mais antigos e por aqueles que exerciam algum tipo de atividade ligada ao uso do rio.

Nós tirávamos aquela água de lá. Eu digo dessa maneira, então, meu banho em casa é esse, na própria água. Até as minhas duas netinhas, uma tem um ano e a outra três anos, tomam banho com essa água aqui (Pescador 03, 48 anos, maio de 2010).

Muito presente na vida cotidiana dos moradores locais, o rio também é bastante utilizado para a circulação, para o transporte dos moradores, que, através dele, estabelecem seus deslocamentos cotidianos:

O rio, além dele de dar o alimento pra gente, é um meio de deslocamento. A gente vai para uma ilha ou então para uma vila, então é um meio de sobrevivência e comunicação pra outras vilas ou ilhas. É onde se descola através de barco, voadeira ou qualquer coisa (Comerciante 03, 58 anos, outubro de 2010).

(...) Ah, agora quando eu quero ir a Belém eu vou e pego aí no porto do Beleu e amanheço lá. Eu não gosto de andar de carro pra Belém, pegar aquilo e ir pra lá pra Carapajó, pegar o carro lá, não gosto. Eu vou aí e pego o 'Jubileu' ou outro barco e vou, e lá eu estico a minha redinha e lá me deito. Quando são cinco horas, eu chego lá em Belém (...) (Comerciante 04, 89 anos, outubro 2010).

Olha, sai daqui seis horas, o barco correndo bem, seis horas da manhã está lá, ou chega oito horas ou nove (...) Quando eu vou pra lá, eu vou pela água, e quando eu volto de lá, venho por terra (Pescador 02, 63 anos, outubro de 2010).

Não se confere ao rio, entretanto, o sentido eminentemente funcional ou associado às necessidades materiais da vida cotidiana. Além de suporte dessas necessidades, há uma dimensão lúdica e simbólico-cultural que se atribui a ele:

A gente vai tomar um banho, eu vou levar elas pra brincar (...) É ali na praia, final de semana, às vezes, quando dá, né, eu levo elas (...) Aí eu levo elas pra tomar um banho. Não é todo dia, de vez em quando" (Dona de casa 01, 32 anos, 19 de outubro de 2010).

A festa de São Pedro é a festa que reúne os pescadores. São chamados todos os pescadores a participar (...). E os barcos vêm enfeitados. Esse ano a gente veio num barco que, além de enfeitado, a gente vinha jogando pistola, entendeu? Compramos várias caixas de pistola. O povo já sabia: "festa do pessoal lá da colônia!". Tinha jogado pistola, pra encostar, entendeu? Aí atraca o barco aí no porto, termina a festa a gente volta pra nossas casas. É mais ou menos assim (Pescador 01, 28 anos, outubro de 2010).

A pesca, naquele tempo, a gente trabalhava era de parí, aquele rolo de parí, o matapi, que ainda tem hoje, que é esse daqui onde se pega o camarão. E paredão é um tipo de curral que o boto joga o peixe lá e a gente pega o peixe lá, né? Que hoje pra pegá já está difícil, né? (...) A gente põe o curral lá e ele vem pra jogar o peixe. Agora é quantia que está lá o curral. O paredão, aí a gente tem que dar o peixe pra ele. Ele vem, aí a gente dá na boca dele, ele pega o peixe e vai embora (Comerciante 03, ex-pescador, 58 anos, outubro de 2010).

A partir das narrativas dos sujeitos, pode-se perceber como se manifestam as diversas interações dos mesmos com o elemento hídrico. Trata-se de uma manifestação multidimensional, uma vez que o uso do rio se volta para fins de obtenção de recursos de subsistência e econômicos (a água, o pescado etc.), manifesta referências simbólico-culturais (a

feira de São Pedro como padroeiro dos pescadores, o simbolismo do boto nas atividades cotidianas etc.), lúdicas (brincadeira, banhos de rio etc.) e viabiliza o transporte regional (feito através de balsas, lanchas, barcos, canoas, rabetas¹¹ etc.).

São essas diversas formas de interação cidade-rio que imprimem também na orla fluvial da cidade configurações espaciais particularizadas por práticas de natureza sociocultural e econômica que remetem ao viver ribeirinho. Importante é destacar que propomos uma compreensão da vivência ribeirinha a partir do entrelaçamento desses aspectos por nós apontados, uma vez que tais expressões das relações sociais não se dão de forma separada, mas complementar.

As narrativas em seu conjunto permitiram revelar a forte ligação da cidade de Cametá com as dinâmicas da natureza. Mostraram ainda que, mesmo hoje, apesar da influência das novas redes técnicas que chegaram à região e à cidade, práticas como a circulação fluvial ainda são muito importantes¹², uma vez que a vida ainda é marcada por um ritmo mais lento, por um 'tempo lento', conforme propôs Santos (1996), que faz da orla fluvial um 'espaço opaco'¹³ em face da modernização em curso na região.

Essas características tornam Cametá representativa das 'cidades da floresta', como propôs Trindade Jr. (2010), ao considerar que esse tipo de cidade, em geral, guarda como característica a dinâmica de pequena cidade fluvial, com forte relação com a natureza e intensa relação com a sub-região na qual está inserida. Elas são registros de um modo de vida não moderno e de um 'tempo mais lento', sendo estes elementos destaques de algumas sub-regiões da Amazônia, como é o caso do Baixo Tocantins.

Ainda por meio das narrativas dos sujeitos que produzem o espaço da orla fluvial foi possível reconhecer alguns objetos/símbolos que fazem parte da forte interação da cidade-rio já apontados por Silva e Malheiro (2005). Percebe-se nos relatos a importância do elemento hídrico como responsável pelo movimento que possibilita as trocas de mercadorias, de informações, de experiências de vida e de práticas culturais. Da mesma forma, o objeto barco ganha relevância, uma vez que ele é um essencial instrumento/meio de trabalho que viabiliza essas trocas; ao mesmo tempo, representa o elo entre a população local e o rio. Por fim, temos o trapiche, um objeto espacial não menos importante no contexto dos relatos analisados, pois ele sintetiza a saída e a chegada de um encadeamento de relações que envolvem mundos diversos, o da cidade e o seu entorno.

Intervenções urbanas voltadas para a Orla Fluvial

As políticas de ordenamento urbano pressupõem ações, relações e interesses de diferentes sujeitos, aí incluindo as classes hegemônicas, os grupos sociais excluídos e o Estado. Este último agente se apresenta muitas vezes como mediador da correlação de forças entre grupos e classes; em outras, assume um papel que viabiliza a reprodução de interesses hegemônicos; e, em outros momentos, com o fim de obter legitimação, incorpora reivindicações e demandas de setores subalternos. É partindo dessas premissas que consideraremos as ações do Estado em face das interações cidade-rio em Cametá.

conforme observamos anteriormente, na orla fluvial da cidade estão inscritas vivências ribeirinhas, e elas carecem de condições necessárias para sua (re)produção. Nesse sentido, uma das obras mais reivindicadas pelos principais sujeitos que dão vida a esses espaços, conforme aponta Costa (2010), é a construção de trapiches públicos que facilitem o atracamento

¹¹ Pequenas embarcações construídas em madeira e movidas a motor, muito utilizadas no transporte de passageiros e mercadoria através dos rios na região amazônica.

¹² A localização de Cametá à jusante do Tocantins possibilitou que a construção da barragem da hidrelétrica de Tucuruí impactasse o território municipal. Isso pode ser constatado, por exemplo, na diminuição da quantidade e variedade do pescado e na alteração do nível de várzea, que, por sua vez influencia a produtividade agrícola (TRINDADE JR., 2008). Outros fatores também alteraram a dinâmica local, principalmente a partir das políticas desenvolvimentistas que se iniciaram nos anos 1960, a exemplo da PA-156, da PA-151 e da BR-422. Mesmo com todas essas mudanças, a circulação fluvial não foi anulada, principalmente na margem esquerda do rio Tocantins, onde se localiza a sede municipal.

¹³ As noções de 'espaço opaco' e de 'tempo lento', à maneira de Santos (1994), não sugerem a ideia de atraso ou mesmo de subdesenvolvimento; pelo contrário, deslocam olhares para práticas socioespaciais ricas em sociabilidades e reveladoras de potencialidades políticas, considerando ser os mesmos a força de populações pobres e excluídas, dada a riqueza das expressões sociais aí presentes.

¹⁴ Entrevistas pertencentes ao arquivo do Grupo de Estudos e Pesquisa sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade na Amazônia (GEOURBAM) e realizadas por Gleice Kelly Gonçalves da Costa, em fevereiro de 2009.

das embarcações. Outra demanda é a construção de 'estivas' em áreas da orla extremamente necessitadas, como na sua porção sul, onde a população improvisou 'pontes' para a circulação cotidiana. Além disso, o esgoto e o lixo que são despejados no rio causam mau cheiro e ocasionam problemas de saúde, pois muitos ali tomam banho, principalmente as crianças.

Das obras realizadas pelo poder público (federal, estadual e municipal) na cidade, sete delas estão na orla fluvial da cidade, a saber: a) calçadão e muro de arrimo (governo federal e estadual e Centras Elétricas do Norte do Brasil S.A - Eletronorte), b) revitalização da Praça dos Notáveis e da Igreja São João Batista (governo municipal), c) requalificação da Praça das Mercês (governo municipal), d) revitalização do complexo da Aldeia (governo municipal), e) construção do Porto da Balsa (governo estadual), f) construção do mercado de peixe e carne (governo municipal e estadual), g) revitalização da feira livre (governo municipal).

A rigor, as obras refletem a falta de prioridade para com aquelas demandas da população que vivencia os espaços considerados aqui ribeirinhos. São obras que apresentam dificuldades para suas conclusões, a exemplo do novo mercado, do porto da balsa, da requalificação da feira e a segunda parte do calçadão e muro de arrimo da 'frente da cidade'.

Ressalta-se a dificuldade em ter acesso aos documentos e projetos públicos que nortearam as obras identificadas na orla fluvial de Cametá, mesmo as mais recentes. Das obras em andamento, observou-se que somente a segunda parte do calçadão e muro de arrimo está em fase de construção conforme o previsto e com data de conclusão definida.

Outras obras, mesmo praticamente concluídas ainda não foram entregues à população, a exemplo do novo mercado. Durante o trabalho de campo, notou-se que ele está praticamente concluído, faltando apenas instalações elétricas e acabamentos hidráulicos. Ainda assim, nada é feito no sentido de agilizar sua conclusão. Percebe-se que um de seus galpões, por ser um local aberto, serve de abrigo para animais e está constantemente inundado pela água da chuva. Segundo informações obtidas junto à SETTOB (Secretaria Municipal de Transportes, Terra e Obras de Cametá), um dos motivos para que esta obra não tenha sido devidamente inaugurada deve-se a impasses de gestão entre os dois níveis de governo responsáveis por sua execução.

A requalificação urbana da feira vive outro impasse, pois, para a SETTOB, ela não é tida como uma obra prioritária, haja vista que as atividades ali exercidas desenvolvem-se normalmente, a despeito de sua conclusão. As narrativas dos sujeitos diretamente envolvidos na dinâmica desse espaço, entretanto, sinalizaram para outra interpretação, uma vez que os galpões ali existentes necessitam de acabamentos que possibilitariam melhores condições de trabalho. Assim, almeja-se a ajuda da prefeitura para que, com a parceria entre feirantes e poder público, a obra possa ser concluída.

A cidade de Cametá também vive outro problema: a conclusão do porto da balsa. Esta obra possibilita, de forma mais rápida, a entrada de cargas e veículos mais pesados na cidade. Apesar de já estar em funcionamento, ele nunca foi inaugurado. Atualmente o porto da balsa carece de acabamentos e melhoramentos, a exemplo da sua rampa de acesso, que se encontra, em parte, deteriorada pela ação das águas do rio Tocantins. Esta é mais uma obra que reflete o processo de burocratização que atinge os melhoramentos urbanos na faixa de orla cametaense, que, diante do que foi constatado, não aparece nas agendas dos níveis de governo envolvidos como prioritárias, não obstante a importância da orla fluvial e do rio para a dinâmica da cidade.

De maneira geral, diante da extensão e da importância dessa fração do espaço urbano, foi constatada a insuficiência de infraestrutura e obras que se voltem para as demandas de natureza ribeirinha. Há uma preocupação do poder público local, notadamente com obras voltadas para o embelezamento da cidade e para torná-la competitiva do ponto de vista turístico, conforme se contata nas entrevistas realizadas com agentes do poder público local¹⁴:

Construindo um terminal hidroviário vai acabar aquela bagunça que existe lá na frente. Todos os barcos encostam lá, não tem horário, não tem como fiscalizar. É porto particular, a prefeitura não tem gerência. Tem um projeto de construção do cais de arrimo por conta da erosão que existe no centro da cidade. Então, depois de feito esse cais, que vai de lá até na praia da Aldeia, aí a prefeitura tem a intenção de construir praças, polos turísticos, voltados à questão do desenvolvimento. Aquilo que eu te disse, porque nós temos um potencial turístico. Ele não é nem utilizado (Assessor Jurídico de Cametá, 32 anos, fevereiro de 2009).

Olha, eu vejo três importâncias de uma cidade na beira do rio. A primeira é de transporte, é uma via de acesso, pra te dizer a verdade, a única. Pra ti sair de Cametá tu tens que rodar lá por Tucuruí, dá uma volta de 200 km, aí dá mais uma volta lá por Tailândia, quase 500 km. A segunda é uma via de subsistência. Nós temos um rio muito pouco poluído, graças a Deus. E a terceira, é via turística, Com esse projeto que nós temos - de reformulação da orla, a construção do cais de arrimo, porque tem parte da cidade que tá caindo; revitalização de alguns pontos; construção do parque turístico de Cametá-Tapera -, nós estamos tentando implementar a política também de turismo no Município (Secretário Municipal de Transportes, Terras e de Obras de Cametá, 38 anos, fevereiro de 2009).

Ainda que as entrevistas revelem uma preocupação e certo reconhecimento da face ribeirinha da cidade, uma vez que é admitida a grande importância dos sujeitos que interagem com o rio para a economia e a cultura cametaense, parece haver um distanciamento entre as ações efetivas, que seguem determinadas prioridades e definem formas de visibilidade da cidade e das ações políticas em jogo e a multidimensionalidade da interação cidade-rio que a pesquisa revelou.

Mesmo obras necessárias às vivências cotidianas na orla fluvial, só ganham maior projeção quando associadas à preocupação com a possibilidade de atratividade turística que podem trazer, como é o caso da contenção do processo erosivo existente na orla, fenômeno este que causa sérios transtornos aos que trabalham, moram e usam a beira-rio cotidianamente:

A nossa maior preocupação é com a orla fluvial, entendeu? E aí conseguimos agora - através do deputado Gerson Peres, mais o governo do Estado, mais um convênio com a ELETRONORTE - a continuação do cais de arrimo, porque essa erosão aqui da cidade vem de décadas. Se eu não me engano, a São João Batista, que é a primeira rua agora, tinha umas duas ruas na frente dela, que a erosão levou. Então, Cametá, como se diz..., continua a ver navios com essa questão (...) Vários navios aí pra conter a erosão não surtiu o efeito esperado (Secretário Municipal de Transportes, Terras de Obras de Cametá, 38 anos, fevereiro de 2009).

Tem sido feita a construção, por exemplo, da orla da cidade. Bem aqui embaixo do porto da feira, se você for olhar em frente à Igreja São João Batista, a orla da cidade quebrou por conta da correnteza. Mas já está em andamento uma nova construção que vai ser feita pra melhorar a orla da cidade que foi quebrada. A Secretaria do Meio Ambiente vem trabalhando, conscientizando o povo, tem feito palestras com o feirante, com as pessoas que viajam, vão conscientizando com relação ao rio, à importância do rio, porque, se o nosso rio vier sofrer drásticas transformações, aí sofreremos juntos, né? Nós sofreremos também (Administrador da feira, 33 anos, fevereiro de 2009).

Também é admitida à burocratização das obras na orla cametaense, sendo essa uma situação que secundariza as prioridades e demandas dos agentes produtores do espaço urbano ribeirinho. Por outro lado, as vivências na orla fluvial da cidade de Cameté são prejudicadas tanto pela falta de infraestrutura que facilitem sua reprodução, quanto pela burocratização a qual as obras são submetidas, uma vez que é recorrente a intensidade de conflitos políticos em relação aos interesses que envolvem essas obras e que retardam as conclusões dos projetos concebidos:

Nós temos um terminal hidroviário pronto no Município, que foi feito pelo governo do Estado. Tá semiacabado! É lá onde é o Porto da Balsa. Lá só se faltou fazer o terminal de descarga de passageiro, porque a balsa em si tá pronta. O terminal de carga tá pronto, faltando o de passageiro. Só que o governo do Estado nunca repassou a obra e nunca concluiu e a Prefeitura não tem como concluir também (Assessor jurídico da Prefeitura de Cameté, 32 anos, fevereiro de 2009).

O que a gente fez primeiro foi essa praça aqui. Essa Praça das Mercês, que era uma favela a céu aberto, então pegou fogo a feira. Quem era feirante ficou de lado. Quem não era, houve uma ocupação desorganizada e ficou a céu aberto. Nós conseguimos recuperar essa praça e pretendemos organizar a feira, porque o governo pegou o dinheiro e gastou no que não devia e agora tá inadimplente e esse recurso não vem. Não terminaram as feiras e estamos tentando fazer. Estamos esperando a governadora vir inaugurar o mercado de peixe e de carne pra reorganizar a parte aí da orla. O cais de arrimo já tá sendo feito e essa gente tá esperando e vamos ver aí pra frente (Secretário Municipal de Transportes, Terras e Obras de Cameté, 38 anos, fevereiro de 2009).

Conforme já enfatizado, a cidade apresenta uma especificidade, que é justamente sua característica de cidade tradicional ribeirinha que se inseriu de forma diferenciada nas políticas recentes de ordenamento territorial (TRINDADE, JR., 2008). Assim, entendemos que, dessa forma, ela necessita de políticas públicas também diferenciadas que possam ir ao encontro das suas demandas; fato que parece não estar sendo muito bem reconhecido pelas ações do Estado em Cameté.

Podemos exemplificar esta assertiva com a situação que acontece com o único trapiche público que a cidade possui. Este trapiche está localizado junto ao posto municipal, ao sul da orla, contrastando com o local onde o fluxo tanto de pessoas, quanto de embarcações e mercadorias é mais intenso, que é a parte central da orla. Ainda neste trapiche está presente uma placa que informa claramente a proibição de cargas e descargas de mercadorias naquele local. Com isso, o que se percebe é que o único trapiche da prefeitura, e que revela a presença do poder público na orla, negligencia algumas das demandas da população, que carece de um trapiche que sirva de suporte para o embarque e desembarque de suas mercadorias. A localização do trapiche também não favorece à atividade dos ribeirinhos que vão até a cidade para comprar na feira, ou utilizar serviços da Área Central, haja vista que ele se encontra na porção sul da orla.

Considerações Finais

Seguindo a perspectiva da produção social do espaço (LEFÈBVRE, 2001, 2002, 2008), entendemos que estudar a forma cidade, requer necessariamente o estudo de seu conteúdo, o

urbano. Buscou-se discutir a forma de viver o urbano em uma fração da cidade, a orla fluvial de Cametá. Essa mesma fração da cidade é, por excelência, espaço do valor de uso. No entanto, nem sempre essa dimensão é devidamente reconhecida nos diversos níveis de tomada de decisão e de definição de ações voltadas para o ordenamento urbano.

A cidade referenciada em nossa análise imprime em sua orla vivências que são possibilitadas pelo cotidiano e reproduzidas pelo modo de vida ribeirinho. Esses espaços de vivências podem ser compreendidos como lugares onde há a possibilidade da reprodução da diferença. Eles inspiram a perspectiva de outras urbanidades enquanto virtualidades, uma vez que ali há uma grande relevância dada à dimensão do uso, pouco comum nas novas formas de sociabilidades urbanas, que conduzem normalmente a uma tradução das formas espaciais e de seus conteúdos como espaços-mercadoria.

Importante é destacar a forma como as permanências se revelam na paisagem urbana de Cametá. Diferentemente de outras cidades, também estudadas em outros momentos de nossa pesquisa, onde as mudanças são mais presentes e os espaços de vivências e de resistências ribeirinhas se apresentam de maneira puntiforme, em Cametá, onde as transformações regionais são menos impactantes, aquele tipo de espaço se manifesta de forma mais zonal ou em manchas ao longo da orla fluvial. Nesse caso, se esses mesmos espaços revelam-se como residuais do ponto de vista de sua extensão no contexto do ordenamento urbano, não são tão residuais assim e considerarmos a densidade de relações e de conteúdos sociais neles presentes.

A análise dos usos, dos processos e dos agentes produtores do espaço urbano, permitiu imergir na densidade desses mesmos espaços aqui tratados como sendo de vivências ribeirinhas. As narrativas dos sujeitos, nesse sentido, foram fundamentais para a compreensão do viver ribeirinho na cidade, uma vez que elas retrataram o cotidiano, os costumes, as crenças, o imaginário e o trabalho da população citadina que interage com o rio. Assim, muito nos dizem desse modo de vida, de suas formas espaciais e de suas práticas sociais cotidianas. Ao mesmo tempo, elas configuram uma morfologia social vivida e revelam diferentes tempos na relação cidade-rio que é transcrita de forma orgânica para o espaço socialmente produzido.

O mesmo não se pode dizer das intervenções urbanas que se voltam para a orla da cidade. Ainda que exista um imaginário político-burocrático que interpreta a relação cidade-rio valorizando algumas de suas dimensões, não há, todavia, um alcance das políticas públicas no sentido de interpretar tal interação quanto à multidimensionalidade que caracteriza a natureza das diversas relações que se fazem presentes na orla fluvial da cidade.

Ademais, por serem imersas em um nível de burocratização intenso e igualmente conflituoso, as poucas intervenções presentes na orla muitas vezes ocultam a natureza social que se faz presente nesse espaço, que diz respeito a uma lógica muito mais orgânica do que organizacional (SANTOS, 1996) de reprodução de relações, pautada, ainda, em uma estreita interação com o ritmo e o tempo da natureza.

Portanto, percebe-se que o viver ribeirinho, que cotidianamente produz e reproduz o espaço da orla, ainda carece de leituras e de olhares que tornem visíveis as práticas cotidianas do sujeito e, ao mesmo tempo, projetem-nas como parte de tomadas de decisão em que as experiências econômicas, lúdicas, sociais e simbólico-culturais dos agentes que ali se fazem presentes sejam mais marcantes nas formas de conceber o ordenamento urbano por parte das esferas públicas em nível local, estadual e federal.

Essa sintonia entre concebido e vivido se faz necessária, uma vez que, conforme constatado, não obstante as mudanças que as novas redes técnicas proporcionam, o espaço da

orla é produzido essencialmente pela espontaneidade, por sociabilidades orgânicas e por vivências lúdicas e com sentido de obra que retratam muito bem o cotidiano e a dimensão do espaço vivido de uma face urbana, nem tanto residual, ainda muito presente em cidades da Amazônia ribeirinha, como é o caso de Cametá.

É nesse contexto que trapiches, feiras, portos, navios, barcos, canoas, rabetas, dentre outros elementos, compõem um microcosmo de relações, nem sempre reconhecido no plano das políticas urbanas, mais preocupadas com um tipo-padrão de estética urbana e com o potencial de atratividade econômica a ser exercido pela cidade, deixando com isso aqueles sujeitos produtores de espaços de vivências ribeirinhas relativamente à margem de suas intenções e ações.

Esta parece ser uma questão que revela um desafio para pensar as cidades amazônicas considerando a diversidade e as diferentes particularidades da vida urbana no âmbito das políticas públicas. Tais políticas, não raramente, tendem a materializar, na escala local, representações do espaço que se originam em outras escalas geográficas e que se distanciam de questões e demandas consideradas regionais e locais. Os espaços de vivências ribeirinhas, por seu turno, parecem reafirmar outra racionalidade, em forma de resistências; e que passam a exigir a consideração, nas agendas de planejamento e gestão, de outras concepções de cidade, tanto no que se refere à sua estética, ou seja, à sua “morfologia espacial”, quanto no que diz respeito às suas relações, portanto, à sua “morfologia social” (LEFÈBVRE, 2001).

Referências

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1993. (Série Princípios)

_____. “A periodização da rede urbana na Amazônia”. In: _____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 181-253.

COSTA, G. K. G. Cametá: interações cidade-rio na orla fluvial de um núcleo urbano ribeirinho do Baixo Tocantins. Relatório de Pesquisa (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica) – Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-graduação, Universidade Federal do Pará. Belém: [s.n.] 2010.

LEFÈBVRE, H. O direito à cidade. 5ªed. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. Revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

_____. Espaço e política. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MIRANDA, E. “**Cametá**: análise de uma paisagem amazônica”. In: TRINDADE JR., S-C. C.; TAVARES, M. G. C. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: Edufpa, 2008. p. 93-107.

NASSER, A. C. A; FUMAGALLI, M. “A opressão da equivalência, as diferenças”. In: MARTINS, J. S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 25-37.

OLIVEIRA, J. A; SCHOR, T. “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, 2008. p. 15-26.

POMPEU, J. D. P. **Evolução territorial e urbana do Município de Cametá**. Cametá: Novo Tempo, 2002.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Nobel, 1996.

_____. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos: São Paulo: Edusp, 2008.

SEABRA, O. C. L. "A insurreição do uso". In: MARTINS, J. S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, M. A. P.; MALHEIRO, B. C. P. "FACES ribeirinhas da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença". In: TRINDADE JR., S-C.; SILVA, M. A. P (Orgs.) **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.

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

_____. **A cidade e o rio na Amazônia**: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais. Projeto de Pesquisa vinculado à Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da UFPA. Belém: [s.n.] 2008.

_____. "Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional". *Cidades*, Presidente Prudente, **Grupo de Estudos Urbanos**, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul-dez. 2010.

TRINDADE JR., S-C. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. "A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém". In: TRINDADE JR, S-C. C.; SILVA, M. A. P. (Orgs.) **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.

Endereço para Correspondência

Gesiane Oliveira Trindade —

E-mail: larascsc@hotmail.com

Recebido em 28 de agosto de 2011

Revisado pelo autor em 22 de setembro de 2011

Aceito em 28 de outubro de 2011