

Presidente Prudente - SP

2017



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
JÚLIO DE MESQUITA FILHO - CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG

**PEQUENAS CIDADES DO NORDESTE DO PARÁ: MARITIMIDADES DA  
AMAZÔNIA**

ROGÉRIO SOUZA MARINHO

Presidente Prudente - SP

2017

MARINHO, Rogério Souza.

S Pequenas cidades do nordeste do Pará: maritimidades da  
--- Amazônia / Rogério Souza Marinho. - Presidente Prudente : [s.n],  
2017

--- f. : 425.

Orientador: Nécio Turra Neto

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de  
Ciências e Tecnologia

Inclui bibliografia

1. Urbanização. 2. Cidade. 3. Amazônia. I. Marinho, Rogério  
Souza. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e  
Tecnologia. III. Pequenas cidades do nordeste do Pará:  
maritimidades da Amazônia.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
JÚLIO DE MESQUITA FILHO - CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG

ROGÉRIO SOUZA MARINHO

**PEQUENAS CIDADES DO NORDESTE DO PARÁ: MARITIMIDADES DA  
AMAZÔNIA**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita Filho, *campus* de Presidente Prudente (FCT-UNESP), como requisito para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Nécio Turra Neto.

Presidente Prudente – SP

2017



Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Seção Técnica de Pós-Graduação  
Rua Roberto Simonsen, 305, CEP 19060-900, Presidente  
Prudente-SP.  
Tel: (18) 3229-5417 posgrad@fct.unesp

## BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Nécio Turra Neto  
**Orientador (UNESP/FCT)**

---

Profa. Dra. Eda Maria Goes  
**(UNESP/FCT)**

---

Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker  
**(UNESP/FCT)**

---

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral  
**(UFPA)**

---

Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos  
**(UNIFAP)**

Presidente Prudente, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

Resultado: \_\_\_\_\_

*Aos meus amores, Gabriela e Gabriel.*

## AGRADECIMENTOS

Ao final deste percurso, muito e a muitos tenho a agradecer. Primeiro, é justo, necessário, e, acima de tudo, prazeroso agradecer a Deus, Senhor de minha vida e ao Senhor Jesus Cristo, meu Salvador, cujo amor, misericórdia e proteção me alcançaram. Graças dou pela saúde mental, física e espiritual, indispensáveis para que eu pudesse chegar ao final deste árduo percurso.

Agradeço a minha amada esposa, Gabriela, pelo seu companheirismo, compreensão e auxílio, ao longo deste período de estudo. Juntamente com minha gratidão e agradecimento, segue também um enorme e sincero pedido de desculpas pelos muitos momentos de ausência, os quais ocorreram inclusive quando estive presente ao seu lado. Este pedido de desculpas também estendo ao meu amado filho Gabriel, que chegou em meio a este trabalho e encheu minha vida de alegria, mas que também, em muitas ocasiões, minha ausência lhe alcançou.

Também agradeço aos meus amados pais, Marlete e Marinho, cuja casa foi base para a realização dos trabalhos de campo. Mas não agradeço apenas por isso. Agradeço, sobretudo, pelo amor, acolhida e a atenção que recebi nos momentos em que estive com eles.

Um agradecimento, em especial, devo ao Prof. Dr. Nécio Turra Neto, por optar em orientar este trabalho. Agradeço por sua atenção, dedicação, compreensão e, sobretudo, por sua paciência. Agradeço por sua contribuição e esforço na construção do caminho a ser seguido para a execução da pesquisa, bem como de seu interesse pela pesquisa. Enfim, por tudo o que fez, meu sincero muito obrigado, que não é mais simplesmente ao orientador, mas a um amigo.

Também sou grato aos amigos Rogério Miranda, Marcos Alexandre, Hugo Serra, Gleice Menezes, Michel Lima e Ronaldo Braga, pelos debates acerca da temática deste trabalho, no qual muito contribuíram para a elaboração. Agradeço, ainda, à Thaís Portela, Francileno Trindade, pela elaboração de mapas. Não poderia deixar de agradecer a Rodrigo Santos, pelo apoio no desenvolvimento da primeira atividade exploratória de campo, em Salinópolis, bem como ao conhecimento de quem vivencia a dinâmica

socioespacial e interage cotidianamente com os sujeitos sociais desta cidade litorânea. Da mesma forma, a gratidão se estende à Karine dos Santos, discente do curso de geografia e moradora da cidade de São João de Pirabas; suas informações valiosas sobre a cidade e a discussão de sua dinâmica socioespacial possibilitaram um melhor direcionamento na compreensão desta pequena cidade litorânea da Amazônia.

Não poderia de deixar de agradecer a Dona Neide, ao Tiago e ao Rodolfo, companhia compartilhada nos períodos que passei em Presidente Prudente.

Por fim, agradeço ao apoio institucional recebido pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA); ao Laboratório de Estudos Agrários e Regionais (LERASSPA/UNIFESSPA), por me conceder um espaço para a realização das atividades ligadas a este trabalho; à Universidade Federal do Pará (UFPA); e ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP).

A todos, meu sincero muito obrigado!!!



*“Hoje, a natureza é histórica... inclusive o chamado “meio ambiente”. Seu valor “local” é relativo, ou, em todo caso, relativizado”.*

Milton Santos

## RESUMO

Esta pesquisa de doutorado volta-se à apreensão da relação cidade e natureza na Amazônia. Sua abordagem tem como foco a análise e compreensão da relação espacial constituída entre a cidade e o mar no litoral do estado do Pará, aqui considerada como uma particularidade socioespacial no contexto regional amazônico. Para tanto, analisa-se, a partir do estudo empírico das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, objetos, relações e práticas socioespaciais, entendidas como expressões de maritimidades urbanas na Amazônia.

Para desenvolver esta proposta da pesquisa, discorre-se, inicialmente, sobre a relevância de pensar a natureza na Amazônia como um espaço social e, nesse sentido, o mar como uma dimensão da sociedade, importante na compreensão das cidades amazônicas em destaque. Aborda-se, neste primeiro momento, o conceito de espaço, aqui tomado como um instrumento analítico pertinente para a apreensão do mar, não apenas como um objeto natural ou a parte da sociedade, mas como a base geográfica da vida e das relações sociais produzidas ao longo do litoral paraense, nas cidades ali estabelecidas historicamente. Ressalta-se, assim, mais uma forma de manifestação da relação homem e natureza na Amazônia, para além do rio e/ou floresta, no caso, relação sociedade e mar.

Num segundo momento, procura-se reconhecer, a partir da relação entre região e a categoria particularidade, os principais elementos geográficos da microrregião do Salgado Paraense. Para tanto, utiliza-se, neste momento da pesquisa, de conceitos como formação socioespacial e configuração espacial, da dialética lukacsiana entre universal, particular e singular e de um conjunto de dados secundários, que busca auxiliar tanto na apreensão da diferenciação do litoral paraense, quanto na particularização da microrregião em destaque.

Por fim, no terceiro momento da pesquisa, aborda-se, empiricamente, as realidades urbanas das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas. Nestas cidades litorâneas, a partir da análise de portos, praias e orlas, buscou-se apreender dinâmicas e processos para a análise das espacialidades e temporalidades produzidas em cada uma. Nesse sentido, são analisados objetos, relações e práticas socioespaciais, que permitem a compreensão dessas formações urbanas do litoral paraense como formas-conteúdo, de forma a propor tipologias de cidades marítima e marítimo-balnear, como possibilidade de definição de mais um perfil de cidades no diverso contexto urbano da Amazônia.

**PALAVRAS-CHAVE:** Natureza. Mar. Espaço. Particularidade. Amazônia. Pará. Salinópolis. São João de Pirabas.

## ABSTRACT

This doctoral research is focuses on the apprehension of the relation, city and nature in the Amazon. Its approach uses as the central idea, the analysis and comprehension about spatial relation between city and the sea on the coast of Pará, considered here as a socio spatial particularity in the Amazonian regional context. For this purpose, the analysis started from the empirical study about the towns of Salinópolis and São João de Pirabas, study subjects, relationships and socio spatial practices interpreted as expressions of urban maritimities in Amazon.

To develop this research proposal, we first discuss the relevance of thinking about the nature in Amazon as a social space and by this angle, the sea as dimension of society, which is important to understanding the Amazonian towns analyzed. First, the concept of space, is here taken as an analytical instrument pertinent to the apprehension of the sea, not such as natural object or part of society, but also as the geographical basis of life and social relations along the coast of Pará. The cities are historically established there, thus highlighting another manifestation form of the relationship between man and nature in Amazon, beyond the rivers and forests, and in this case, the society and the sea relation.

In a second moment, we try to recognize, from the relation between region and the particularity category, the main geographic elements of Salgado Paraense micro region. At this moment, the research uses concepts such as socio spatial formation and spatial configuration, the Luckacsian trialectics between universal, particular, singular and a set of secondary data, that pursue to assist both the differentiation captured of Pará coast and the particularization of the micro region, already mentioned.

In conclusion, at the third moment of this research, the urban realities of Salinópolis and São João de Pirabas are empirically approached. In these coastal towns, the ports, beaches and borders analysis, contributed to analyze dynamics and processes for spatialities and temporalities produced in each one. In this regards, the subject's studies, relations and socio spatial practices, allow the understanding of these urban formations on the of coast Pará as a content forms, suggesting the typologies of maritime and maritime-bathing cities, as a possibility to define another profile of cities in the varied urban context of Amazon.

**Keywords:** Nature. Sea. Space. Particularity. Amazon. Pará. Salinópolis. São João de Pirabas.

## **LISTA DE FOTO**

<b>FOTO 1</b> - CANHÃO UTILIZADO NA SINALIZAÇÃO NÁUTICA DURANTE O SÉCULO XVII.	270
<b>FOTO 2</b> - LOCAL DE INSTALAÇÃO DOS PRIMEIROS FARÓIS DE SALINÓPOLIS. ....	273
<b>FOTO 3</b> - RESQUÍCIOS DA ESTRUTURA SOBRE A QUAL FOI CONSTRUÍDO OS PRIMEIROS FARÓIS DE SALINÓPOLIS. ....	273
<b>FOTO 4</b> - O TERCEIRO E ATUAL FAROL DE SALINÓPOLIS.....	274
<b>FOTO 5</b> - HOTEL SALINÓPOLIS. ....	278
<b>FOTO 6</b> - ALGUMAS DAS PRIMEIRAS RESIDÊNCIAS DE VERANEIO EM SALINÓPOLIS.	278
<b>FOTO 7</b> - PRAÇA DOS TRÊS PODERES.....	281
<b>FOTO 8</b> - PRAÇA DA AVENIDA BEIRA-MAR.....	281
<b>FOTO 9</b> - PRAÇA OLIVEIRA SALAZAR.....	282
<b>FOTO 10</b> - FONTE DO CARANÃ.....	282
<b>FOTO 11</b> - CIDADE DE SÃO JOÃO DE PIRABAS .....	313
<b>FOTO 12</b> - AVENIDA SÃO PEDRO E ÁREA COMERCIAL DE SÃO JOÃO DE PIRABAS.....	324
<b>FOTO 13</b> - AVENIDA DR. MIGUEL DE SANTA BRIGIDA. ....	326
<b>FOTO 14</b> - PORTO PESQUEIRO DE SÃO JOÃO DE PIRABAS.....	333
<b>FOTO 15</b> - BOXES DE VENDAS DE MARISCOS.....	335
<b>FOTO 16</b> - MERCADO DO PORTO GRANDE. ....	338
<b>FOTO 17</b> - BARRACA DE CAFÉ DA MANHÃ DO MERCADO DO PORTO GRANDE. ....	339
<b>FOTO 18</b> - VISTA DAS INSTALAÇÕES DA INDÚSTRIA DE PESCA PRINCOMAR. ....	344
<b>FOTO 19</b> - DESEMBARQUE DA PRODUÇÃO DO PESCADO NAS DEPENDÊNCIAS DA PRINCOMAR.....	345
<b>FOTO 20</b> - TRABALHO DE BENEFICIAMENTO DO PESCADO. ....	346
<b>FOTO 21</b> - COMPLEXO CULTURAL E POLIESPORTIVO MARIA PAJÉ. ....	366
<b>FOTO 22:</b> COMPLEXO TURÍSTICO ORLA DO MAÇARICO (SALINÓPOLIS-PA).....	369

## **LISTA DE FIGURA**

<b>FIGURA 1</b> - LOCALIZAÇÃO DE FORTES MILITARES NA AMAZÔNIA NOS XVII E XVIII. ...	146
<b>FIGURA 2</b> - PRINCIPAIS NÚCLEOS COLONIAIS DA AMAZÔNIA NA ÉPOCA DO DIRETÓRIO POMBALINO (1757-1798).....	150
<b>FIGURA 3</b> - REPRESENTAÇÃO DO CURSO DA ESTRADA DE FERRO BELÉM-BRAGANÇA.	156
<b>FIGURA 4</b> - ÁREA DE ESTUDO DA ANTAQ E AS ZONAS DE INFLUÊNCIA DAS LINHAS DE NAVEGAÇÃO. ....	219
<b>FIGURA 5</b> - ILUSTRAÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DO ESPARDATE EM CURUÇÁ, MICRORREGIÃO DO SALGADO PARAENSE. ....	221
<b>FIGURA 6</b> - LITORAL DE “RIAS” DO PARÁ. ....	309
<b>FIGURA 7:</b> MAGEM DE SATÉLITE DA CIDADE DE SALINÓPOLIS.....	316

## **LISTA DE MAPA**

<b>MAPA 1</b> - DELIMITAÇÃO DO LITORAL AMAZÔNICO.....	24
---	----

<b>MAPA 2 - MESORREGIÃO DO NORDESTE PARAENSE E MICRORREGIÃO DO SALGADO.</b>	<b>26</b>
<b>MAPA 3 - LITORAL DO SEGUNDO O PROGRAMA DE GERENCIAMENTO COSTEIRO DO ESTADO PARÁ.</b>	<b>26</b>
<b>MAPA 4 - LOCALIZAÇÃO DOS SETORES LITORÂNEOS SEGUNDO A PROPOSTA DO GERCO.</b>	<b>171</b>
<b>MAPA 5 - LOCALIZAÇÃO DOS SETORES LITORÂNEOS SEGUNDO A PROPOSTA DE TRINDADE JR. ET AL (2014).</b>	<b>171</b>
<b>MAPA 6 - ESPACIALIZAÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA DO PARÁ (2000-2007).</b>	<b>193</b>
<b>MAPA 7 - POPULAÇÃO URBANA DOS MUNICÍPIOS DO PARÁ (2010).</b>	<b>194</b>
<b>MAPA 8 - PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) DO PARÁ EM 2000, POR MUNICÍPIO.</b>	<b>208</b>
<b>MAPA 9 - PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) DO PARÁ EM 2010, POR MUNICÍPIO.</b>	<b>208</b>
<b>MAPA 10 - EXPANSÃO DA ÁREA MALHA URBANA DE SALINÓPOLIS.</b>	<b>286</b>

## **LISTA DE TABELA**

<b>TABELA 1 - PROPOSIÇÕES COM OS MUNICÍPIOS QUE COMPÕEM A ZONA COSTEIRA DO PARÁ.</b>	<b>169</b>
<b>TABELA 2 - MESORREGIÕES, MICRORREGIÕES E MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO LITORAL DO PARÁ SEGUNDO O GERCO-PA.</b>	<b>172</b>
<b>TABELA 3 - DADOS POPULACIONAIS DOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS</b>	<b>177</b>
<b>TABELA 4 - POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO SETOR 2 OU CONTINENTAL ESTUARINO.</b>	<b>178</b>
<b>TABELA 5 - POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO SETOR 1 OU ATLÂNTICO.</b>	<b>180</b>
<b>TABELA 6 - POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO SETOR 3 OU INSULAR ESTUARINO.</b>	<b>181</b>
<b>TABELA 7 - POPULAÇÃO URBANA RESIDENTE NO ESTADO DO PARÁ POR MUNICÍPIOS RANQUEADOS SEGUNDO TAMANHO POPULACIONAL EM 1970, 1980, 1991, 2000 E 2007.</b>	<b>184</b>
<b>TABELA 8 - MUNICÍPIOS DO PARÁ COM TAXAS NEGATIVAS DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA (2000-2010).</b>	<b>191</b>
<b>TABELA 9 - MUNICÍPIOS COM TAXA DE INCREMENTO INFERIOR ENTRE 2000 E 2007.</b>	<b>191</b>
<b>TABELA 10 - OS DEZ MENORES PIB DO PARÁ NO ANO 2000.</b>	<b>205</b>
<b>TABELA 11 - OS DEZ MENORES PIB DO PARÁ NO ANO DE 2010.</b>	<b>205</b>
<b>TABELA 12 - FRONTEIRA URBANA E OS PADRÕES DE URBANIZAÇÃO.</b>	<b>246</b>
<b>TABELA 13 - TIPOLOGIAS DE CIDADES AMAZÔNICAS.</b>	<b>248</b>
<b>TABELA 14 - EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA POPULAÇÃO.</b>	<b>287</b>
<b>TABELA 15 - SEDE DA COLÔNIA DE PESCADORES DE SÃO JOÃO DE PIRABAS Z-8.</b>	<b>301</b>
<b>TABELA 16 - ESPECIFICAÇÃO DE ALGUNS TIPOS DE REDES UTILIZADOS PELOS PESCADORES REDEIROS EM SALINÓPOLIS E SÃO JOÃO DE PIRABAS.</b>	<b>354</b>

## LISTA DE GRÁFICO

<b>GRÁFICO 1 - MUNICÍPIOS COM MAIORES VALORES ADICIONADOS NO SETOR DE SERVIÇOS NO PIB DO PARÁ, 2000.....</b>	<b>197</b>
<b>GRÁFICO 2 - MUNICÍPIOS COM MAIORES VALORES ADICIONADOS NO SETOR INDUSTRIAL NO PIB DO ESTADO DO PARÁ, 2000. ....</b>	<b>200</b>
<b>GRÁFICO 3 - MUNICÍPIOS COM MAIORES VALORES ADICIONADOS NO SETOR AGROPECUÁRIO NO PIB DO ESTADO DO PARÁ, 2000. ....</b>	<b>201</b>
<b>GRÁFICO 4- MUNICÍPIOS COM MAIORES VALORES ADICIONADOS NO SETOR DE SERVIÇOS NO PIB DO ESTADO DO PARÁ, 2010. ....</b>	<b>204</b>

## **SIGLAS**

AGRISAL – Projeto Agro-Industrial de Salinópolis S/A.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquáticos.

CDP – Companhia Docas do Pará.

DETRAN-PA – Departamento de Trânsito do Estado do Pará.

DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagens.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes.

GERPO/PA – Programa de Gerenciamento Costeiro do Pará.

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IDESPA/PA – Instituto de Desenvolvimento Econômico-Social do Pará.

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.

GETAT – Grupo Executivo das Terras do Araguaia Tocantins.

PARATUR – Companhia Paraense de Turismo.

PDT-PA – Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará.

PIC – Programa Integrado de Colonização.

PIN – Programa de Integração Nacional.

PRINCOMAR S/A – Princomar Indústria de Pesca S/A.

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

## SUMÁRIO

RESUMO.....	10
ABSTRACT .....	11
LISTA DE FOTO .....	12
LISTA DE FIGURA.....	12
LISTA DE TABELA.....	13
LISTA DE GRÁFICO .....	14
SIGLAS .....	15
1. INTRODUÇÃO .....	18
1.1. Motivações da pesquisa .....	18
1.2. Área de estudo .....	22
1.3. Problemática de pesquisa .....	27
1.4. Metodologia.....	44
1.5. Estrutura da Tese.....	55
2. CAPÍTULO 1 .....	57
DISCUTINDO ESPAÇO PARA ENTENDER A REALIDADE SOCIOESPACIAL AMAZÔNICA.....	57
2.1. Espaço: um produto socialmente produzido.....	66
2.2. Espaço: um produto da sociedade definido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações.....	79
3. CAPÍTULO 2 .....	95
O LITORAL PARAENSE: PARTICULARIDADES SOCIOESPACIAS, ESPAÇO SUB- REGIONAIS E DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL.....	95
3.1 A realidade regional amazônica e algumas de suas particularidades .....	114
3.2. O conceito de formação socioespacial: alguns apontamentos .....	124
3.3. O contexto de ocupação da Amazônia e seus desdobramentos na porção litorânea .....	141
3.4. A configuração espacial litoral do estado do Pará e o reconhecimento de outras particularidades do Salgado Paraense.....	164
4. CAPÍTULO 3 .....	229
AS FORMAS-CONTEÚDO SOCIOESPACIAIS DO LITORAL DO ESTADO PARÁ: O CASO DE SALINÓPOLIS E SÃO JOÃO DE PIRABAS .....	229
4.1. O lugar das cidades litorâneas no debate sobre a urbanodiversidade amazônica.....	235



4.2. Elementos da formação histórica de Salinópolis: de Viriuandeua à cidade balneário.....	267
4.3. Alguns aspectos da formação histórica de São João de Pirabas: de pequeno povoado à pequena cidade pesqueira.....	296
4.4. Paisagem, objetos espaciais e relações socioespaciais da realidade urbana à beira-mar de Salinópolis e São João de Pirabas. ....	303
4.5. Os Portos, Orlas e Praias e a dinâmica socioespacial das atividades marítimas.....	329
4.5.1. Os portos pesqueiros Salinópolis e de São João de Pirabas.....	330
4.5.2. As praias de Salinópolis e São João de Pirabas: lógicas e práticas espaciais distintas. ....	356
4.5.3. As orlas marítimas: espaços de contemplação, consumo e entretenimento. ....	365
4.6. Salinópolis e São João de Pirabas: maritimidades urbanas da Amazônia.	372
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	384
6. REFERÊNCIAS.....	396
ANEXOS .....	406
APÊNDICES.....	411

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1. Motivações da pesquisa

As motivações que impulsionam o desenvolvimento de uma pesquisa nem sempre podem ser consideradas únicas e exclusivamente provenientes de questões acadêmicas. Este parece ser o caso da pesquisa que ora se apresenta.

Pode-se dizer que a opção pelo estudo das cidades litorâneas do Pará (especificamente, Salinópolis e São João de Pirabas) decorre de motivações de cunho profissional e acadêmicas, mas também pessoal. Isso porque, a relação que se estabelece entre o objeto de pesquisa (principalmente, em relação à cidade de Salinópolis) e o pesquisador não se restringe à dimensão do trabalho científico, pautada num certo distanciamento e/ou estranhamento entre ambos. Nesta pesquisa de doutorado, uma das cidades estudadas, Salinópolis, faz parte da própria experiência de vida do estudioso. Trata-se da sua cidade de nascimento, onde viveu parte de sua infância e que, recentemente, por um curto período de tempo, foi onde iniciou sua atuação profissional como professor de Geografia do ensino básico, na rede pública estadual de ensino.

O cunho profissional da pesquisa deve-se ao fato de que a cidade de Salinópolis já se constitui em objeto de análise pelo pesquisador há quase dez anos; estudada por ocasião da pesquisa de trabalho final de graduação e, posteriormente, durante a realização de pesquisa de mestrado.

Nestes dois momentos, valorizou-se a análise da produção e organização do espaço intraurbano de Salinópolis, dando ênfase para as ações de implementação de infraestrutura urbana voltadas para o fomento da atividade turística, a expansão das moradias de “segunda residência”, fenômeno que já ocorre desde o final da primeira metade do século XX, e que tem relação direta com a atividade de veraneio na cidade. Momento esse, inclusive, que rememora, a história da família do pesquisador que, além de serem pequenos comerciantes situados no bairro do Porto Grande (local onde ocorre atracação das embarcações, desembarque e comercialização de

pescados), também garantiam sua sobrevivência trabalhando como caseiros dos “barões” ou “veranistas”<sup>1</sup> da capital do estado do Pará, os quais possuíam casas de veraneio (segunda residência) na cidade.

No primeiro contato, com a prática de pesquisa em Geografia, o olhar do pesquisador (pouco experiente, diga-se de passagem) voltou-se para a análise da perspectiva de planejamento e gestão presentes nas ações do projeto político “Novo Pará”, do governo do estado. Tomando como objetos de investigação as obras de infraestrutura urbana implementadas em Salinópolis, previstas no Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará (PDT-PA)<sup>2</sup>, o qual apontava a cidade de Salinópolis como a de maior potencial para o desenvolvimento da atividade turística de “Sol e Mar” do estado, tornando-se portanto, o principal espaço das ações direcionadas ao polo turístico “Costa Atlântica”<sup>3</sup>.

Dentre as principais infraestruturas urbanas destinadas ao apoio da atividade turísticas analisadas na pesquisa estavam: a) a obra de revitalização da Orla e do mercado do Porto Grande, local onde ocorre o desembarque do pescado e estão situados o trapiche, a feira, o mercado de peixe, mariscos e carne; além das tradicionais barracas de café da manhã<sup>4</sup>, muito frequentadas pelos visitantes da cidade nos períodos de julho e dezembro; b) a obra de urbanização da praia do Atalaia, voltada para a construção de estacionamentos, pavimentação e melhorias para o acesso dos carros à praia do Atalaia; c) a construção do complexo Orla do Maçarico, que consiste num

---

<sup>1</sup> “Barões e veranistas” são as expressões utilizadas por grande parte da população de Salinópolis para se referir, principalmente, aos visitantes que são proprietários de segunda residência na cidade.

<sup>2</sup> Dentre as diversas ações do projeto “Novo Pará”, de autoria do governo do estado, está o Plano de Desenvolvimento do Turismo do Estado do Pará (PDT-PA), elaborado pela Companhia Paraense de Turismo (PARATUR), publicado no ano de 2001.

<sup>3</sup> No projeto político “Novo Pará”, no que concerne ao Plano de Desenvolvimento do Turismo do Estado do Pará (PDT-PA), seis são os polos apontados como potenciais e prioritários para o desenvolvimento da atividade no Pará, são eles: polo Belém, polo Costa Atlântica, polo Araguaia-Tocantins, polo Tapajós e polo Xingu. O polo Costa Atlântico compreende os municípios costeiros situados nas microrregiões do Salgado e da Bragantina, tendo Salinópolis como o de maior potencial entre eles.

<sup>4</sup> Podem ser definidas como pequenos estabelecimentos comerciais (pequenos boxes) localizados no entorno do mercado de peixe, cujo principal serviço oferecido é o café da manhã. Dentre os produtos mais apreciados pelos frequentadores, destacam-se os beijos de tapioca. Curiosamente, todas as barracas têm mulheres de idade já avançada como proprietárias.

amplo espaço de circulação (cerca de 4 km de extensão), consumo e lazer noturno. Local esse utilizado, majoritariamente, pelos sujeitos considerados turistas ou veranistas. A Orla é planejada e construída sobre áreas de proteção ambiental (manguezais e campos de dunas), proporcionando acesso à praia da Corvina; e, por fim, d) a reforma da Fonte do Caranã, local de visitação de turistas e veranistas, mas também frequentada por grande parte da população da cidade que, habitualmente, e já de longa data, tem utilizado esta fonte para consumo doméstico da água.

Ao término desta primeira experiência de pesquisa na cidade de Salinópolis, alguns aspectos da realidade empírica sobressaíram como inquietações frente a esta realidade socioespacial. Uma delas, sem dúvida, foi a marcante presença da “segunda residência” na paisagem urbana de Salinópolis. Trata-se de residências (muito belas na maior parte dos casos) pertencentes a proprietários que residem oficialmente em outro lugar. Elas, durante a maior parte do ano, permaneciam (e ainda hoje permanecem) desabitadas (por consequência, também o bairro onde se situavam/situam passam a apresentar pouca dinâmica social), exceto nos meses de julho e dezembro – período considerado de alta temporada na cidade.

A presença dessas residências chega a ocupar bairros inteiros da cidade, atribuindo-a as características de uma “cidade fantasma” ou abandonada, o que é perceptível, sobretudo, nas áreas melhor servidas de infraestrutura urbana (ruas saneadas, com iluminação pública e redes de abastecimento de água e esgoto). Tais residências, atualmente, também já se estendem por muitos bairros onde predominam residências de moradores de Salinópolis, tornando-se um objeto espacial muito comum na paisagem urbana da cidade em questão.

Pode-se dizer que este foi, inicialmente, o principal aspecto da realidade urbana de Salinópolis que conduziu a elaboração de uma nova proposta de pesquisa, só que, nesse momento, para ser desenvolvida como dissertação de mestrado.

Essa nova proposta de estudo sobre a realidade urbana de Salinópolis foi iniciada no ano de 2007 e coincidiu com a mudança do pesquisador para esta cidade, a fim de atuar como professor de Geografia da educação básica

da escola pública. Voltar a residir na cidade ao mesmo tempo que proporcionou uma maior proximidade e vivência com os processos espaciais, também contribuiu para aguçar os questionamentos acerca das condições históricas e espaciais necessárias para que eles ocorressem, sobretudo, aqueles diretamente associados com a urbanização e a produção social da cidade.

Nessa direção, o desenvolvimento da pesquisa de mestrado buscou investigar os principais indutores do processo de produção do espaço urbano em Salinópolis. Três foram considerados centrais no desenvolvimento da pesquisa: ação do Estado na implementação de infraestruturas urbanas e serviços ligados ao turismo; a atividade turística; e o veraneio de caráter sazonal, o qual foi associado ao fenômeno marcante da “segunda residência” na cidade.

A esses elementos indutores atribuiu-se o desencadeamento do processo de diferenciação espacial na cidade, manifestada, principalmente, a partir da organização, de um lado, de bairros inteiramente compostos por habitações de “segunda residência”, organizados preferencialmente nas melhores áreas da cidade e servidos de boa infraestrutura urbana; e, de outro lado, pela expansão da malha urbana, no sentido das áreas de proteção ambiental (principalmente sobre as áreas de manguezais) e às margens da estrada de acesso à cidade, a PA-124, que a liga a rodovia BR-316. Expansão esta induzida, principalmente, pelo avanço das moradias populares, as quais antecederam a chegada de qualquer infraestrutura urbana mínima.

Também foi apontado na ocasião da pesquisa, o desencadeamento de processos socioespaciais: o exponencial crescimento de estabelecimentos voltados ao serviço de hospedagem, principalmente, a partir da construção de pousadas dos mais diferentes tamanhos e padrões de qualidade; o crescimento do trabalho informal durante os meses de maior presença de visitantes nas cidades; e a intensa degradação dos ambientes costeiros, em função da expansão das moradias populares (estabelecidas em áreas de manguezais e, portanto, sem a presença de infraestrutura urbana e sanitária básicas), loteamentos (localizados e estabelecidos sobre áreas de dunas) e intervenções urbanísticas de caráter infraestrutural.

Pode-se dizer que foi durante a pesquisa exploratória de elaboração da proposta de dissertação de mestrado, especificamente, no momento do levantamento e análise bibliográfica, que se iniciou o pensamento acerca da questão da pesquisa que ora se apresenta como tese de doutorado. Etapa essa que, tendo em vista a relação do objeto de estudo com a temática da urbanização, entrou em contato com as principais referências sobre o fenômeno urbano na Amazônia e no Pará.

Entre os muitos trabalhos sobre o debate da urbanização na Amazônia, sejam aqueles desenvolvidos por autores de fora da região ou os que foram produzidos por autores da região, um aspecto em especial chamou a atenção: o fato de nenhuma das principais referências e/ou trabalhos voltados à compreensão do fenômeno urbano na Amazônia abordar as cidades situadas na faixa litorânea da região, especialmente, as do litoral do Pará, com particular destaque para as cidades que estão inseridas na sub-região do Salgado Paraense, estado com a maior extensão territorial em contato com o oceano Atlântico. É a partir desta constatação, a qual também se constituiu em uma inquietação, que a presente proposta de pesquisa de doutorado volta seus esforços analíticos para as cidades do litoral do Pará, com vistas a situá-las e compreendê-las no contexto urbano da Amazônia.

## **1.2. Área de estudo**

Ao recorrer aos principais, mas também, aos inúmeros estudos sobre o fenômeno da urbanização na Amazônia, principalmente, no campo da Geografia, facilmente nos deparamos com referências às cidades consideradas indispensáveis para o entendimento da dinâmica socioeconômica da região, ao longo do seu processo histórico de formação espacial e da atual configuração urbana.

Sobre este ponto, não há discordância de que tais cidades, no que diz respeito ao entendimento da formação histórica da Amazônia, são aquelas originadas ao longo dos rios da região, cuja gênese vincula-se à importância estratégica que elas cumpriram em períodos históricos, no contexto da ocupação colonial do século XVII e da exploração econômica da borracha, que

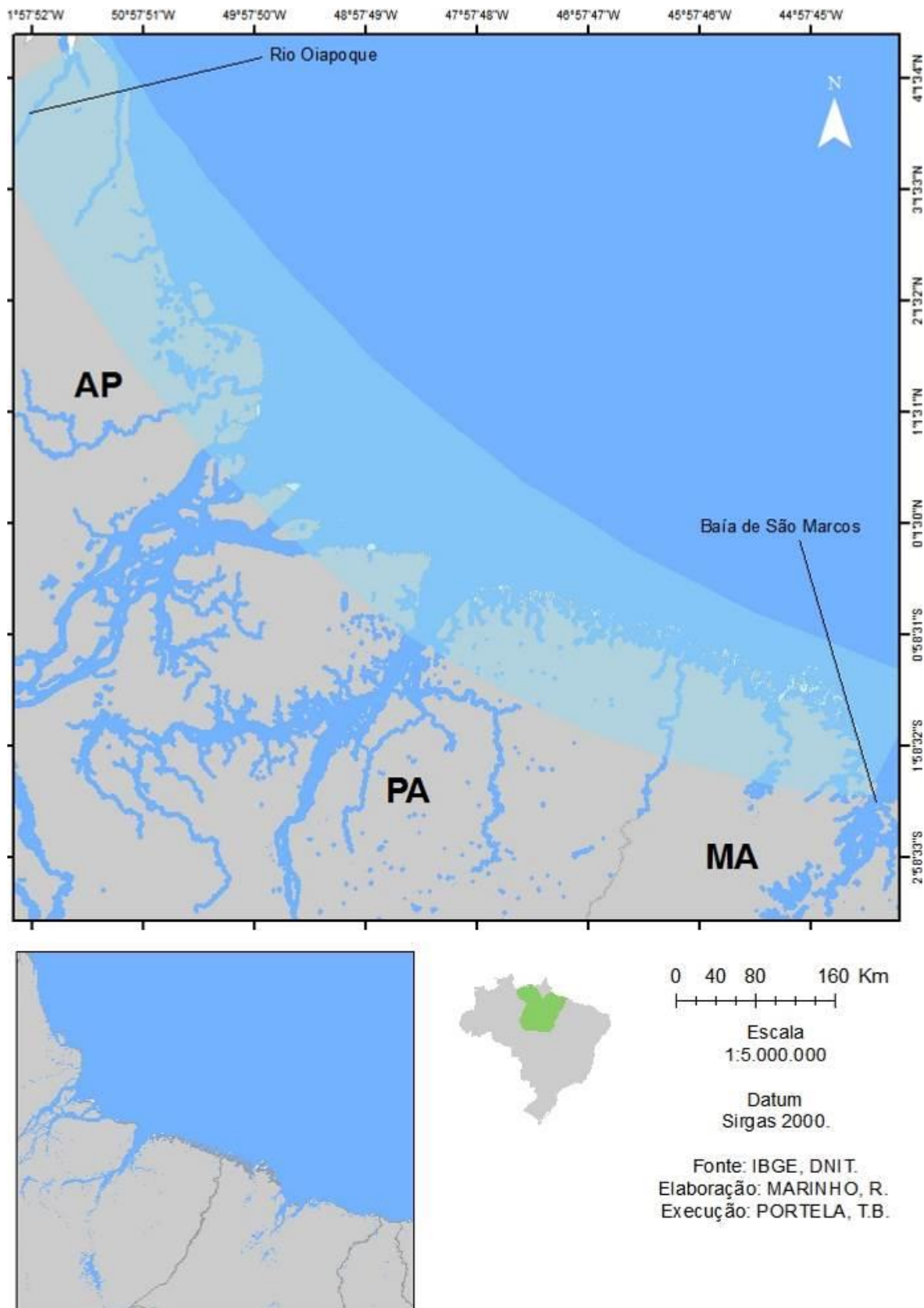
se deu entre o final do século XIX e início do XX. Enquanto que para a compreensão do contexto mais recente da organização da realidade urbana regional, destacam-se aquelas cidades que surgiram contemporaneamente (a partir da segunda metade do século XX), estabelecidas, principalmente, ao longo das rodovias ou no entorno dos grandes projetos econômicos implantados na região, corroborando para a reconfiguração da rede urbana amazônica, definida a partir desse contexto como complexa (CORRÊA, 1987; RIBEIRO, 1997).

De maneira diferente, a presente proposta de pesquisa de doutorado, que também tem sua temática interligada à urbanização na Amazônia, não volta sua análise para as cidades às margens dos rios, nem para aquelas situadas ao longo das rodovias, mas para as cidades amazônicas da borda litorânea do estado do Pará. Uma parte da Amazônia em contato com o oceano Atlântico, tendo, portanto, o litoral amazônico, ou de forma mais circunscrita, o litoral paraense, como área de referência para o desdobramento do presente estudo.

O que se entende ou se define como litoral amazônico corresponde, grosso modo, à faixa de terras em contato e/ou sob influência do oceano Atlântico. Área que abrange cerca de 35% do litoral brasileiro (extensão do litoral do Brasil estimada em 8.500 km), prolongando-se por mais de 1.500 km de extensão e abrangendo terras dos estados do Amapá, Pará e Maranhão (SUGUIO e TESSLER, 1984).

Essa porção do território amazônico está compreendida entre o limite internacional do estado do Amapá com a Guiana Francesa e o estado do Maranhão. Em termos de limites naturais ou fisiográficos, o litoral da Amazônia brasileira também tem sido delimitado a partir do rio Oiapoque, no estado do Amapá, e a baía de São Marcos, no estado do Maranhão (SUGUIO e TESSLER, 1984).

A faixa de terras em questão apresenta características bem particulares, quando comparada a outras áreas do litoral brasileiro. Por estar inserida no contexto das regiões tropicais úmidas, possui características meteorológicas, oceanográficas e, por conseguinte, fisiográficas bem distintas, em relação ao restante da zona costeira do país.



**Mapa 1:** Delimitação do Litoral Amazônico.

**Fonte:** Elaborado a partir da utilização das bases do IBGE e DNIT.

**Comentário:** Este mapa é uma tentativa de representação dos limites fisiográficos do litoral amazônico, conforme a literatura utilizada no corpo do texto. Sua função limita-se a representar este espaço, levando em consideração, unicamente, a área de contato imediato entre continente e mar (oceano Atlântico), uma vez que não há uma definição exata acerca de seus limites interiores.



A esse respeito, pode-se destacar, inicialmente, aspectos como a elevada e constante precipitação (>1500 mm/ano); as altas temperaturas, com pouca variação térmica anual (>20°C) e elevada nebulosidade; o regime de macromarés, entre as quais se destacam valores máximos de 8 m no Maranhão, 6 m no Pará, e 12 m no Amapá; a influência do rio Amazonas, que despeja cerca de 6,3 trilhões m<sup>3</sup>/ano de água doce e uma descarga sedimentar de 290 milhões de toneladas/ano no oceano Atlântico, reforçada pela descarga de dezenas de estuários (SOUZA FILHO, 2005; POLETTE et al, 2009).

Em virtude disso, tem-se, na zona costeira amazônica, uma das mais extensas costas lamosas do planeta, onde também são identificados ambientes como estuários, pântanos, extensas áreas de manguezais, planícies de marés, dunas, praias, lagos e cheniers<sup>5</sup>.

Ainda que estes elementos que caracterizam a costa amazônica se apresente interessante, não é sobre a complexidade da realidade físico-natural do litoral do Pará que este trabalho versa, mas sobre o processo de produção da espacialidade humana nesta parte da Amazônia, em particular, no que toca a produção e organização de algumas de suas cidades.

Um recorte mais claro da área de interesse do presente estudo pode ser observado a partir da delimitação do litoral do estado do Pará formulada no âmbito dos estudos do Programa de Gerenciamento Costeiro do Estado do Pará (GERCO-PA)<sup>6</sup>. O Programa entende este espaço como a faixa de terras banhadas pelo oceano Atlântico, estendendo-se da ilha de Marajó até o limite político-administrativo do estado do Maranhão, apresentando cerca de 570 km de extensão, sendo composta por 40 unidades municipais, distribuídas em três grandes setores litorâneos, definidos com base em suas características físico-naturais e sociais. São eles: Setor I ou Insular-Estuarino, Setor II ou Continental-Estuarino, e o Setor III ou Atlântico (PARÁ, 1998).

Segundo a proposição do GERCO-PA, a ocupação urbana desta faixa litorânea é caracterizada pela presença da metrópole Belém (que, mesmo

---

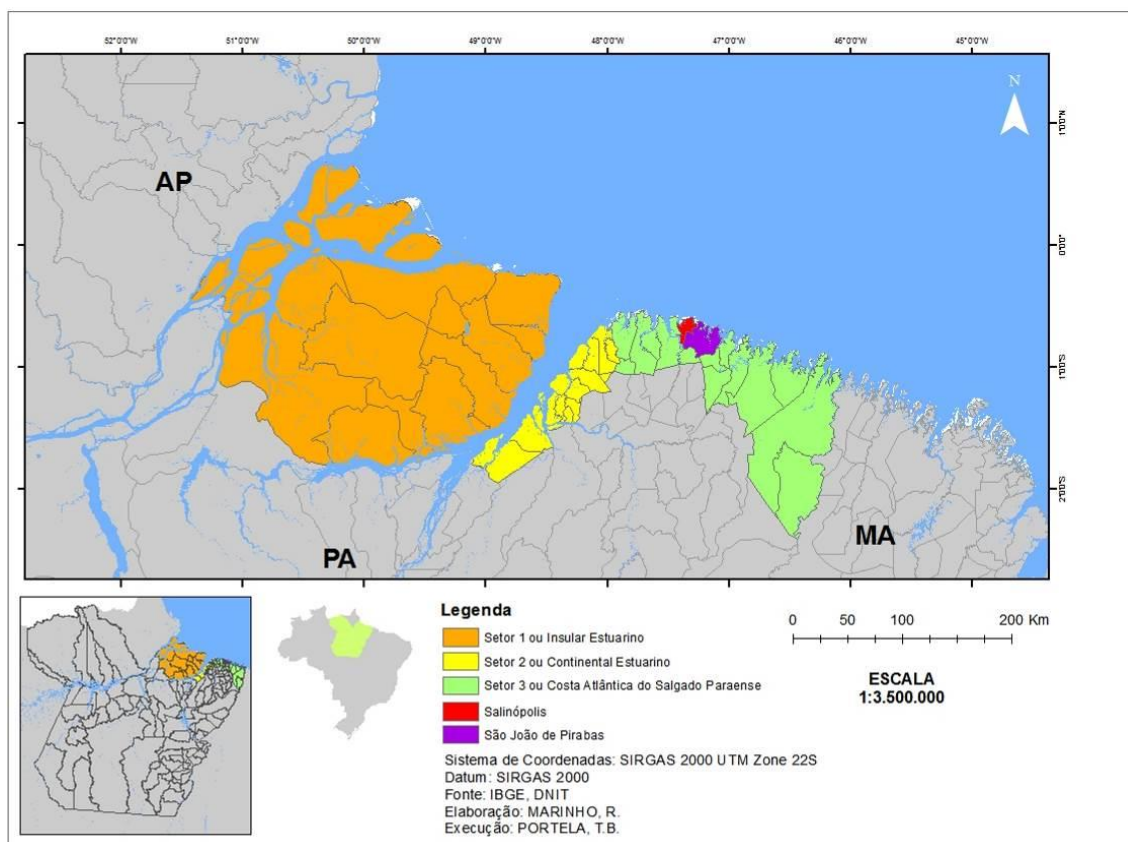
<sup>5</sup> Unidade morfoestratigráfica formada por corpos arenosos (cordões de praia e duna-praia) presentes sobre depósitos lamosos de manguezais, apartados de processos costeiros por uma planície lamosa subsequente (SILVA JUNIOR e EL-ROBRINI, 2001).

<sup>6</sup> O Programa de Gerenciamento Costeiro do Pará teve sua elaboração e definição dos limites do litoral paraense, conduzidas pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico Social e Ambiental do Pará (IDESP).

estando localizada em um estuário, é considerada uma cidade litorânea), de alguns municípios da região Metropolitana de Belém (Ananindeua e Marituba) e de um grande número de pequenas cidades presentes, principalmente, na Ilha de Marajó e na porção continental<sup>7</sup>, conhecida popularmente como “zona do Salgado”. Esta, em termos de regionalização oficial<sup>8</sup>, compreende a microrregião do Salgado<sup>9</sup> e ainda algumas cidades da microrregião da Bragantina banhadas pelo oceano Atlântico.

**Mapa 2:** Mesorregião do Nordeste Paraense e Microrregião do Salgado.

**Fonte:** Elaborado a partir da utilização das bases do IBGE e DNIT.



**Mapa 2:** Litoral do segundo o Programa de Gerenciamento Costeiro do Estado Pará.

**Fonte:** Elaborado a partir da utilização das bases do IBGE e DNIT.

<sup>7</sup> Nesta parte do litoral do Pará, a regionalização oficial do estado faz menção à presença de municípios representantes de três microrregiões: Salgado, Bragantina e Guamá (IBGE, 1990).

<sup>8</sup> Conforme estabelece a regionalização do IBGE (1990).

<sup>9</sup> De acordo com IBGE (1990), são considerados como municípios da Microrregião do Salgado: Colares, Curuçá, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Salinópolis, São Caetano de Odivelas, São João de Pirabas e Vigia.

Na presente proposta de trabalho, a atenção volta-se para o Setor III (Atlântico), composto por um conjunto de 17 pequenas cidades que integram as microrregiões do Salgado Paraense, Bragantina e Guamá. Tendo em vista o número de cidades, bem como a grande extensão territorial deste setor litorâneo, tornou-se necessário estabelecer um recorte mais viável e operacional para o desenvolvimento da pesquisa. Por conta disso, optou-se pelo desenvolvimento do estudo empírico de duas pequenas cidades da microrregião do Salgado Paraense, Salinópolis e São João de Pirabas, ambas sedes político-administrativas de seus respectivos municípios.

Além disso, acrescenta-se ainda que foi levado em consideração para a escolha dessas cidades o fato delas se apresentarem como formações urbanas amazônicas, cujas gêneses remetem ao processo histórico de ocupação do litoral paraense. Portanto, são cidades que, no quadro da urbanização da Amazônia, não tiveram seus processos de produção e organização socioespacial diretamente influenciados pelas formas diversas de ocupação dos rios no contexto de conquista e controle do território (ainda que muitas tenham surgido no contexto temporal em questão), tão pouco ao contexto recente da abertura das rodovias e implantação dos grandes empreendimentos econômicos direcionados à Amazônia, a partir da segunda metade do século XX.

### **1.3. Problemática de pesquisa**

Os estudos sobre as cidades na Amazônia representam uma importante ferramenta para apreensão da complexa e diversa realidade socioespacial da região. Constituem uma maneira particular de interpretar o conjunto das mudanças e/ou permanências vinculadas ao contínuo e complexo processo social de (re)produção do espaço amazônico. Assim como também contribuem para a produção de conhecimentos empíricos acerca das transformações do espaço e no modo de vida da realidade de muitas cidades amazônicas.

No entanto, pode-se perguntar, a partir de que cidades a realidade amazônica tem sido abordada preferencialmente? Como resposta, pode-se

afirmar que, no bojo dos debates sobre a urbanização da Amazônia, depara-se com um número considerável de estudos dedicados à interpretação das metrópoles regionais (Belém, Manaus e São Luís); em menor proporção sobre as pequenas cidades amazônicas, que representam um número expressivo na região; e, sobre as cidades médias amazônicas, consideradas formas geográficas recentes na estrutura urbana da região.

A partir da abordagem destas cidades amazônicas, um universo de temáticas tem sido explorado sobre a realidade urbana do espaço regional. Para destacar apenas algumas, podem ser apontados trabalhos sobre a formação e reestruturação da rede urbana regional (CORRÊA, 1987; RIBEIRO, 1997); sobre a relação rural-urbano explorada, principalmente, a partir da realidade urbana das pequenas cidades, com grande destaque para as cidades ribeirinhas (TRINDADE JR et all, 2008; OLIVEIRA, 2000)<sup>10</sup>; sobre dinâmicas sub-regionais, tendo como protagonistas as metrópoles regionais e, mais recentemente, as cidades médias, locais onde se debate elementos de uma centralidade urbana-regional e dinâmicas sub-regionais; sobre a concepção de modernização do território, processo que tem sido investigado com base na abordagem das realidades urbanas como as das *company towns* (cidades empresa), consideradas expressões geográficas do processo em questão e do meio técnico-científico no espaço amazônico (TRINDADE JR, 2010a); para citar apenas alguns dos estudos.

Em comum, os estudos sobre a cidade amazônica têm ressaltado a vigência de dinâmicas socioespaciais diferenciadas, produtos das transformações recentes promovidas na região, de forma mais intensa a partir de 1960. Processos que contribuíram para uma nova reestruturação do espaço amazônico, para uma maior diferenciação interna da região e atribuição de uma maior complexidade, no que concerne a forma e ao conteúdo socioespacial das cidades da região. Nessa direção, as cidades amazônicas,

---

<sup>10</sup> Nesta frente, o debate tem sido direcionado a partir da constatação de espacialidades e temporalidades marcadas por relações socioespaciais historicamente estabelecidas com o rio (formação da cidade, circulação de mercadorias e pessoas, fonte de alimento e imaginário social), caracterizando-se um tempo lento (SANTOS, 2002), que contrasta com a modernidade do tempo rápido possibilitado pela chegada da estrada e das torres de comunicação (telefonía, internet, rádio e televisão), as quais passam a conectar tais cidades a lugares mais afastados (nacionais e globais).

enquanto formas geográficas, constituem-se em expressões materiais do complexo e diverso processo de urbanização que se faz presente na região.

Em face da nova estrutura urbana e da diferenciação interna do espaço regional amazônico, tem sido constante nas proposições analíticas sobre as cidades da região, promover associações que vinculam estas formas urbanas e seus conteúdos socioespaciais a contextos históricos e sociogeográficos particulares no curso da formação espacial da Amazônia.

Com base nesse direcionamento, dois grandes contextos geográfico-históricos se destacam. Cada um com dinâmicas socioeconômicas e formas de organização do espaço diferentes, que demarcam o ponto de partida para a compreensão da realidade das cidades da região.

Um desses contextos associa um conjunto de cidades amazônicas ao período histórico do surgimento dos primeiros núcleos populacionais organizados a partir da chegada do colonizador europeu, ainda no século XVII, estabelecidos, principalmente, ao longo dos cursos e nas desembocaduras dos principais rios da região. O outro contexto, por sua vez, situa algumas cidades amazônicas ao recente processo de integração regional à cena da economia nacional (cujo marco temporal é a década de 1960), relacionando a origem de alguns núcleos urbanos e a redefinição da forma e do conteúdo socioespacial dos já existentes à introdução dos novos eixos de circulação, as rodovias.

Tem-se, portanto, a partir dessa distinção, as cidades amazônicas como espaços representativos de velhas e novas espacialidades e temporalidades urbanas, mas que longe de se revelarem de forma pura ou dicotomizada, apresentam-se imbricadas no espaço urbano de muitas cidades da região.

É neste sentido que, em grande medida, a interpretação do fenômeno urbano na Amazônia está assentada na importância que as cidades representam para a compreensão dinâmica socioeconômica da região. Por isso, frequentemente, tem-se ressaltado o papel dos primeiros núcleos urbanos, originados e estabelecidos ainda no século XVII, ao longo dos cursos fluviais. Na mesma medida em que também tem sido grande a ênfase em torno do papel das cidades, a partir da década de 1960, quando um conjunto de transformações espaciais impactara a realidade regional, alterando e

redefinindo sobremaneira a configuração socioespacial, introduzindo novas formas, conteúdos e funções à realidade urbana da região.

Em virtude disso, tornou-se de grande relevância fazer referência ao processo de formação socioespacial da Amazônia, considerando a análise da produção e organização de suas cidades, a fim de melhor compreender as dinâmicas socioespaciais no contexto urbano desta região.

A esse respeito, percebe-se que nos muitos trabalhos que retratam o período que se estende do século XVII até meados do XX, um grande destaque tem sido atribuído à relação histórica estabelecida entre cidade, rio e floresta. Destacam-se, sobre as cidades deste contexto, aspectos relacionados à gênese e as funções derivadas das determinações sociais impostas pelos sujeitos sociais envolvidos no processo histórico de produção/organização do espaço amazônico. Como exemplo disso, pode-se apontar o fato de a cidade surgir para cumprir, grosso modo, funções associadas à defesa e controle do território, sobretudo, no início do século XVII, momento mais acirrado das disputas entre os Estados mercantilistas europeus (principalmente entre Portugal, Espanha, Inglaterra, França e Holanda) pela posse de novos territórios fora da Europa. O que explicaria a associação das primeiras cidades ou núcleos populacionais da região a fortes militares e aldeamentos missionários, entendidos como base e suporte para exploração econômica, de onde partiram as expedições voltadas para a extração das “drogas do sertão”, e à comercialização da produção borracha (VICENTINI, 2004; CORRÊA, 2006).

O rio e a floresta, ainda na análise deste contexto histórico, também são exaltados pela importância e influência que tiveram na organização espacial da região. O rio, de acordo com Cruz (2008), influenciou diretamente na origem da disposição geográfica do povoamento da Amazônia, o qual seguiu o traçado dos cursos fluviais, por onde se dava (e ainda hoje se dá) a circulação. Não teria sido por acaso que a maioria dos sítios escolhidos pelos portugueses, com o intuito de controlar o território, estivessem situados à beira-rio, ou seja, no vale do rio Amazonas e de seus principais afluentes. É na disposição espacial do povoamento, ao longo dos cursos dos rios, que se encontraram, mais adiante, as condições necessárias para viabilizar a

constituição de uma rede urbana dendrítica na região, a qual se estabelece no contexto econômico de exploração da borracha (CORRÊA, 2006).

A floresta, por sua vez, é tida como espaço de produção, base para a consolidação da economia agroextrativista que advém dos seus primeiros habitantes, os diversos grupos indígenas; sendo, posteriormente, incorporada à lógica do mercado. Primeiro, com a exploração das “drogas do sertão” e, em seguida, com outros produtos comercializáveis, dentre eles, o mais famoso, a borracha. É com base nesse arranjo espaço-temporal que se configura na Amazônia o padrão de organização espacial “rio-várzea-floresta”, conforme defende Gonçalves (2001).

De outro lado, quando as análises sobre o urbano-regional voltam-se ao contexto do pós-década de 1960, o foco tende a incidir sobre as transformações processadas no modo de vida e na configuração socioespacial da região advindas da política de integração e modernização da Amazônia, conduzidas pelo Estado brasileiro. Como resultado, as rodovias passaram a desempenhar o principal papel na ocupação, circulação e configuração do espaço regional, reduzindo, de forma significativa, a importância das cidades mais antigas, situadas às margens dos rios, com exceção daquelas que também passaram à órbita de influência das rodovias (MACHADO, 1999).

A partir deste novo contexto da formação espacial da Amazônia, a implantação de rodovias e as frentes de expansão econômica, pautadas na exploração mineral, por exemplo, revelam a nova fase do processo de ocupação da região. Para Gonçalves (2001), é a partir deste momento que teve início a estruturação de um novo padrão de organização do espaço amazônico, um novo padrão espaço-temporal, definido pelo autor como “estrada-terra firme-subsolo”.

Nesse novo cenário da organização do espaço regional, observa-se uma grande complexidade no processo de urbanização da Amazônia, tanto no que concerne à forma quanto ao conteúdo socioespacial desse fenômeno, atribuindo, dessa maneira, um caráter diferenciado e diverso ao processo de produção do urbano na região (TRINDADE JR., et al, 2008).

Diante do elevado grau de diferenciação do espaço Amazônico, estudos sobre a relação cidade e região têm apontado para existência de

realidades urbanas representativas de particularidades sub-regionais, e também, de diferenças entre tipos de cidades no contexto urbano, dando a entender que nem todas as cidades da Amazônia estão inseridas em uma mesma dinâmica socioespacial.

Tal aspecto da realidade urbana amazônica tem possibilitado falar na região de cidades que, no bojo dos estudos urbanos, podem ser associadas a duas grandes vertentes, como defendem, por exemplo, Marinho e Schor (2009). Para estes autores, levando-se em consideração as formulações desenvolvidas sobre o urbano na Amazônia, em particular as contribuições teóricas de Oliveira (2000) e Trindade Jr. (2008), é possível dizer que algumas cidades da Amazônia podem ser agregadas a uma vertente denominada de ribeirinha, cuja principal referência empírica tem sido as formações urbanas localizadas à beira dos rios; e definidas a partir da compreensão de seu conteúdo socioespacial, que se apresenta por meio da produção de um conteúdo ribeirinho, da importância do rio na dinâmica da cidade e das relações socioespaciais nelas desenvolvidas.

Da mesma forma, Becker (1985) e Browder e Godfrey (2006), Marinho e Schor (2009) ressaltam a segunda vertente, denominada como de fronteira, que, por sua vez, agrega as cidades vinculadas ao contexto de integração regional, espaços sociais que foram originados e organizados a partir da abertura dos novos eixos de circulação regional, o eixo rodoviário, e também a partir das principais frentes econômicas direcionadas à região, como no caso da mineração.

Nessa direção, destacamos a proposição teórica elaborada, considerando a realidade geográfica da Amazônia Oriental (área onde está situado nosso interesse de estudo nesta pesquisa), porção da região considerada a mais afetada pelas transformações processadas a partir de 1960, sobretudo, com a introdução das novas vias de circulação e a organização das atividades econômicas modernas, como é o caso dos grandes projetos de exploração mineral. Trata-se da proposição que reconhece a existência de realidades urbanas nesta porção da Amazônia que podem ser definidas como “cidades ribeirinhas”, “cidades beira-rio”, “cidades da floresta” e “cidades na floresta” (TRINDADE JR., 2008; 2010b).



Segundo essa proposição, parte da realidade urbana da Amazônia Oriental, mesmo diante do elevado grau de transformação espacial, ainda revela a existência de cidades relacionadas direta ou indiretamente a um padrão fluvial de organização socioespacial (o que é mais comum na porção ocidental), onde é possível discernir dois tipos de cidades, duas formas-conteúdo: as “cidades ribeirinhas” e as “cidades beira-rio” (TRINDADE JR., 2008).

De acordo com a proposição acima, as “cidades ribeirinhas” são definidas como aquelas que estão situadas às margens dos rios, mas cujo qualificativo ribeirinho não se deve simplesmente a um fator de localização geográfica absoluta, à beira-rio. Tal qualidade deriva, principalmente, do fato desta cidades estabelecerem “fortes articulações socioeconômicas e culturais com a escala geográfica local e regional”, as quais são traduzidas numa estreita interação social com o rio, onde são forjadas as relações econômicas e socioculturais, fazendo deste marcante acidente geográfico amazônico um importante elemento de referência para a compreensão da produção da espacialidade/temporalidade e territorialidades urbanas nestas cidades (TRINDADE JR., 2008, p. 11).

Esta íntima relação com o rio, por outro lado, não se observa em realidades urbanas das cidades classificadas como “cidades beira-rio”. Isso porque somente o fator localização, à beira do rio, não é suficiente para defini-la como uma cidade ribeirinha, uma vez que os seus conteúdos socioespaciais remetem a uma ordem de relações situadas em outros planos, seja a uma ordem socioeconômica próxima ou mesmo distante, não atribuindo ao rio a centralidade na produção das relações socioespaciais da cidade (TRINDADE JR., 2008).

De maneira mais abrangente, as concepções de “cidades da floresta” e “cidades na floresta” também remetem à distinção de tipos de cidades, ou formas-conteúdo, presentes na cena urbana regional, a qual torna-se mais complexa e diversa a partir do processo mais intenso de integração da Amazônia ao contexto econômico nacional e internacional.

Nesta proposição, Trindade Jr. (2014, p. 275) entende que, ao reconhecer as “cidades da floresta”, pretende-se estabelecer a diferenciação

em relação a outro tipo de cidade, aquela que passou a compor a nova estrutura urbana e territorial da região, principalmente, na parte oriental, a qual se denomina de “cidades na floresta”. Esta definição refere-se:

[...] Aquelas cidades que tendem a se articular principalmente com as demandas externas à região, fazendo do ecossistema florestal um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação, e visto principalmente como espaço de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.) (TRINDADE JR., 2010; 2014).

Como exemplo representativo desse tipo de cidade na Amazônia Oriental, Trindade Jr. (2010) destaca as cidades-empresas (*company towns*), como a de Carajás, situada no sudeste do Pará. Criada para dar suporte à atividade econômica de extração mineral (minério de ferro, principalmente), articula-se e interage com outras realidades fora da região e não propriamente com a realidade intrarregional. Por se constituírem enquanto cidades que foram projetadas para servir de referência logística às demandas técnico-produtivas da empresa, nelas se observam relações econômicas voltadas para uma racionalidade extrarregional e difusão de valores e comportamentos modernos indiscutivelmente urbanos (TRINDADE JR., 2010b, 239).

As “cidades da floresta”, por outro lado, de acordo com Trindade Jr. (2010b), correspondem as cidades que:

Eram, até a década de 1960, as mais comuns na região. Suas características de pequenas cidades e associadas frequentemente à circulação fluvial, conferiam-lhes fortes ligações com a dinâmica da natureza, da vida rural não moderna e do ritmo da floresta ainda pouco explorada. Além disso, tais cidades sempre estabeleceram forte relação com o seu entorno e com as localidades rurais próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Por mais que muitas pequenas cidades da Amazônia venham perdendo essas características, consideradas rurais, elas não desapareceram e ainda são marcas fortes de sub-regiões como o oeste do estado do Amazonas, a ilha de Marajó e o Baixo Tocantins (TRINDADE JR., 2010b, p. 239).

Ainda conforme essa proposição, as “cidades da floresta” devem ser consideradas como cidades locais, marcadas pela forte relação orgânica com a vida rural e localidades próximas, remetendo inclusive tal ligação para sua dinâmica intraurbana. Os exemplos mais representativos desta realidade

urbana na Amazônia, para esse autor, são as cidades ribeirinhas, tidas como cidades da floresta por excelência, onde são perceptíveis fortes ligações locais, e porque cumprem importante papel na interação com o entorno rural e com o ritmo da floresta e dos rios.

Ressalta-se, ainda, da proposição em destaque que as cidades ribeirinhas tradicionais são espaços onde o elemento da modernidade tende a se apresentar de forma pontual, convivendo com um “[...] tempo mais lento e com práticas socioespaciais que consideram o ritmo da natureza, notadamente do rio e da floresta [...]” (TRINDADE JR., 2010b, p. 240). Mesmo diante de um movimento no qual tais cidades tendem a perder tais características associadas à vida na floresta, a presença de muitas delas ainda define a particularidade de algumas sub-regiões da Amazônia (TRINDADE JR., 2014).

Essa realidade foi observada por Trindade Jr. (2010a) a partir dos trabalhos realizados no Baixo Tocantins (microrregião de estudo do IBGE), segundo o qual as cidades presentes nesta sub-região do Nordeste Paraense (Mesorregião de estudo do IBGE) apresentam fortes enraizamentos socioeconômicos e culturais com a escala local e regional. Estes, resumidamente, traduzem-se nas mais diversas formas sociais de apropriação do rio, tais como interação funcional (circulação fluvial e outros usos), de subsistência (fonte de recurso alimentar), lúdica (uso do rio para o lazer) e simbólica (imaginário sociocultural). Não se restringindo, portanto, ao critério de localização absoluta, à beira-rio (TRINDADE JR., 2010a).

Por fim, deve-se ressaltar que as proposições de “cidades ribeirinhas”, “cidades beira-rio”, “cidades da floresta” e “cidades na floresta”, que de forma muito clara reforçam a existência de cidades com dinâmicas socioespaciais distintas na Amazônia, uma associada à dinâmica do rio e da floresta, e outra à dinâmica econômica mais recente, promovida pela abertura dos eixos rodoviários e pelas modernas formas de apropriação da floresta, do rio, do subsolo, de maneira alguma devem ser concebidas de forma dissociada, dualista ou excludente. Tais tipologias fazem referências a realidades urbanas complementares, expressas a partir do hibridismo de objetos, relações e significados capazes de revelar diferentes espacialidades e temporalidades coexistentes, às vezes, na mesma cidade (TRINDADE JR., et al, 2011).

Para o autor dessas tipologias, esse direcionamento evita pensar as “cidades ribeirinhas” e/ou “cidades da floresta” como formações geográficas congeladas no tempo, que remetem a uma perspectiva saudosista da região, evitando, dessa forma, uma interpretação essencialista e atemporal do urbano na região (TRINDADE JR., et al, 2010; TRINDADE JR., 2014).

Também é ressaltado pelos autores que a proposição de “cidades da floresta” e “cidades na floresta”, utilizadas para pensar as cidades na estrutura urbana regional em realidades que caracterizam dois extremos de cidades na Amazônia, devem ser tomadas apenas como “tipos ideais”, utilizados para se pensar a complexidade do modo de vida urbano na região. Portanto, longe de serem mutuamente excludentes, revelam, por meio da “convivência de relações, de temporalidades, de espacialidades e de padrões territoriais”, a complexidade do processo de urbanização na região, o que remete à coexistência de temporalidades e espacialidades marcadas por uma e por outra, principalmente em realidades relativamente mais transformadas pelos novos processos vividos pela região pós década de 1960, como é caso da Amazônia Oriental (TRINDADE JR., 2014, p. 276).

As duas proposições acima apresentadas, apenas de forma breve, constituem leituras geográficas importantes acerca da realidade urbana da Amazônia Oriental, a partir de suas cidades, são de grande inspiração para o desenvolvimento desta proposta de pesquisa de doutorado que ora se apresenta, tanto no que concerne à construção da problemática quanto na indicação dos encaminhamentos teórico-metodológicos a serem seguidos.

Isso porque, ao mesmo tempo em que tais formulações apontam importantes ferramentas de análise para a compreensão do urbano nesta parte da região amazônica (Amazônia Oriental), também possibilitam problematizar a respeito do seu alcance sobre outras realidades socioespaciais do Nordeste Paraense. Aqui, uma referência em particular, para a realidade urbana da sub-região conhecida como Salgado Paraense, porção do estado do Pará onde estão localizadas um conjunto de cidades que integram uma parte da zona litorânea deste estado amazônico.

Desta feita, um primeiro aspecto a ser considerado na problemática da presente pesquisa diz respeito a sua construção, a qual tomou como base a

proposição que aborda a relação cidade e região, a partir da perspectiva de associação da floresta e do rio, a uma particularidade regional. Perspectiva que é desenvolvida por meio da consideração da diversidade dos pequenos núcleos urbanos e de suas formas de inserção no ambiente e no seu entorno (TRINDADE JR., 2014, p. 273) e que também coloca em relevo a discussão das formas distintas de relação entre a cidade e a natureza na Amazônia.

Tal proposta, de acordo Trindade Jr. (2014), discute, com base em uma tipologia de pequenas cidades, a forma como as mesmas estão situadas e interagem com seus respectivos entornos geográficos, cuja realidade é interpretada com base na noção de presença/ausência da floresta. A floresta, segundo a perspectiva metodológica do autor em destaque, é considerada como um espaço socialmente produzido em suas múltiplas dimensões, dentre as quais destaca a ecológica, a econômica, a lúdica, a funcional e a das representações simbólico-culturais, na qual se fazem presentes os valores e saberes que integram parte da vida urbana das cidades a que estão vinculadas (TRINDADE JR., 2014).

É nesse sentido que, segundo o autor, os diferentes tipos de cidades são particularizados, levando-se em consideração suas configurações espaciais e os processos por meio dos quais a floresta e seus recursos (materiais e simbólicos) ganham significados e importância diferenciados. Isso, “[...] em razão da maior ou menor presença de frentes econômicas e migratória e de lógicas de circulação e de reestruturação socioespaciais impostas à região” (TRINDADE JR., 2014, p. 274).

Esse direcionamento analítico possibilita a esta pesquisa de doutorado refletir e problematizar sobre essa mesma porção da Amazônia, mais especificamente sobre a mesorregião do Nordeste Paraense, uma outra possível particularidade sub-regional, também pautada na relação cidade e natureza, qual seja, a relação cidade e mar para o contexto socioespacial da microrregião do Salgado Paraense.

Nessa direção, o desenvolvimento de uma proposta de pesquisa que busca discutir e compreender a relação cidade e região, a partir da associação com o mar, como uma particularidade sub-regional na Amazônia ganha sentido na medida em que a realidade desta região tem sido constantemente

associada a elementos da natureza, como ressaltam, por exemplo, Marinho e Schor (2009). Tais autores afirmam que em muitas situações a Amazônia é tomada como sinônimo de alguns de seus atributos naturais, principalmente, em relação à floresta, ou a exemplo da importância do rio na definição do conteúdo socioespacial de algumas cidades amazônicas, como no caso das cidades ribeirinhas. Esses argumentos demonstram que, mesmo diante das significativas transformações na paisagem natural e alterações nos ecossistemas da região, ainda é possível afirmar que a ideia de natureza continua exercendo um papel importante para a compreensão da realidade geográfica amazônica.

Entende-se, também, que outros dois aspectos atribuem relevância ao desenvolvimento da proposta de estudo aqui em evidência. Um que se relaciona à importância de trazer para o debate da realidade amazônica elementos interpretativos sobre a região, com base em realidades socioespaciais ainda pouco exploradas, sobretudo, no que toca ao tema da cidade e o urbano, como é caso das cidades amazônicas localizadas à beira-mar, contribuindo assim para ampliação da discussão dessa forma e conteúdo geográfico na região.

O segundo aspecto está relacionado diretamente com a importância que os estudos contemporâneos atribuem à compreensão da cidade em sua associação com os sistemas socioecológicos. O que, no entender de Marinho e Schor (2009), apoiados no pensamento Harvey (1996), faz com que as cidades passem a ser compreendidas enquanto habitats contemporâneos, palco social onde se estabelecem as mais diversas relações. É desse pensamento que compartilhamos ao empreitar o debate sobre as cidades amazônicas à beira-mar.

Diante desses argumentos, algumas questões se apresentam como norteadoras para o desenvolvimento da pesquisa. Primeiro, em termos gerais, pergunta-se:

A) Na Amazônia, o mar pode ser considerado uma particularidade socioespacial sub-regional importante para a compreensão da cidade e do

urbano na microrregião do Salgado Paraense, a exemplo do que ocorre com a floresta e o rio em relação a outras sub-regiões do estado do Pará?

E, segundo, em termos específicos, pergunta-se ainda:

A) Quais formas, relações e interações socioespaciais podem ser reconhecidas na realidade urbana do litoral do Pará (na microrregião do Salgado), a partir da consideração do mar na dinâmica urbana das suas cidades?

B) Quais práticas socioespaciais e sujeitos sociais são representativos da relação cidade e mar as cidades litorâneas do Pará?

C) Quais formas-conteúdo podem ser definidas no litoral paraense, a partir da relação cidade e mar?

Considerar o mar uma particularidade sub-regional na abordagem das cidades amazônicas litorâneas pode parecer, *a priori*, que o quadro fisiográfico assume papel central na abordagem, atribuindo, assim, grande destaque à presença e importância desse objeto natural. Ou mesmo, pode passar a ideia de que o quadro natural é determinante na abordagem das cidades situadas junto ao mar. Isso poderia, em certa medida, atribuir grande destaque, por exemplo, ao fator localização, concebendo, dessa maneira, a beira do mar como o atributo definidor das características socioespaciais das cidades litorâneas do Pará.

Todavia, sem desconsiderar a importância das dimensões físico-naturais, nesta pesquisa, apesar do mar se apresentar como objeto espacial de destaque no quadro fisiográfico da região, ele é considerado, sobretudo, como um espaço socialmente produzido (LEFEBVRE, 2013). Desta feita, o mar, nesta análise, está para além da sua condição de objeto ou espaço natural, simplesmente, pois, enquanto objeto da natureza, assume importância nos processos históricos e socioculturais que concorreram para a produção

social das formas de organização do espaço humano no litoral da Amazônia, neste caso, as cidades litorâneas.

Nesse sentido, a associação do mar a uma particularidade socioespacial sub-regional é discutida com base na interpretação de processos históricos, os quais ajudam a compreender a produção das relações sociais e das formas espaciais presentes na porção do litoral paraense correspondente ao quadro geográfico da microrregião do Salgado. Dessa maneira, são abordados os elementos espaciais que compõem esta mesorregião não simplesmente como atributos físicos/naturais, mas como um quadro territorial composto por sistemas de objetos naturais e culturais socialmente produzidos, importantes para definição da paisagem e da organização espacial; e de um sistema de relações que, por sua vez, dá significado aos objetos e formas geográficas nesta parte do território do estado do Pará.

Seguindo essa orientação, ressalta-se, novamente, que a localização da cidade ou as características que derivam da proximidade em relação aos atributos naturais e fisiográficos do ambiente marinho não são aqui tomadas, em si mesmas, como fatores determinantes para a definição de seu conteúdo socioespacial. De outra maneira, tais características são pensadas com base nas relações estabelecidas entre seus habitantes e tais elementos, da cidade com outros lugares e seu entorno, o que certamente tem um papel preponderante para sua compreensão.

Diante do exposto, compartilha-se do entendimento que apesar de relevantes, as características inerentes à dimensão física da configuração espacial e da paisagem não podem ser tomadas isoladamente, como fatores determinantes de uma particularidade regional ou sub-regional, ou ainda, para expressar a relação cidade e região, ou mesmo definir os conteúdos socioespaciais das cidades situadas nesta porção do Pará. Assim, o interesse da pesquisa está nas práticas espaciais, nos sujeitos sociais e nas interrelações espaciais que as cidades estabelecem a partir da condição espacial à beira mar.

Por esse motivo, buscou-se a apreensão de tais aspectos da realidade espacial do litoral do Pará, a partir das relações historicamente produzidas, em



particular, as estabelecidas por meio das diversas formas de interação social com o mar, ou seja, da produção de sua espacialidade.

Frente às questões da problemática, optou-se por direcionar a pesquisa para a abordagem empírica de duas cidades situadas no litoral do estado do Pará, pertencentes à microrregião do Salgado Paraense, Salinópolis e São João de Pirabas.

Foi considerado para a escolha de Salinópolis e São João de Pirabas, enquanto realidades empíricas de análise da pesquisa, a relação entre a gênese dessas cidades e o contexto antigo de ocupação do território amazônico; o desenvolvimento de atividades produtivas ligadas à pesca, reforçando uma das características principais apontadas por Furtado (1984) acerca do litoral do Pará; a diferença em termos de formas de uso e apropriação social do mar ligada à prática de lazer e turismo; e, por fim, pelo fato de ambas integrarem a microrregião do Salgado Paraense.

O estudo da realidade urbana dessas cidades ganha importância na medida em que pode possibilitar a compreensão acerca de aspectos específicos relacionados aos desdobramentos do processo de reestruturação socioeconômica da Amazônia e seu rebatimento na microrregião do Salgado Paraense. O que pode estar expresso no contexto dessa sub-região paraense, a partir da maior ou menor presença de frentes econômicas, podendo significar uma maior presença do capital e/ou da modernização de suas cidades.

A apreensão desses elementos pode permitir identificar, nestas cidades, agentes econômicos e suas lógicas e escalas de atuação, bem como suas relações com os grupos sociais locais ligados às atividades econômicas tradicionais, no caso, a pesca, revelando, também, a escala das relações e interações estabelecidas desses espaços litorâneos.

Nesse sentido, torna-se importante analisar, nessas duas cidades, os elementos que caracterizam algumas de suas atividades econômicas, a exemplo da pesca e do veraneio e/ou turismo litorâneo, atividades fortemente interligadas ao mar, e atreladas a práticas e relações consideradas tradicionais e modernas.

Para o caso da pesca, atividade econômica já desenvolvida nessas cidades, desde os momentos iniciais de suas respectivas organizações

socioespaciais, torna-se relevante analisar as transformações ocorridas ao longo do tempo, expressas, por exemplo, pela melhoria das técnicas de pesca, das embarcações ou mesmo pela presença da indústria de pesca (presente em São João de Pirabas). Assim, também, torna-se relevante analisar os efeitos das transformações desta atividade na vida dos pescadores dessas cidades. Dessa forma, a figura do pescador é tomada como um importante sujeito social e a atividade pesqueira (mas não o único) é tida como uma das mais marcantes na dinâmica de produção das espacialidades e temporalidades urbanas nas cidades do litoral da Amazônia.

Torna-se, portanto, oportuno reconhecer, tomando como referência as formas de uso e apropriação do espaço, sejam elas consideradas tradicionais ou modernas, as diversas lógicas e intencionalidades dos agentes espaciais que nutrem, estimulam, contradizem as práticas socioespaciais dos sujeitos sociais, no permanente processo de produção do espaço nas cidades amazônicas banhadas pelo oceano Atlântico.

Isso, em grande medida, pode ajudar a reconhecer, nessas cidades da Amazônia, processos associados às mudanças e/ou permanências na dinâmica sempre contínua de reprodução do espaço da cidade; processo que pode estar associado a escalas diversas, bem como pode indicar a produção de diferentes experiências espaço-temporais; produto de uma dinâmica socioespacial que passa a confrontar ou a interagir, a tradição e a modernidade, o valor de uso e o valor de troca (movimento que tem marcado o processo histórico de produção do espaço amazônico) expressões que se materializam na paisagem e permeiam as relações cotidianas produzidas nestes espaços e marcam a vida dos sujeitos sociais com quem a pesquisa procura dialogar.

Como justificativa, entende-se que este estudo também pode auxiliar na interpretação dos processos associados à redefinição, tanto da dimensão material dessas cidades quanto na dos significados sociais e culturais, das práticas socioespaciais e representações, ou seja, no conjunto das relações socioespaciais historicamente construídas e incorporadas à realidade urbana, na alteração e diversificação das vivências e concepções a respeito do viver na cidade amazônica à beira-mar.

Além disso, a presente pesquisa de doutorado também se justifica pela necessidade, mas, sobretudo, pela oportunidade de contribuir no debate das cidades amazônicas localizadas à beira-mar, no contexto urbano regional do Pará e da Amazônia. Procurando demonstrar, dessa forma, elementos da complexidade da vida urbana na região, aqui considerada diversa (e, complexa), como explicitado a partir da perspectiva de urbanodiversidade (TRINDADE JR., 2010).

A pesquisa também pode contribuir para a própria expansão da noção de urbanodiversidade na Amazônia, no sentido da incorporação de outras realidades urbanas da região, haja vista que esta proposição teórica foi cunhada tendo como principais referências às realidades urbanas da Amazônia, associadas às tipologias já anteriormente explicitadas (cidades ribeirinhas, beira-rio, da floresta e na floresta). Não se referindo, portanto, as realidades urbanas do litoral e deixando de fora do quadro geral da formulação cidades que compõem uma parte importante da realidade urbana da região.

A partir do que foi exposto, esta pesquisa de doutorado estabeleceu, como objetivo geral, discutir e analisar a pertinência de se considerar no contexto amazônico, o mar como uma particularidade socioespacial indispensável na apreensão das realidades urbanas na parte do litoral que corresponde a microrregião do Salgado Paraense.

Em termos específicos, busca-se também: i) identificar e analisar formas, relações e interações socioespaciais nas realidades urbanas de Salinópolis e São João de Pirabas que ressaltem a importância do mar na dinâmica urbana dessas cidades; ii) identificar sujeitos e práticas socioespaciais representativas da relação cidade e mar nas cidades litorâneas de Salinópolis e São João de Pirabas; iii) identificar, analisar e, se possível definir, com base na análise das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, as formas-conteúdo produzidas nestas realidades litorâneas, passíveis de sugerir a proposição de um perfil dessas cidades.

Como forma de orientar o desenvolvimento da presente pesquisa, parte-se das seguintes hipóteses de trabalho:

A) A análise da relação cidade e mar no litoral do estado do Pará, especificamente na microrregião do Salgado Paraense, pode revelar

uma particularidade socioespacial ainda não considerada no contexto urbano regional amazônico. Isso tendo em vista que, as formulações desenvolvidas para interpretar a relação cidade e região na Amazônia Oriental não têm levado em consideração as dinâmicas socioespaciais das cidades situadas no litoral do Pará, restringindo-se a abordagem das realidades urbanas que ressaltam a importância do rio ou da floresta na constituição de uma particularidade regional;

B) Para as cidades litorâneas do Pará (microrregião do Salgado), a exemplo de Salinópolis e São João de Pirabas, o mar não representa unicamente um acidente geográfico de grande destaque na paisagem, ou de referência para sua localização absoluta, mas um importante referencial e diferencial sociogeográfico de suas organizações socioespaciais em relação ao contexto urbano da Amazônia, particularmente, na porção oriental da região.

C) As cidades de Salinópolis e São João de Pirabas estão passando por processos de transformação, em ritmos diferentes e a partir da atuação de diferentes agentes econômicos, mas cuja incidência sobre os pescadores tradicionais tem sido visível. Fator esse que está redirecionando a reprodução socioespacial desta categoria social nas cidades estudadas.

#### **1.4. Metodologia**

Frente às questões da problemática de pesquisa e dos objetivos estabelecidos, um desafio imediato se colocou ao desenvolvimento deste trabalho. Trata-se da importante tarefa de organizar, em termos teóricos e metodológicos, os instrumentos adequados para analisar a relação cidade e natureza na Amazônia, a partir do estudo das cidades situadas no litoral paraense. Cidades aqui consideradas como formações geográficas que pouco foram abordadas no quadro geral dos estudos e formulações geográficas voltados à compreensão da realidade urbana amazônica.

Em virtude desse aspecto, questões relacionadas ao direcionamento a ser seguido pela pesquisa surgiram quase que espontaneamente. Entre elas, as questões do referencial teórico-metodológico a ser utilizado na abordagem das cidades litorâneas e as referências teóricas e empíricas a respeito dos espaços sociais que se optou por analisar são as que chamam a atenção de forma mais imediata.

Por esse motivo, considera-se que a construção do embasamento teórico-metodológico, bem como a seleção dos procedimentos metodológicos da pesquisa constituíram etapas importantes deste trabalho, haja vista que corresponde ao processo de construção do sistema intelectual responsável por conduzir, em termos analíticos, interpretativos e explicativos a abordagem geográfica da realidade social selecionada para estudo.

Nessa direção, um esforço inicial desta pesquisa se voltou, primeiramente, para a discussão de formulações teórico-conceituais oriundas do campo da Geografia (mas também de outros campos do saber, passíveis de diálogos e que contribuam para a compreensão da espacialidade humana) que possibilitassem auxiliar na compreensão dos elementos que caracterizam a relação cidade e mar (natureza) na realidade urbana do litoral paraense.

Para pensar tal relação, que remete à compreensão dos elementos que caracterizam a relação sociedade e natureza, recorre-se ao exercício da leitura, análise e sistematização de abordagens teóricas voltadas para o entendimento do processo de produção da espacialidade social, ou melhor dizendo, da produção social do espaço. Esta compreensão direcionou à consideração de teorizações importantes acerca da conceituação do espaço, sobretudo, as perspectivas que buscaram definir o espaço como um produto da sociedade, a exemplo do que formularam, cada um a seu modo, autores como Lefebvre (2013) e Santos (2002a).

Pensar o espaço como produto, condição e meio das relações sociais de produção (LEFEBVRE, 2013; 1999) e como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações (SANTOS, 2002a) na compreensão desta pesquisa, possibilita abordar a realidade social a partir da importância da espacialidade produzida pela sociedade. Para o caso da realidade amazônica, tais formulações ajudam a pensar a produção do espaço não deixando de

considerar a importância da natureza e das relações sociais no processo. Dessa maneira, permitem partir da premissa de que as cidades devem ser abordadas como espaços produzidos socialmente, como formas-conteúdos socioespaciais, um híbrido de objetos geográficos e funções sociais (SANTOS, 2002a), como espaço em pleno processo de interação e, portanto, em pleno processo de produção, como formações geográficas que foram produzidas e organizadas ao longo da própria história de formação da região amazônica.

Conforme este entendimento, o espaço ganha centralidade nesta pesquisa. O que levou, necessariamente, a um momento de reflexão acerca de sua definição, para que fique clara a perspectiva que irá orientar a abordagem das realidades urbanas do litoral amazônico. Como já mencionado, a perspectiva teórica de Lefebvre (2013), que define o espaço como produto, condição e meio das relações sociais de produção, destaca-se pelo papel indispensável que esta categoria representa para o processo de reprodução da sociedade. Com base neste entendimento, o espaço é concebido como *locus* da reprodução das relações sociais de produção, destacando-se, portanto, como o objeto central no âmbito da teoria da produção social do espaço. Produzido pela e a partir da sociedade, o espaço constitui-se no meio pelo qual se realizam as relações sociais, as quais não são unicamente de conteúdo econômico, mas também político e cultural. Isso faz com que o espaço exerça um papel na sociedade, apresentando-se enquanto condição para realização material dessas relações sociais, porém, não as determinando.

A consideração de alguns aspectos dessa perspectiva teórica de espaço na pesquisa consiste, em primeiro lugar, pela necessidade de afastamento das noções que entendem esta categoria apenas como um receptáculo, um fator de localização absoluta, onde, segundo uma concepção dualista, transcorrem separadamente as relações sociais; ou ainda, como um substrato material onde estão dispostos, seja de forma dispersa ou reunida, os objetos produzidos pela sociedade. Em segundo lugar, consiste na aproximação deste trabalho a uma concepção de espaço que permite compreender que a realidade social se espacializa, ou para usar outro termo, ela se “geografiza”, revelando, assim, a expressão espacial das instâncias econômicas, políticas e culturais que, de forma contraditória e conflituosa,

como o próprio movimento da sociedade, produzem organizações socioespaciais específicas, porém não isoladas, pois estas não estão imunes ou isentas do movimento totalizador da sociedade. Foi como se buscou apreender as cidades amazônicas de Salinópolis e São João de Pirabas, bem como a produção do espaço no litoral do Pará.

No campo da Geografia, a perspectiva teórica a respeito da categoria espaço elaborada por Santos (2002a, p. 63) também é considerada importante para esta pesquisa. Para o autor o espaço é formado por um “[...] conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente [...]”. Esta concepção de espaço se apresenta pertinente na medida em que auxilia no exercício de identificação dos objetos e relações socioespaciais que caracterizam a geografia do litoral do Pará, em particular, a parte que apreende a microrregião do Salgado Paraense, bem como também auxilia na apreensão do perfil das cidades do litoral amazônico selecionadas para análise. Isso porque, tanto a realidade sub-regional quanto urbanas em destaque revelam uma dimensão material expressa a partir das formas espaciais (o sistema de objetos), que ganham sentido e significado quando relacionadas aos conteúdos que lhes são atribuídos socialmente (o sistema de ações).

Ainda de acordo com a concepção deste autor, ao se conceber o espaço como um sistema de objetos e de ações, torna-se possível reconhecer algumas de suas categorias internas, tais como “[...] a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial do trabalho, ou espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as formas-conteúdo” (SANTOS, 2002a, p. 22). Assim, seguindo esta perspectiva de espaço, buscou-se entender as cidades de Salinópolis e São João de Pirabas como formações urbanas que se definem como formas-conteúdo. Trata-se, portanto, de considerar as cidades enquanto formações geográficas, um conjunto de objetos reais concretos que se relacionam a conteúdos socioespaciais característicos, os quais foram socialmente produzidos e redefinidos ao longo do processo histórico e que ainda hoje se encontram inacabados.

Nessa direção, o conceito geográfico de paisagem ganha importância analítica para o desenrolar da pesquisa. Entendida como um conjunto de

formas ou objetos reais e concretos (construções humanas e/ou objetos naturais), ela externaliza o espaço imediato, exprime, de acordo com Santos (2002a), as heranças das relações localizadas entre homem e natureza. Sua menção às formas espaciais permite identificar o conjunto de objetos espaciais produzidos ou socializados pela atuação do homem e, ao mesmo tempo, sugere suas prováveis funções para sociedade. Conforme esta concepção, pode-se admitir que a paisagem de uma cidade, a paisagem urbana, tenha uma materialidade que lhe é característica, mas também dinâmicas e relações sociais que atribuem conteúdo aos objetos espaciais e sentido a sua disposição no espaço geográfico, revelando, assim, suas prováveis funções na dinâmica do espaço.

Com base nessa afirmativa, ganhou importância para a pesquisa, o desenvolvimento de um exercício de identificação e descrição dos objetos espaciais da paisagem urbana das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, cuja finalidade foi possibilitar uma melhor compreensão de suas funções sociais na dinâmica urbana dessas cidades do litoral da Amazônia. Além disso, tendo em vista o desafio de reconhecer os processos por meio dos quais o mar e seus recursos (materiais e simbólicos) ganham significados e importância distintos para essas cidades, tornou-se relevante para a pesquisa reconhecer os objetos espaciais (e suas funções) considerados como elementos identificadores e qualificadores da paisagem da cidade amazônica à beira-mar, cuja existência particulariza (e a ausência não permite definir) essas cidades no complexo e diversificado contexto urbano da região; sejam eles ligados a usos considerados tradicionais, tais como os pequenos portos, trapiches, ou a usos ditos modernos, tais como aqueles atrelados a atividade turística e de veraneio, como orlas voltadas ao lazer e consumo, ou atrelados à moderna indústria pesqueira.

Em consonância com o direcionamento acima, a compreensão da realidade urbana amazônica litorânea também seguiu a investigação de processos e dinâmicas sociais que contribuíram para o estabelecimento e transformação das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, no que diz respeito à produção da configuração espacial, dos objetos e dos conteúdos socioespaciais. Parte-se do princípio de que o estudo geográfico dessas



cidades pode revelar, com base na análise da produção de suas espacialidades/temporalidades, aspectos relacionados a caráter diverso e complexo que o processo de urbanização assume na Amazônia, como no caso da relação cidade e natureza, e, de modo específico para esta pesquisa, a relação cidade e mar.

Ao constatar que as cidades amazônicas situadas no litoral não se constituíram, ao longo do tempo (e ainda hoje não se constituem), enquanto objetos analíticos de destaque na agenda dos estudos urbanos sobre a Amazônia. Diferentemente do que acontece com as cidades estabelecidas ao longo dos rios e rodovias, ganhou importância para esta proposta de pesquisa a organização de um quadro analítico-explicativo que abarcasse a gênese da formação dessas cidades no âmbito da produção do espaço amazônico, o que significa um retorno no tempo necessário, caso se queira compreender as características atuais destas cidades e seus respectivos papéis na cena urbana amazônica.

Para tanto, tornou-se fundamental recorrer ao recurso da periodização do espaço, como sugere Corrêa (2006). Com base neste recurso, buscou-se identificar processos históricos que concorreram para a produção das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, situando-as em um determinado contexto e vinculando-as, paralelamente, à atuação de agentes econômicos, sujeitos sociais, lógicas e processos que possam revelar aspectos da produção do urbano nestas cidades e as características do espaço litorâneo amazônico. A partir desse procedimento, foi possível reconhecer elementos inerentes à relação entre o processo da formação socioespacial da Amazônia, a produção do urbano no contexto regional e a produção/organização socioespacial do litoral do Pará.

O direcionamento acima está relacionado ao cuidado de se evitar desenvolver uma abordagem geográfica que supervalorize as cidades estudadas, unicamente, enquanto formas espaciais urbanas. A proposta é abordá-las e buscar compreendê-las a partir da análise dos processos históricos de formação, da produção de suas espacialidades e temporalidades, ou seja, apreendendo-as como formações histórico-geográficas. Buscou-se, dessa forma, valorizar a compreensão da dinâmica histórica da produção do

espaço, identificando e discutindo as dinâmicas sociais responsáveis pela criação e transformação dessas cidades no curso histórico do processo de produção do urbano na Amazônia.

Para tentar dar conta desses elementos relacionados a tais realidades urbanas também se recorreu ao conceito de formação socioespacial, conforme estabeleceu Santos (2005). Esse conceito permite à Geografia, segundo o autor, interpretar o espaço como um fato histórico, pois leva em consideração a história da sociedade mundial, aliada à sociedade local. Da mesma forma, também procura compreender a realidade espacial e sua transformação com base na produção humana, admitindo que o espaço se constitui enquanto um produto da ação do homem. Admiti-lo como parte da perspectiva teórico-metodológica pressupõe admitir que as realidades socioespaciais em voga são produtos históricos da sociedade e que suas dinâmicas socioespaciais articulam-se a processos que se desdobram nas mais diversas escalas geográficas.

De forma breve, ressalta-se que a constituição do conceito de formação socioespacial tem sua base assentada no conceito marxista de formação econômica e social. Sua importância para a análise geográfica consiste na relação de interdependência entre as categorias formação econômica e social, modo de produção e espaço. De grande relevância para o estudo da sociedade, no âmbito da teoria marxista e do materialismo histórico e dialético, Santos (2005) ressalta que a categoria formação econômica e social se apresenta como a mais adequada para auxiliar na construção de uma teoria válida do espaço, pois entende que a categoria marxista possibilita compreender este último como resultado das relações sociais e sua produção histórica.

Como já mencionado, a base explicativa desta categoria incide sobre a produção da sociedade, revelando como e por quais meios o trabalho humano transforma, segundo leis históricas determinadas, o espaço confrontado por um determinado grupo social. Nesse sentido, a categoria formação econômica e social também reporta à relação homem-natureza, mas não segundo uma perspectiva dualista, haja vista que a natureza é considerada como segunda natureza, ou natureza transformada, entendida, portanto, como sinônimo de

espaço (SANTOS, 2005). Isso reforça, pode-se dizer, a noção de inseparabilidade entre sociedade e espaço, atribuindo a este último o status de condição indispensável para a realização da produção, pois apresenta-se como a unidade mediadora das relações sociais.

Diante dessas breves considerações, entende-se que a utilização do conceito de formação socioespacial possibilitou apreender a microrregião do Salgado Paraense como um espaço historicamente produzido e, a urbanização, como um processo de caráter geral, mas que ganha contornos particulares nesta porção da Amazônia. É neste sentido que se considera a microrregião do Salgado Paraense como um subespaço que se particulariza no contexto intra-regional do estado do Pará, uma vez que se diferencia de outros subespaços do território paraense, resultado da maneira peculiar como se desdobraram os processos históricos de sua formação.

Dessa feita, o conceito em destaque nos revela particularidades que caracterizam o processo histórico de produção do urbano na Amazônia, bem como suas contradições. Além disso, também chama a atenção para uma pluralidade de formações urbanas na região, que não estão necessariamente vinculadas, seja à existência de formações urbanas ribeirinhas e/ou à beira-rio seja em relação àquelas originadas com a abertura das rodovias no espaço regional amazônico, a partir da década de 1960.

A discussão a respeito do que se está concebendo enquanto espaço amazônico litorâneo (em particular, o espaço litorâneo do estado do Pará), bem como das cidades que dele fazem parte, também permeia este trabalho. Entende-se que a identificação, definição e delimitação deste espaço torna-se importante para elucidar os elementos de sua organização socioespacial, sobretudo, aqueles relacionados à produção do urbano na costa paraense, possibilitando reconhecer características e possíveis particularidades nas formas de ocupação e uso do litoral do estado em questão.

Para tanto, recorreu-se à literatura institucional (principalmente a de âmbito estadual) e acadêmica, com o intuito de conhecer propostas de definição e delimitação do espaço litorâneo paraense. As consultas a dados secundários de caráter estatístico, a respeito da população que ocupa o litoral do Pará, bem como a forma como está distribuída nas cidades e no campo,

foram importantes para complementar o entendimento acerca das características da configuração espacial do litoral. Dessa forma, buscou-se apreender aspectos da dinâmica de produção e organização desse espaço, a partir de suas cidades, considerando-as não de forma isolada, ou alheias à dinâmica socioespacial da região, mas como realidades urbanas cuja produção da espacialidade resulta das interações inerentes ao movimento histórico de ocupação da Amazônia e dos desdobramentos do processo contemporâneo de urbanização da região.

A abordagem das realidades empíricas de Salinópolis e São João de Pirabas, neste trabalho, teve como propósito elucidar os elementos socioespaciais que, aqui entendido, constituem e caracterizam a existência de uma relação estabelecida entre cidade e mar, processo de produção das espacialidades e temporalidades nessas cidades amazônicas situadas no litoral do Pará.

O ponto de partida da análise empírica dessas cidades consistiu, inicialmente, nos processos de identificação, descrição e contextualização dos objetos espaciais de suas respectivas paisagens nas dinâmicas urbanas dessas cidades. Posteriormente, possibilitaram direcionar no sentido da apreensão dos processos que lhes deram origem, dos sujeitos sociais que atuaram na sua produção e dos conteúdos socioespaciais que eles expressam na dinâmica urbana de cada uma das cidades.

Isso remeteu à adoção de procedimentos metodológicos inerentes a pesquisa de campo, como a observação sistemática, importante no sentido de promover a identificação e reconhecimento dos objetos espaciais presentes na paisagem, mas também, para identificar as ações e sujeitos que a eles atribuem significado ou conteúdo social as formas espaciais.

Como técnica de registros das informações obtidas por meio das descrições, mas também das muitas conversas informais, foram utilizados os registros em diário de campo. Turra Neto (2008), na argumentação acerca da observação participante utilizada na produção da informação, no estudo sobre a cultura *punk* e *hip-hop*, na cidade de Garapuava-PR, fala da importância do diário de campo como instrumento de registro das informações e apreensões

obtidas em campo, por meio do procedimento metodológico utilizado. Citando o trabalho de Winkin (1998), ressalta três funções principais ao diário.

1 - função catártica, emotiva, pela qual o pesquisador deposita seus pensamentos e sentimentos mais íntimos sobre sua experiência no campo, sua relação com as pessoas, suas visões sobre elas etc., o que explica a necessidade do diário ser algo privado; 2 - função empírica, pela qual se anota tudo, mesmo aquilo que parecer insignificante; 3 - função reflexiva e analítica, na qual o diário se constitui fonte de consulta. É possível dizer que o diário de campo, talvez, seja a principal fonte de informação da pesquisa que se apóia na observação participante (Winkin, 1998 *apud* TURRA NETO, 2008, p. 379).

Nessa direção, buscou-se a identificação e descrição de objetos e áreas litorâneas que expressassem formas e relações caracterizadas pela interação com mar, tais como portos e trapiches, locais de comercialização de pescados, feiras, pequenos comércios e bairros, mas também objetos espaciais ligados à lógica da atividade turística litorânea e/ou de veraneio, aqui entendidos como objetos e espaços importantes para compreensão da organização do espaço e da dinâmica urbana dessas cidades. Para isso, na pesquisa de campo, além do diário de campo, no registro voltado ao reconhecimento desses espaços e objetos, também foi realizado o registro fotográfico e de ponto de GPS, para posterior representação cartográfica.

Foi durante o processo de observação realizada durante as pesquisas de campo que se decidiu pelos portos, orlas e praias como os espaços de análise, considerados no contexto urbano de Salinópolis e São João de Pirabas, como os mais representativos da relação de cidade e mar, e para a identificação das práticas espaciais que derivam dessa relação. As observações, nesses espaços, foram realizadas em quatro momentos (janeiro 2014, janeiro e julho de 2015, e julho de 2016).

Em seguida, o propósito foi aprofundar a análise acerca das minúcias que caracterizam as ações e relações associadas aos objetos e espaços observados. Procurando, dessa forma, definir, a partir da identificação de determinados grupos sociais, tais como os pescadores e veranistas, as espacialidades ali produzidas, bem como os elementos constituintes das temporalidades vigentes nestas cidades amazônicas à beira-mar.

Ainda nesta seção da pesquisa, voltada para a análise empírica do espaço das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, a produção de informações, por meio da aplicação de questionários, a realização de entrevistas e as conversas informais registradas em diário de campo, figuraram como importantes estratégias. No caso dos questionários, sua aplicação foi utilizada com o intuito de permitir obter informações mais imediatas. No entanto, sua aplicação, também foi, em muitos casos, ponto de partida para a obtenção de informações mais aprofundadas, ou ainda, para o estabelecimento de contatos para a realização de entrevistas. Entre os sujeitos abordados na aplicação dos questionários, estão os ambulantes e os veranistas presentes no “Complexo Turístico Orla do Maçarico” em Salinópolis.

Já as entrevistas, aqui compreendidas como estratégias de interação social (COLOGNESE; MELO, 1998) com os sujeitos que produzem e dinamizam o espaço urbano dessas cidades do litoral do Pará, foram utilizadas com a finalidade de obtenção de informações mais detalhadas para a pesquisa. Esta técnica foi utilizada no contato com secretários municipais das duas cidades, com vice-presidente da colônia de pescadores de São João de Pirabas e pescadores.

Tal estratégia foi pensada com o intuito de ter contato com os pescadores, de ouvir suas histórias, memórias e perspectivas de futuro, e, assim, conhecer como se posicionam hoje no contexto urbano dessas cidades litorâneas. Ressalta-se que, além deste procedimento, também optou-se pela estratégia das conversas registradas em diário de campo, utilizada em algumas ocasiões de contato com pescadores e donos de embarcações de pescas das duas cidades.

Foi por meio desses procedimentos que buscamos obter informações a respeito da participação e do papel dos grupos sociais ligados às dinâmicas socioespaciais a pouco mencionadas (pesqueira e turística/veraneio), no âmbito do contínuo processo de produção do espaço urbano dessas cidades do litoral do estado do Pará.

Entende-se que tais dinâmicas socioespaciais revelam não apenas as características inerentes ao urbano dessas cidades, mas também o curso e o ritmo das transformações socioespaciais vivenciadas por essas realidades

urbanas. Também não se pode deixar de mencionar as contradições provenientes da relação/negociação entre grupos sociais identificados à modernização/modernidade, como agentes econômicos ligados à lógica de expansão do turismo, proprietários de moradias de segunda residência, turistas e/ou veranistas, e grupos sociais locais, identificados à tradição, como os pescadores. Foi por meio desse conjunto de procedimentos metodológicos que procuramos abordar os elementos constituintes da realidade urbana dessas duas pequenas cidades amazônicas, localizadas no litoral do estado do Pará.

### **1.5. Estrutura da Tese**

Para buscar desenvolver a problemática em foco, este trabalho estruturou-se em três capítulos. No primeiro, tendo como ponto de partida a problematização acerca das representações sociais que, historicamente, associaram a Amazônia à ideia de espaço natural, procurou-se apresentar formulações teóricas sobre o espaço que ajudam a superar esta imaginação sobre a região.

Nesse sentido, o objetivo deste capítulo é utilizar com base nas formulações teóricas sobre o espaço, os principais elementos que constituem o argumento de pensá-lo não apenas como uma base de dimensões físicas e naturais, uma superfície sobre a qual a sociedade desenvolve suas atividades, ou ainda a partir de uma perspectiva espacial pautada numa relação dicotômica entre sociedade e natureza. Mas direcionar a análise no sentido de tomar o espaço como objeto teórico indispensável para se promover a compreensão do movimento histórico de reprodução da sociedade. Nessa direção, são apresentados elementos das abordagens que elegem, como fundamento, a relação dialética entre sociedade e espaço, concebendo este último como produto da sociedade (LEFEBVRE, 2013; SANTOS, 2002a).

No segundo capítulo, o propósito é demonstrar que em parte do litoral amazônico, mais especificamente na microrregião do Salgado, é possível considerar o mar como uma particularidade socioespacial que ajuda a entender este subespaço, situado no estado do Pará. Nesse sentido, buscou-

se apresentar argumentos que ressaltam que o litoral em questão apresenta um conjunto de objetos e ações que o particularizam no contexto urbano amazônico, bem como os diferenciam no território paraense.

Fundamenta este capítulo a exposição de elementos relacionados à formação espacial do litoral, ressaltando contextos, processos e formas de ocupação que marcaram este espaço ao longo de sua formação histórica; a característica atual da ocupação urbana; e do perfil das cidades nele presentes, dando destaque para as situadas na sub-região do Salgado Paraense.

Por fim, o terceiro e último capítulo se detém nas análises das cidades litorâneas de Salinópolis e São João de Pirabas. Antes, porém, apresenta-se uma breve discussão a respeito da leitura sobre a cidade e o urbano na Amazônia, apontando suas principais formulações e o alcance delas na apreensão das realidades urbanas amazônicas do litoral. Por meio deste exercício inicial, buscou-se reconhecer como as cidades litorâneas da Amazônia, especificamente, as do litoral do estado do Pará, têm sido abordadas no contexto urbano amazônico.

A apresentação dos desdobramentos da pesquisa empírica é o que compõe, em grande parte, este capítulo, cuja finalidade foi apresentar e discutir sobre os objetos e relações socioespaciais inerentes à dinâmica urbana das duas cidades acima mencionadas, as quais, segundo a hipótese deste trabalho, ganham contornos específicos no contexto urbano amazônico; o que reforça a ideia de que, nesta região, a produção do urbano se apresenta diversa e complexa, sendo, portanto, necessário pensar a realidade urbana da Amazônia com base na premissa da existência de uma urbanodiversidade (TRINDADE JR., 2010), para além do que até o momento foi considerado.



## 2. CAPÍTULO 1

### DISCUTINDO ESPAÇO PARA ENTENDER A REALIDADE SOCIOESPACIAL AMAZÔNICA

A simples pronúncia do termo Amazônia, para muitos, remete ao pensamento, quase que imediatamente, na ideia de natureza. Dentre as muitas representações que este espaço sugere ao imaginário social, já de longa data, sua associação imediata ao sentido de natureza é, sem dúvida nenhuma, uma das mais recorrentes. É a imagem mais comum do que seja a Amazônia, normalmente, vista como uma imensa extensão de terras onde a natureza pujante é o seu principal elemento identificador (GONÇALVES, 2001).

Como resultado dessa concepção, foram forjadas, ao longo do tempo, visões como “paraíso terrestre”, “terra da canela e do ouro”, “natureza”, “floresta”, “inferno verde”, “pulmão do mundo”, “reserva de recursos naturais”, utilizadas em diferentes contextos e por diferentes sujeitos com o propósito de definir a realidade geográfica amazônica.

A visão da Amazônia como natureza exuberante tem sido propagada desde a chegada dos primeiros europeus na região, pois é ela que se destaca nos relatos dos viajantes do século XVI, nas muitas páginas destinadas a descrição e menção na forma de relatos escritos (e também imaginários) sobre o espaço amazônico. Ao longo dos séculos XVI e XVII, para diversos cronistas e naturalistas das mais diferentes nacionalidades, a natureza, simbolizada pela presença marcante da floresta e do rio na paisagem, foi quase que genericamente o principal aspecto externalizado da realidade amazônica, inspirando relatos que variavam do “primitivismo pré-edêmico ao infernismo primordial” (GONDIM, 2007, p. 97).

Mesmo que alguns desses viajantes fossem familiarizados com a região ou mantivessem o tom frio e distanciado do pesquisador (como no caso dos naturalistas), a natureza, grandiosamente, avassaladora, em algum momento fez com que esses homens deixassem de lado olhares já

estruturados e visões vividas, para pousar os olhos na “contemplação extasiada da grandiloquência natural” da região (GONDIM, 2007, p. 97).

Séculos depois das primeiras impressões a respeito da grandiosidade da natureza amazônica, pode-se afirmar que a vinculação da realidade amazônica à concepção de natureza ainda é bastante atual e recorrente. Ainda persiste a imagem e/ou concepção de um espaço fortemente atrelado à existência de um quadro geográfico, cujo principal elemento de identificação é a natureza. Em outros termos, ainda hoje se tem configurado um olhar sobre a Amazônia que a concebe muito mais como um espaço de domínio da floresta, permeada por uma densa rede hidrográfica e submetida a condições climáticas particulares, o clima equatorial quente e úmido, do que propriamente como um espaço social historicamente ocupado, onde a principal marca é a histórica relação entre sua sociedade e seu complexo quadro físico-natural.

A título de exemplificação sobre a vigência desse olhar, em trabalho que discute os aspectos relacionados à construção das representações sociais da Amazônia no Brasil, nos dias de hoje, Bueno (2008) menciona que a representação de uma imagem aérea de uma floresta recortada por rios é a imagem mental mais recorrentemente associada à região amazônica. Isso porque, segundo a autora, as representações sociais são consideradas, conforme seu entendimento, de base construtivista, como constructos que expressam um espaço que já está posto e, ao mesmo tempo, contribuem para lhe dar existência como tal, num dado contexto social (BUENO, 2008). No caso do espaço amazônico, os seus objetos naturais, rios e florestas, principalmente, são os que reforçam tal imagem no imaginário social a respeito da região.

Para compreender os elementos constitutivos das representações sociais da Amazônia, Bueno (2008) considerou importante evidenciar o objeto ou os objetos espaciais que atribuem significado ao imaginário social sobre esta realidade. Para isso, realizou entrevistas em locais de grande circulação (área central e aeroportos) de três capitais brasileiras, São Paulo, Manaus e Belém, e, ainda, em duas pequenas cidades do estado do Pará, Abaetetuba e Igarapé-Miri. Nas entrevistas realizadas nas capitais, dentre as questões, perguntava aos entrevistados, qual a primeira coisa que pensavam quando se

falava de Amazônia. Após a sistematização dessa questão, a autora registrou que a ideia de natureza se fez presente em 70% das respostas obtidas, com destaque para a menção feita à floresta, a qual ocupou a primeira posição entre os elementos citados nas respostas (rios, animais, índios e outros).

No conjunto das entrevistas realizadas nas cidades de Abaetetuba e Igarapé-Miri, cuja finalidade era focar a percepção do lugar e da região sobre a concepção de Amazônia das pessoas entrevistadas, Bueno (2008) também ressalta que as respostas dos entrevistados apontavam a natureza como principal elemento para definir a região. E destaca, ainda, que, nessas cidades paraenses, alguns entrevistados promovem uma associação imediata da Amazônia à imagem de floresta, a ponto de alguns considerarem sua existência somente onde a mata se faz presente, excluindo, por exemplo, as cidades da região, inclusive a que habitam, haja vista que nestes espaços a floresta não se faz presente, revelando, dessa forma, uma visão distanciada de Amazônia em relação à realidade local.

Com base nessas entrevistas, a autora reforça a ideia de natureza como um nó central da representação social da Amazônia, seja ele de sujeitos de fora ou da própria região, permitindo-lhe, dessa forma, afirmar que a noção de natureza na representação social da Amazônia se constitui num elemento ou nó central, seja na escala internacional (com base nas entrevistas realizadas com estrangeiros), nacional, regional ou mesmo na escala local.

Não há dúvidas de que a visão da Amazônia como natureza ainda constitui uma das principais formas de conceber a realidade socioespacial da região. No entanto, várias críticas têm sido direcionadas a essa perspectiva. De modo geral, pode-se afirmar que o cerne das críticas a esta visão de Amazônia consiste na oposição à centralidade assumida pelo quadro físico-natural na interpretação da realidade amazônica, haja vista que remete à utilização de pressupostos considerados a-históricos e que contribuem para uma noção de espaço pronto e acabado, que delimita a Amazônia com base em critérios considerados rígidos, tal como, até onde persiste o domínio da floresta.

No bojo das críticas direcionadas à perspectiva que entende a Amazônia como natureza, Gonçalves (2001) destaca que esta região, segundo

tal concepção, tende a ser vista e classificada como o outro lado da cultura, a natureza, ou, ainda, como o outro lado da modernidade, o tradicional. Para o autor, essa forma de classificar a realidade amazônica deriva de um horizonte sociocultural ocidental que, ao longo da história, construiu pares para classificar a realidade social, sendo um deles, natureza e cultura.

Neste imaginário social, atribui-se, ao primeiro termo, a condição de objeto passivo, passível e sujeito à dominação, enquanto que ao segundo, a condição é a de sujeito ativo e dominante. Para tal lógica, a cultura apresenta-se como sinônimo de um movimento da sociedade que deixa o estado de natureza, passando assim a exercer maior domínio sobre o meio natural. O que torna possível classificar os diferentes povos como mais ou menos desenvolvidos, tendo em vista o maior ou menor grau de dominação sobre a natureza, fazendo da tecnologia um parâmetro importante para apontar o grau de desenvolvimento dos povos e regiões (GONÇALVES, 2001).

A Amazônia pensada nesses moldes, para Gonçalves (2001), passa a ser caracterizada como um espaço no estado de natureza, concebida, portanto, como um espaço tradicional e atrasado. Concepção que também se estende às populações da região que, desse ponto de vista, passam a ser classificadas como selvagens, no sentido de serem da selva, da natureza, adjetivos que incluem também as populações não-indígenas, haja vista que não operam e nem utilizam tecnologias modernas e sofisticadas. Uma situação comum entre as populações das regiões desenvolvidas, sendo, portanto, consideradas uma condição muito próxima de um estado de natureza.

Entende-se que este tipo de olhar tem impossibilitado a compreensão do espaço amazônico e de suas populações em suas dimensões reais, ou seja, a partir do que se vive e se percebe, pois desconsidera um conjunto de conhecimentos produzidos na convivência histórica com os ecossistemas da região; o qual pode ser considerado um importante acervo sociocultural, contrapondo-se, dessa forma, a uma concepção de Amazônia representada a partir de um quadro de natureza-natural, simplesmente, e vazia em termos socioculturais (GONÇALVES, 2001).

Também, no sentido da crítica ao imaginário social que historicamente vinculou a Amazônia à imagem de natureza, Cruz (2008) em trabalho que

discute a identidade das populações ribeirinhas, destaca um olhar que deriva diretamente dessa maneira de entender a região, o naturalista.

Para o autor, o olhar naturalista ou naturalizante sempre viu a região somente como natureza, tratando sua diversidade como sinônimo de biodiversidade apenas, e, dessa forma, reconhecendo-a, unicamente, como um conjunto de ecossistemas e fonte de recursos naturais. Trata-se, para o autor, de um “modo de ver” a Amazônia que sempre se fez presente na história da região, sendo registrada nos relatos dos antigos viajantes, na mídia atual, nos planos e planejamentos do Estado, na justificativa de atuação do grande capital, ou mesmo, na produção científica sobre a região. Ou seja, para o autor, do momento da exploração das drogas do sertão ao debate da biodiversidade, da colonização ao contexto de globalização, a Amazônia tem sido vista apenas como natureza. É, portanto, a representação mais comum que se tem sobre o espaço amazônico, e que está personificada por meio de ideias e expressões como, por exemplo: “espaço vazio”, “vazio demográfico” e “terras sem homens”. (CRUZ, 2008).

Sob a égide dessa visão de Amazônia, Cruz (2008) ressalta que as populações rurais e ribeirinhas ou “caboclas”, historicamente, tiveram suas identidades ignoradas e invisibilizadas diante do quadro natural, sendo suprimida a existência política e discursiva dessas populações. Acrescenta, ainda, que a visão naturalista não levou em consideração processos históricos e a presença de identidades culturais que conformaram a territorialização dos grupos na sua sociodiversidade, bem como negligenciou a diversidade territorial nos termos de sua dimensão histórica e humana; contribuindo, dessa maneira, para a produção de uma concepção que parte da ideia de inexistência e invisibilidade das populações consideradas tradicionais, em particular, para o autor, as populações ribeirinhas. Enfim, essa maneira de conceber a Amazônia é responsável por produzir a supressão, o silenciamento dessas populações, ou seja, a partir desse olhar naturalista sobre a região, produz-se e reproduz-se “[...] uma geografia das ausências e uma história de silêncios” (CRUZ, 2008, p. 52).

Em trabalho sobre o debate da concepção de Amazônia, no atual momento histórico, Trindade Jr. (2006) é outro estudioso que também

apresenta algumas considerações a respeito da concepção que compreende a Amazônia como natureza ou ecossistema.

No tocante ao entendimento do que seja a Amazônia, Trindade Jr. (2006) ressalta que duas posições têm sido mais recorrentes. A primeira delas tem tratado a região como uma pretensa unicidade, concebendo-a como um espaço homogêneo. Para o autor, esta concepção diz respeito a uma ideia pronta e acabada do que seja Amazônia, pautada em pressupostos a-históricos, na qual homem e história não se fazem presentes, delimitando, assim, esse espaço com base em critérios rígidos.

Num sentido oposto, a segunda posição se contrapõe à concepção “formatada” de região vigente na ideia anterior, considerada uma representação imposta em geral, por quem olha a região de fora. Como resultado desse olhar sobre a Amazônia, tem-se denominado como único o que é diverso, impondo-se uma identidade única a uma pluralidade de culturas, de naturezas e de sociedades. O que possibilita esta segunda concepção de considerar que “[...] a Amazônia é uma invenção, que não é capaz de explicar muita coisa” (TRINDADE JR., 2006, p. 356).

A respeito dessas duas maneiras de compreender a Amazônia, Trindade Jr. (2006) destaca que, se na primeira postura o problema consiste em desconsiderar a natureza humana e social do espaço geográfico amazônico, a segunda, por sua vez, nega uma realidade objetiva que, na maioria das vezes, serve como referência para a compreensão de particularidades importantes que a Amazônia apresenta na sua interação com o mundo.

É diante desse quadro que Trindade Jr. (2006) ressalta a necessidade de pensar a noção de região como categoria geográfica e de visualizá-la para o caso amazônico. Nessa direção, o autor parte do princípio de que para compreender a Amazônia torna-se necessário considerá-la como uma região, cujo sentido geográfico do termo significa, citando o que fora estabelecido por Corrêa (1997), uma porção do espaço que se caracteriza por uma dada particularidade.

O autor esclarece que esta opção metodológica não significa falar de um espaço homogêneo, haja vista que a ideia de homogeneidade geográfica

não ajuda a compreender um espaço como o amazônico, que é tido como muito diverso, tanto do ponto de vista da natureza quanto do ponto de vista da existência humana. Também não se trata de falar de individualidades ou singularidades (que são diversas na região), uma vez que, conforme a compreensão de Corrêa (1997), estão mais relacionados ao conceito de lugar. Pelo contrário, trata-se de reconhecer a Amazônia como um espaço particular, que serve de mediação entre o universal e o singular (TRINDADE JR., 2006. p. 356).

Nesse sentido, Trindade Jr. (2006) destaca que a natureza, entendida como um elemento conformador de um quadro geográfico próprio apresenta-se como uma primeira particularidade da Amazônia a ser considerada. Com base nesta particularidade, é possível enxergar a região como um espaço de domínio da floresta equatorial, imbricada a elementos como o clima e a hidrografia, compreendendo a região como um ecossistema. Visão que consiste, para o autor, na divulgação de uma particularidade bastante conhecida, desde a chegada dos primeiros colonizadores no espaço amazônico. A título de exemplo, o conceito de Pan-Amazônia, que corresponde ao espaço de domínio da floresta equatorial e abarca o Brasil e outros países da América do Sul, muito utilizado para fins de cooperação econômica entre os países, figura como uma definição de Amazônia pautada na particularidade em destaque.

O reconhecimento da Amazônia com base nessa perspectiva suscita, para Trindade Jr. (2006), várias críticas. Isso porque, tal concepção privilegia um quadro natural que é anterior à presença do homem, o que tende a desconsiderar a existência de processos históricos e identidades culturais importantes na configuração de um espaço para além do espaço natural, bem como a formação territorial como elemento importante para compreender o papel da Amazônia na divisão territorial do trabalho.

A perspectiva de ecossistema, para Trindade Jr. (2006), também tem sido incorporada por novas propostas de pensar a Amazônia, como na noção de desenvolvimento sustentável, cujo elemento central do discurso tende a ser, a presença da floresta equatorial. Em sua concepção, esse tipo de discurso se apresenta como novo pelo fato de atentar para elementos relacionados a uma

proposta de desenvolvimento não pautada em proposições convencionais, tais como modernização econômica e densificação técnica do território, tidas como comuns nas práticas desenvolvimentistas e nas estratégias de ordenamento territorial direcionadas à Amazônia, no período pós 1960. Também entende que o discurso concernente à noção de desenvolvimento sustentável assume um caráter ecocêntrico, o qual tem se traduzido em práticas de ordenamento territorial que expressam velhas tendências hegemônicas de reprodução econômica e social para a região.

Com base nos argumentos acima expostos, entende-se e se compartilha aqui da ideia de que a compreensão da Amazônia, apenas como natureza ou ecossistema, é passível de críticas pertinentes, sobretudo, quando se atribui ao quadro natural a centralidade na explicação da região, em detrimento da presença e importância do quadro social, ou ainda, quando não se considera a relação histórica entre sociedade e natureza na compreensão do espaço regional.

Todavia, também se compartilha da perspectiva de que não seria prudente desconsiderar a natureza com um elemento importante na abordagem do espaço amazônico, seja na compreensão da particularidade regional, como demonstra Trindade Jr. (2006), seja, ainda, para o entendimento da diversidade desse espaço, principalmente, no que diz respeito aos modos de vida existentes, os quais devem ser vistos como produtos históricos que resultam da intensa relação das populações amazônicas com os ecossistemas da região. O que dá origem a formas de conhecimentos sobre a dinâmica e ciclos da natureza que se expressam nas mais diversas estratégias de uso dos recursos naturais, as quais se constituem em aspectos importantes e inerentes às identidades territoriais da Amazônia.

No sentido de tentar avançar rumo a um entendimento da realidade amazônica, na qual a presença da natureza não represente um sinônimo de ocultação das outras facetas da região, de uma configuração espacial naturalista e naturalizante, ou, ainda, de um espaço amazônico concebido como a-histórico ou abstrato, faz-se necessário enveredar por um olhar geográfico da Amazônia que permita compreender a natureza como um elemento integrante da dimensão da sociedade na região. Trata-se, portanto,



da necessidade de uma abordagem da natureza na Amazônia que busque entendê-la de maneira não dissociada dos processos históricos ou alheia às diversas espacialidades/temporalidades sociais produzidas e redefinidas no espaço regional, ou seja, que não a veja de forma isolada e nem vazia de conteúdos socioculturais.

Nessa direção, para a presente proposta de pesquisa, a natureza, desde que considerada em sua forte relação histórica com a sociedade, representa um elemento fundamental para a compreensão da configuração e diversidade socioespacial da Amazônia, expressas na pluralidade de relações sociais com os ambientes amazônicos, nas diversas temporalidades e espacialidades produzidas na região e no conjunto de práticas e representações espaciais das populações locais.

Diante disso, entende-se que considerar a natureza (seja ela representada na região pela relação sociedade-floresta, sociedade-rio, ou, no caso específico desta pesquisa, sociedade-mar) como espaço socialmente produzido constitui uma perspectiva metodológica pertinente para se abordar o espaço geográfico amazônico. Isso contribui para a compreensão da natureza juntamente com a dimensão sociocultural, como elementos indissociáveis e indispensáveis para o entendimento do espaço geográfico amazônico. Esta é a perspectiva que se busca desenvolver nesta seção da pesquisa.

Para tanto, faz-se necessário apreender e utilizar, no campo da ciência geográfica, formulações teóricas e conceituais sobre a categoria espaço como eminentemente social, ou como uma dimensão da sociedade. Nessa direção, a opção é passar ao largo das correntes do pensamento geográfico que pensaram o espaço como receptáculo, como teatro das ações humanas, simplesmente, ou visto ainda como absoluto, abstração, planície isotrópica e/ou representação matricial, concepções estas que permearam o repertório de formulações da Geografia tradicional<sup>11</sup> (CORRÊA, 2003).

Como alternativa para tal finalidade, privilegiou-se as formulações teóricas e conceituais vinculadas ao movimento que ficou conhecido na história

---

<sup>11</sup> Para Corrêa (2003), entende-se por Geografia tradicional o conjunto de correntes que caracterizaram a Geografia no período que se estende, aproximadamente, a 1870. Momento da institucionalização da disciplina nas universidades europeias, à década de 1950, quando ocorre a denominada revolução teórico-quantitativa.

do pensamento geográfico como o de renovação da geografia, sob uma base teórica crítica que, fundado a partir do materialismo histórico e da dialética marxista, buscou promover uma nova visão sobre a categoria espaço (CORRÊA, 2003).

No bojo deste complexo e heterogêneo movimento de reformulação/renovação do pensamento geográfico, dois autores e suas respectivas proposições sobre o espaço, ganharam maior destaque para o desenvolvimento deste trabalho, no que concerne à abordagem de sua problemática, são eles: Lefebvre (2013), a partir da consideração de alguns elementos de sua teoria da produção do espaço ou produção social do espaço e Santos (2002a) que, em seu exercício epistemológico sobre o objeto da geografia, anuncia o espaço com um conjunto indissociável de sistemas de objetos (naturais e artificiais) e sistemas de ações. Cada um a seu modo, concebendo o espaço como social e, portanto, como um produto histórico.

## **2.1. Espaço: um produto socialmente produzido**

Na concepção de autores como Corrêa (2003) e Sposito (2004), o espaço aparece de forma efetiva no âmbito da abordagem dialética marxista a partir da importante contribuição presente nas formulações teóricas do filósofo/sociólogo francês Henri Lefebvre (1901-1991), cuja influência sobre o pensamento geográfico de tendência marxista (grosso modo denominada de Geografia marxista ou Geografia crítica), apresentou-se profunda, significativa, original e, principalmente, atual.

A relevante contribuição teórica de Henri Lefebvre acerca do espaço (a teoria da produção social do espaço) está compreendida em uma vasta obra, da qual se destaca como principal aporte (mas não o único), para o desenvolvimento desta seção da pesquisa, o trabalho intitulado “*La Production de l’Espace*” (LEFEBVRE, 1974).

Este pensador é considerado, na concepção de muitos partidários da abordagem geográfica sob influência da perspectiva metodológica do materialismo-dialético (assim como de outras ciências sob influência dessa mesma corrente metodológica), como o principal expoente do debate acerca

da afirmação do espaço na compreensão da dinâmica de reprodução da sociedade e suas relações com o mundo moderno. É neste autor que, de acordo com Godoy (2008), encontra-se, de maneira original, a discussão marxista acerca da possibilidade de uma teoria do espaço social sob o pressuposto de sua produção.

É o que se verifica, também, por exemplo, no entendimento de Soja (1993, p. 54), para quem o pensador francês representa, contraditoriamente, no bojo do debate sobre a reestruturação do marxismo ocidental (e da Geografia humana crítica pós-moderna), o personagem menos conhecido e, ao mesmo tempo, o mais mal interpretado dentre as grandes personalidades do marxismo do século XX, mas que foi, acima de tudo e de todos, a “fonte primordial do ataque ao historicismo e da reafirmação do espaço na teoria social crítica”. Tornando-se, assim, o mais importante teórico espacial do marxismo ocidental.

Mesmo diante do reconhecimento da importância desse autor no debate teórico em torno da problemática espacial, vale ressaltar que sua problematização e proposição teórica, que define o espaço como produto das relações sociais de produção, conforme afirma Schmid (2012), não recebeu grande destaque ou a devida atenção durante o período em que foi formulada (início dos anos de 1970). Isso demonstra que a problemática do espaço não despertava o interesse e nem figurava entre os principais tópicos da agenda teórica daquele momento, vindo a tornar-se objeto de considerável interesse somente nos últimos tempos, quando, nas ciências sociais, o espaço passa a receber grande atenção (virada espacial), devido, em grande medida, à disseminação dos processos ligados à urbanização e globalização, responsáveis por promoverem novas formas de configuração do espaço, bem como a produção de novas relações sociais nas mais diversas escalas, fazendo da teoria da produção do espaço. Segundo a opinião de Schmid (2012), um instrumento teórico e metodológico altamente atraente no atual contexto.

Ocorre que, juntamente, com o ressurgimento da teoria da produção social do espaço e sua ampla recepção/apropriação pelas mais diversas disciplinas das ciências sociais, também há uma evidente propagação de

grandes confusões no que se refere à compreensão dessa formulação, como se observa em relação às frequentes e inúmeras citações que passaram a integrar o corpo teórico-metodológico de muitas e das mais diversas pesquisas no campo das ciências sociais. Fato que, em sua percepção, em grande medida, contribuiu para o desgaste do significado dessa proposição teórica, a ponto de promover um certo esvaziamento, e, assim, não permitindo mais reconhecê-la em sua originalidade (SCHMID, 2012). O que, conseqüentemente, na opinião de Schmid (2012), também contribuiu, de maneira significativa, para o negligenciamento dos elementos estruturantes da perspectiva espacial lefebvriana<sup>12</sup>.

Para Lefebvre (2013), o espaço (social) é um produto (social). Esta é a ideia central (ou a tese central) de sua proposição teórica, a produção social do espaço. Ideia que se posiciona no sentido contrário em relação às inúmeras definições sobre o espaço, cujos conceitos, em sua concepção, apresentaram-se mal determinados e, portanto, pouco esclarecedores em relação à realidade social.

Presente e/ou apropriado nas discussões da filosofia (pensado como obra divina, espaço absoluto, uma categoria dentre outras), da matemática (definido a partir de uma infinidade de tipologias: espaços não-euclidianos, espaços de curvaturas, espaços de configuração, espaços abstratos, etc.) e da epistemologia (o espaço mental), o espaço foi envolvido em formulações e linguagens tidas como abstratas, que tornaram difícil aproximá-lo da realidade social (do físico, do social, do cotidiano), impondo, dessa forma, segundo Lefebvre (2013), a questão de como transcender do espaço abstrato, lógico, incognoscível (matemático, filosófico, epistemológico) à natureza, ao espaço-natureza (físico), à prática, ao espaço social, à teoria da vida social; o que, para o autor, também se desenvolvem no espaço.

---

<sup>12</sup> Schmid (2012) ressalta que, no vertiginoso processo de retomada da teoria da produção do espaço, acima de tudo três importantes aspectos foram negligenciados: a) o caráter específico do conceito de dialética (triádica e não binária); b) a teoria da linguagem desenvolvida por Lefebvre, com base em Nietzsche, e; c) a influência da fenomenologia de base francesa, sobretudo, oriunda das contribuições dos trabalhos de Maurice Merleau-Ponty e Gaston Bachelard. Aspectos estes que poderiam contribuir de maneira significativa para uma melhor compreensão dos trabalhos de Lefebvre.

Para este autor, as reflexões (epistemológicas e filosóficas) sobre o espaço não contribuíram mais que para subsidiar pesquisas que não ultrapassaram o limite da descrição, ou então, de outro modo, não foram além de corroborarem para promover fragmentações e recortes do espaço. De forma conjunta, não foram suficientes para alcançar um momento analítico nem tão pouco teórico acerca do espaço, produzindo, dessa maneira, não mais que bons inventários do que nele existe, ou, no melhor dos casos, contribuíram apenas para a elaboração de discursos sobre o espaço, os quais jamais possibilitaram o seu pleno conhecimento e compreensão (LEFEBVRE, 2013).

Diante desses elementos, pode-se entender que a teorização sobre o espaço, ou melhor, sobre a produção do próprio espaço proposta por Lefebvre (2013) consiste, em primeiro lugar, na elaboração de um movimento do pensamento que vai de encontro às concepções e reflexões (ou inflexões) mais gerais e predominantes sobre a definição deste conceito, concebido e definido de inúmeras maneiras (espaço euclidiano, espaço mental, espaço abstrato, espaço físico, espaço absoluto, etc.), porém, jamais como um produto histórico da sociedade ou produto de relações sociais.

Como bem observou o autor, certos campos do conhecimento, como as ciências e a filosofia, em meio as suas vastas formulações (abstratas), não possibilitaram o entendimento da relação entre a vida social e o espaço, uma vez que a vida social se desenrola no espaço (LEFEBVRE, 2013).

Desta feita, fica claro que a compreensão do espaço (social) como produto (social) passa, primeiramente, pelo necessário rompimento com as concepções que o tomaram ou o definiram, grosso modo, como uma realidade independente, como uma existência em “si mesmo”. Contrária a tal concepção, a perspectiva da produção do espaço se apresenta como uma teoria o que entende como intrinsecamente ligado à realidade social, não existindo, portanto, em “si mesmo”, posto que ele é social e historicamente produzido.

Pode-se dizer que em outra frente de confronto, esta o campo metodológico, ou seja, no âmbito da orientação marxista, Lefebvre (2013) também apresenta, a partir problemática espacial, uma possibilidade de releitura desta perspectiva de análise, cujo embate se deu, principalmente,

pela necessidade de revisão de algumas de suas tradições teóricas. Dentre elas, segundo o entendimento de Godoy (2008), pode-se apontar a ideia de aniquilação do espaço pelo tempo, máxima que teria levado o pensador francês a levantar a possibilidade de teorização do espaço social e de sua produção pela sociedade.

Ao invés de seguir esta tradicional formulação, Lefebvre (2013) conduz a pensar o espaço (social) e tempo (social) como produtos indissociáveis e inter-relacionados, posto que, tomados separadamente, não correspondem mais que a abstrações vazias.

Nesse sentido, pode-se afirmar que a construção da teoria social do espaço, bem como a forma de compreensão estão assentadas na concepção de indissociabilidade relacional do espaço e do tempo. Interpretando esta relação indissociável, Schmid (2012) ressalta que o espaço representa simultaneidade, que corresponderia à ordem sincrônica da realidade social. Enquanto que o tempo, por outro lado, corresponderia à ordem diacrônica e, dessa forma, o processo histórico da produção social. Seguindo esta compreensão, a formulação teórica de Lefebvre corresponde à construção de uma teoria do espaço social e do tempo social. Conjuntamente, espaço e tempo são compreendidos como dimensões integrantes da prática social, produtos sociais, produtos e condições para a produção da sociedade. Ambos são socialmente produzidos.

Também figura entre as objeções de Lefebvre (2013), ao que considera como estrita tradição marxista, a concepção de espaço enquanto superestrutura, pois entende que ele integra um conjunto maior de categorias e conceitos do pensamento marxista, a exemplo das forças produtivas, da divisão do trabalho, a propriedade, o valor de uso e o valor de troca, não devendo, portanto, ser situado e concebido tão somente em níveis ou planos tidos como classicamente distinguidos e hierarquizados. Isso porque tanto o conceito de espaço quanto o próprio espaço não se prendem à classificação “base-estrutura-superestrutura” (LEFEBVRE, 2013).

Todavia, o questionamento de alguns dos elementos constituintes da perspectiva marxista não representou o abandono desta corrente teórica e metodológica, no curso da construção de uma teoria do espaço por parte de

Lefebvre (2013). Pelo contrário, o processo de construção de sua proposta se deu, principalmente, com um retorno, às fontes desta corrente de pensamento, ou melhor, ao pensamento do próprio Marx, buscando não somente aprofundar sua análise, mas também apresentar novos conceitos que pudessem contribuir para a renovação da sua abordagem dialética da sociedade.

Sobre este ponto, Martins (1996) esclarece que o retorno às fontes do pensamento dialético promovido por Henri Lefebvre deve ser considerado como um retorno crítico às formulações teóricas de Marx, cuja obra tem que ser considerada como um projeto intelectual inacabado e, portanto, cheio de preciosos fios desatados que precisam ser retomados e continuados. Lefebvre retorna a um “Marx datado, situado no tempo de na História” (MARTINS, 1996, p. 13). Trata-se, portanto, de um retorno ao residual desse Marx e ao irreduzível de sua pessoa e de seu tempo, um pensador cheio de incertezas, “e não a uma Marx acima da História, supra-histórico” (MARTINS, 1996, p. 14). Enfim, para Martins (1996, p. 14):

[...] O Marx que Lefebvre encontra em sua minuciosa busca é uma Marx mortal, como qualquer um de nós. Esse Marx Humano está no centro do retorno e no centro das indagações de Lefebvre. É a um Marx inconcluso, que não se pôs a tarefa de pensar sozinho as rupturas da História e a transformação do mundo no sentido do avanço da universalidade do homem. Não é um Marx messiânico, embora seja utópico e profético. Diferente dos monumentos do marxismo oficial, esse Marx era mortal porque não tinha poder. Nesse Marx, Lefebvre encontra o homem que começou a construir e sintetizar as indagações historicamente fundamentais de seu tempo, as perguntas não respondidas e as questões não resolvidas da época que com ele se inicia.

Ainda segundo Martins (1996), esta interpretação do resgate de Lefebvre ao pensamento de Marx difere (e também se opõe) da concepção corrente que toma a obra deste último autor como um pensamento acabado, um projeto teórico e conceitual finalizado, configurando um sistema de ideias fechadas. Para esta concepção, o “ir a Marx”, representa tomar Marx como o fundador, adepto e justificador do marxismo oficial, do marxismo de Estado, ou seja, um Marx marxista.

Nesse sentido, o retorno à Marx corresponde, no fundo, à retomada “[...] não de um Marx de sua própria época, que além de pensar, de produzir ideais, vivia, se envolvia numa prática de transformação da sociedade, ao

mesmo tempo envolvido pelos processos de reprodução dessa mesma sociedade” (MARTINS, 1996, p. 13-14).

Outro ponto que Martins (1996) ressalta a respeito da retomada do pensamento de Marx por Lefebvre, é que este não retorna simplesmente aos conceitos de Marx, mas, principalmente, à relação entre um modo pensar e uma prática, o que significa dizer, um retorno ao método dialético, que se apresenta no pensamento de Marx a partir de uma perspectiva triádica, e não binária, como se faz crer o marxismo vulgar.

Nesse sentido, o tratamento da problemática da produção do espaço segue embasada pelos encadeamentos analíticos e metodológicos da dialética de Marx, mas, não segundo os mesmos parâmetros e dogmas da dialética da tradição do marxismo ocidental. A concepção de espaço como um produto social é desenvolvida, portanto, a partir de um projeto teórico que incluiu, como já mencionado, um necessário exercício de retorno às fontes do pensamento dialético (de Marx), bem como um aprofundamento da análise e a inserção de novos conceitos que permitam apreender o espaço não apenas como um produto insignificante, tampouco como uma coisa ou objeto (visto como vazio ou um produto passível somente de ser trocado ou consumido), mas, acima de tudo, como um conjunto de relações sociais. O que culminou, conseqüentemente, na importância de uma maior revisão e aprofundamento sobre certas noções e categorias da dialética marxista, como as de produção, de produto e de suas relações (LEFEBVRE, 2013). É o que afirma na seguinte passagem:

[...] O espaço não pode mais ser concebido como passivo, vazio, ou então, como os “produtos”, não tendo outro sentido senão o de ser trocado, o de ser consumido, o de desaparecer. Enquanto produto, por interação ou retroação, o espaço intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo, transportes, fluxos de matérias-primas e de energias, redes de repartição de produtos. À sua maneira produtivo e produtor, o espaço (mal ou bem organizado) entra nas relações de produção e nas forças produtivas. Seu conceito não pode, portanto, ser isolado e permanecer estático. Ele se dialetiza: produto-produtor, suporte de relações econômicas e sociais (LEFEBVRE, 2013, 55-56).

É o que ressalta Soja (1993) a respeito do pensamento lefebvriano, que representou, no final do século XX, a introdução de um debate crítico mais amplo e aprofundado a respeito da relevância do espaço (ou da espacialidade



da vida social) para a dialética marxista. Iniciando, a partir daí, um movimento de questionamento a respeito de certas tradições teóricas e conceituais há muito estabelecidas no seio do marxismo ocidental.

Ainda segundo este autor, o reconhecimento do espaço, no âmbito desta perspectiva metodológica não representou, simplesmente, o levantamento de resultados empíricos ou a descrição referente às ações da sociedade sobre o espaço ao longo do tempo, nem significou apenas a inclusão de mais uma variável (a espacial) à perspectiva dialética materialista de análise da sociedade e suas relações. Pelo contrário, para Soja (1993), o reconhecimento do espaço, no bojo dessa corrente de pensamento, dever ser interpretado, como um processo irresistível de reformulação radical da teoria social crítica, de modo geral, e do marxismo ocidental, em particular. Também, como das muitas maneiras como se conceituava e interpretava o espaço, o tempo e o ser social, constituindo-se, portanto, num movimento que buscou “retomar a dialética” num campo interpretativo diferente do que até então havia sido estabelecido.

É em Lefebvre que, ainda de acordo com Soja (1993), a então história oculta da espacialização na teorização marxista passa a ser ilustrada de forma mais aguda, tornando-se visível na perspectiva do pensamento dialético. Fazendo de seu propositor a figura mais influente a moldar o caráter da teoria e da filosofia marxista francesa (pelo menos no período do 1930 ao final de 1950), bem como o mais eminente teórico espacial do marxismo ocidental e o mais vigoroso na proposição do espaço no âmbito da teoria crítica.

Do pensamento de Marx, aceitou a tese sobre a primazia da vida material, no que concerne à produção do pensamento e da ação consciente, a qual consiste em considerar o ser social como produtor da consciência, e não o inverso. Mas, por outro lado, não reduziu o pensamento e a consciência a uma mera ideação mecânica. Ideias estas que são relacionadas à proximidade de Lefebvre ao movimento surrealista francês e sua perspectiva existencialista inicial.

Outro aspecto se relaciona à postura contrária ao reducionismo dogmático presente na interpretação de Marx. Ao invés disso, optou e defendeu um marxismo flexível, aberto e cautelosamente eclético, que não

encerrava a possibilidade de crescer e se adaptar diante de cortes predeterminados. Tais aspectos revelam alguns dos elementos constituintes do pensamento lefebvriano, cujo esforço incidiu em combinar, dialeticamente, “[...] as contradições relacionais do pensar e do ser, da consciência e da vida material, da superestrutura e da base econômica, da objetividade e da subjetividade” (SOJA, 1993, p. 63).

De acordo com Schmid (2012), em trabalho voltado a esclarecer e a explicitar os elementos da estrutura básica e os fundamentos da epistemologia lefebvriana (com base na análise da teoria da produção do espaço), a perspectiva de dialética reformulada por Lefebvre pode ser considerada uma contribuição original desse pensador e, ao mesmo tempo, constitui-se enquanto elemento primordial para entendimento de sua teoria da produção do espaço. Sua versão de dialética, original e independente, diferencia-se da perspectiva predominante, por não apresentar uma estrutura binária para pensar o movimento contraditório da realidade social; ou seja, sua dialética não está assentada em pares dialéticos, mas em uma estrutura triádica, tríades dialéticas, resultado da influência das perspectivas de Hegel, Marx e Nietzsche sobre sua forma de pensar o espaço, ou seja, de dialetizar esta noção (SCHMID, 2012).

No entendimento de Schmid (2012), a compreensão do conceito específico de dialética elaborado por Lefebvre, torna-se de grande relevância na medida em que figura entre os principais aspectos negligenciados no âmbito da interpretação de sua teoria da produção do espaço. Entender sua perspectiva de dialética, no atual contexto social, no qual a teoria da produção do espaço se apresenta como uma formulação altamente atraente, constitui um procedimento crucial para se evitar confusões na compreensão deste postulado teórico. Contribuindo, dessa maneira, para um melhor entendimento e utilização da teoria em destaque, na interpretação da sociedade e seu contínuo processo de produção do espaço; evitando que a mesma não pareça uma fórmula vazia (SCHMID, 2012).

Lefebvre (2013), ao se referir à produção do espaço, coloca ao mesmo tempo em discussão, segundo Oseki (1996), um conceito teórico e uma realidade prática, indissolivelmente ligados; o que atribui, a seu propósito,

demonstrar a produção do próprio espaço numa teoria, crítica do espaço. Seu horizonte analítico e explicativo se direciona ao mundo moderno, cuja lógica, sob a égide do capitalismo, tem tratado o espaço social como abstrato, ou uma abstração concreta, haja vista que tal abstração apresenta existência mental e uma realidade social concreta. E, além disso, apresenta como características precisas e dominantes um esquema pautado no tripé homogeneidade-fragmentação-hierarquização, cujas marcas são perceptíveis na sociedade inteira. Impondo-se, assim, novos questionamentos sobre a realidade social, cujo desdobramento metodológico, como já mencionado, foi a retomada e revisão de alguns conceitos trabalhos por Marx.

Assim, na problematização do espaço promovida por Lefebvre (2013), a discussão em torno da noção de produção ganha centralidade, sendo retomada, não como conceito restrito à produção de coisas ou produtos no sentido clássico do termo. Esta noção não está reduzida a produção material *stricto sensu*, ou ao sentido econômico do termo, atrelada somente ao trabalho, mas, de forma contrária, também faz referência à produção das relações sociais.

Além disso, a noção de produção retomada pelo autor também é vinculada ao processo de reprodução do espaço social como uma necessidade do modo de produção. De acordo com Lefebvre (2013), o modo de produção organiza (ou melhor, produz) relações sociais e, paralelamente, seu espaço e seu tempo. Ele projeta sobre o terreno tais relações e este, por sua vez, reage sobre elas. É assim que, segundo o autor, esta categoria se realiza na realidade social. Nesse sentido, pelo fato de o espaço, necessariamente, interferir no modo de produção, ele também faz parte das relações sociais de produtos inerentes a determinado lugar e a certo contexto temporal, o que possibilita afirmar a existência de uma história do espaço.

É conforme este pensamento que, para Lefebvre (2013), o espaço social não representa simplesmente uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre produtos, ele, na verdade, compreende as coisas produzidas e o conjunto de suas relações que lhes dão existência, ou seja, as práticas sociais (espaciais) e as formas espaciais responsáveis pelo movimento histórico da sociedade.

A produção social do espaço, conforme a proposição de Lefebvre (2013), compreende distintos momentos e/ou dimensões que dizem respeito, de um lado, à tríade da “prática espacial”, “representações do espaço” e “espaços de representação” e, de outro lado, as dimensões do espaço “percebido”, “concebido” e “vivido”, articulando a realidade socioespacial numa dialética tridimensional ou ternária.

No âmbito desta triplicidade que envolve o espaço social, a *Prática Espacial* corresponde à dimensão do espaço que compreende a materialização da prática social concreta relacionada aos diversos usos e ao conjunto das formas espaciais. É onde se percebe a atuação das atividades sociais e suas interações estabelecidas sobre uma base material determinada. Essa dimensão do espaço social para Lefebvre (1974) engloba produção e reprodução, bem como lugares especificados e conjuntos espaciais correspondentes a certa formação social, configurando uma relativa coesão.

A *Prática Espacial* está associada ao que o autor denomina de espaço percebido. Desta dimensão espacial, destaca-se o aspecto perceptível do espaço. Isto significa que ele pode ser apreendido pelos sentidos, não somente pela visão, mas também pela audição, olfato, tato e o paladar. O aspecto perceptível desta dimensão está vinculado à sua materialidade, ou seja, às formas espaciais que o compõem. Por fim, Lefebvre (2013) deixa claro que é nesta dimensão do espaço que predominam a reprodução das relações sociais.

A segunda dimensão do espaço social presente na triplicidade em destaque é a *Representação do Espaço*. Dimensão diretamente ligada às representações mentais, sobretudo, as que foram intelectualmente elaboradas e associadas à racionalidade planificadora do Estado e do capital. Corresponde, nesse sentido, a um esquema intelectual que impõe uma orientação espacial aos usos e práticas espaciais inerentes ao espaço social, em parte determinando suas atividades. Tal dimensão espacial liga-se, portanto, às relações de produção, a ordem impostas por elas e assim aos conhecimentos, aos signos, aos códigos (LEFEBVRE, 2013).

As *Representações do Espaço* estão ligadas ao que Lefebvre (2013) entende como espaço concebido, que diz respeito ao espaço dos cientistas,

planificadores, urbanistas, tecnocratas, de certos artistas próximos da cientificidade, identificando o vivido e o percebido ao concebido. É considerado o espaço dominante numa sociedade (num modo de produção). É o espaço cuja apreensão tende para a produção de sistema de signos verbais elaborados intelectualmente (LEFEBVRE, 2013). Pode ser considerado como produzido pelo saber, apresentando-se como um híbrido de ideologia e conhecimento, inseridos na prática espacial. Trata-se, nesta direção, do espaço da ciência fragmentada e fragmentadora, o espaço de domínio da técnica, palco de atuação do planejamento e do urbanismo tecnicista. Enfim, é o espaço onde ideias como ordem, progresso, razão, são predominantes, elementos constituintes do que o autor compreende como espaço abstrato que, por sua vez, apresenta como tendência a homogeneidade, a redução das diferenças.

Finalmente, a terceira dimensão, denominada como *Espaço de Representação*, é a dimensão do espaço ligado aos símbolos e imagens atreladas às práticas sociais cotidianas. É onde os simbolismos complexos ligados ao lado clandestino e subterrâneo da vida social afloram, é a dimensão da produção dos múltiplos significados.

A terceira dimensão corresponde ao espaço vivido. Esta dimensão da produção do espaço social está vinculada à experiência vivida. É o espaço vivido socialmente através das imagens e simbologias que acompanha os habitantes, usuários e também certos artistas. Corresponde ao espaço apropriado e experimentado pelos seres humanos na prática da vida cotidiana, em que são produzidos símbolos e signos não verbais. Consiste, portanto, no reino da ficção, do fantástico, das cosmologias, da dimensão cultural.

Para Lefebvre (2013), a triplicidade percebido-concebido-vivido (prática espacial-representação do espaço-espacos de representação) intervém diferentemente na produção do espaço, segundo suas qualidades e propriedades, segundo as sociedades (modo de produção), segundo as épocas. As relações entre esses três momentos – o percebido, o concebido, o vivido – nunca são simples, nem estáveis, tampouco são mais “positivas”, no sentido em que esse termo opor-se-ia ao “negativo”, ao indecifrável, ao não-dito, ao interdito, ao inconsciente.

Ao admitir que o espaço social é um produto social, a concepção de um espaço-natureza (base física) ou a natureza tende a se distanciar de forma irreversível. É uma das implicações desta perspectiva. A natureza, terreno de origem e original do processo social, segundo o autor, não desaparece simplesmente, pois cada objeto se valoriza, tornando-se símbolo, porém, distancia-se, torna-se um horizonte cada vez mais afastado. Nessa direção, a natureza ou espaço-natureza, tida como um mito poderoso, é transformada em matéria-prima sobre a qual operam as forças produtivas das diversas sociedades para produzir seu espaço, o que lhe permite inferir que cada sociedade produz o seu espaço (LEFEBVRE, 2013).

Como resultado, o espaço produzido contém um conjunto muito diversificado de objetos, naturais e sociais. No entanto, não pode ser reduzido aos objetos que ele contém, pois tais objetos não são coisas simplesmente, mas relações espaciais. Para Lefebvre (2013), esses objetos possuem particularidades conhecíveis, contornos e formas, o que também influencia na reprodução das relações espaciais. Ainda conforme o autor, o trabalho (as práticas sociais) social os transforma e os situa diferentemente nos conjuntos espaço-temporais, mesmo respeitando sua materialidade, sua naturalidade (de uma ilha, de um golfo, de um rio, de uma colina etc.), as particularidades naturais e os objetos dotados de particularidade tendem a se distanciar, ou seja, o espaço-natureza tende a ser substituído pelo espaço-produto (LEFEBVRE, 2013). O espaço social, nesse sentido, apresenta como forma o encontro, a reunião e também a simultaneidade de objetos produzidos, seja pela natureza, seja pela sociedade. Isso faz do espaço social, ao mesmo tempo, obra (criação da natureza) e produto (produzido pelo trabalho humano), por meio do que as relações espaciais se realizam e a sociedade se espacializa.

Procurar compreender a Amazônia a partir dessa perspectiva teórica é ter a premissa de que esta região é um espaço social, um produto da sociedade, constituído não apenas de formas espaciais (naturais e sociais), mas, sobretudo, de distintas e conflitantes práticas espaciais, bem como, igualmente, de distintas e conflituosas relações sociais de produção. Trata-se de um espaço que se apresenta, ao mesmo tempo, como natural e social,

repleto de práticas espaciais e simbolismos diversos, plurais e históricos e também representações baseadas no princípio da racionalidade do Estado ou do capital.

Ainda seguindo os elementos que balizam a perspectiva teórica, a Amazônia se apresenta como o resultado de um processo produtivo do espaço. Ela deve ser entendida como um produto histórico, mas também condição e meio para o desenrolar do processo contínuo de produção do espaço social.

A premissa para a compreensão desse movimento histórico na Amazônia (e em seus sub-espacos) é a relação sociedade e natureza, fundamento para a realização da prática espacial. Nela, a ideia consiste em considerar na Amazônia a natureza, natural e produzida, como essencialmente social, produto da história humana promovida a partir das diversas formas de apropriação e usos sociais, ou seja, da pluralidade das práticas espaciais.

É no sentido desta proposição que se busca apreender a porção do espaço litorâneo amazônico aqui selecionado para estudo. Seguindo essa formulação, a análise desta parte do território paraense deve transcender a ideia de espaço natureza, para nele apreender as relações e as práticas espaciais que fazem desse objeto natural gradativamente se distanciar da concepção de espaço-natureza (uma obra da natureza), para assim se tornar um espaço-produto social, para onde convergem lógicas distintas de usos e representações, assim como se acumulam e se reconhecem as marcas históricas de sua interação com a sociedade, realizadas ao longo do movimento da história. Isso é o que se buscará reconhecer e analisar no espaço produzido pela sociedade na borda marítima da Amazônia.

## **2.2. Espaço: um produto da sociedade definido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações.**

Na vasta obra do eminente geógrafo brasileiro Milton Santos (1926-2001), as discussões de cunho teórico-epistemológico acerca da natureza e significado do espaço geográfico figuraram entre as suas principais preocupações que, materializadas na produção de um sistema de ideias

(conceitos, categorias e teorias) divergentes das que permeavam a abordagem (ou o discurso) da geografia até a década de 1970 (a geografia regional tradicional francesa e a teórica-quantitativa), contribuíram, significativamente, para a renovação desta ciência, configurando uma construção epistemológica que atribuiu grande visibilidade à Geografia brasileira.

Pensar o espaço (mas também o território) foi um dos objetivos de sua vasta e complexa obra que, no âmbito de uma classificação possível, tem sido situada no campo das reflexões que configuram uma epistemologia do espaço geográfico (ELIAS, 2003). Na direção desse esforço reflexivo, Santos (2005) destaca, inicialmente, a necessidade de a Geografia pensar o espaço como uma instância social (assim como a política, a econômica e a cultural), ou seja, uma dimensão imanente da sociedade; sendo considerado, portanto, como um espaço humano, um fato e/ou um ente histórico.

Essa necessidade decorreu diretamente da crítica em relação ao fato de a abordagem geográfica a muito se interessar mais pela análise das formas espaciais do que propriamente pelo processo de formação que lhes deram origem. Em outros termos, a Geografia, conforme a compreensão de Santos (2005), preocupava-se muito mais com a forma do espaço do que com o seu processo histórico de formação.

A partir desse esforço intelectual, Santos (2005) se propôs, dentre outras coisas, a aproximar a Geografia do referencial marxista. Para o que interessa aqui, destaca-se o trabalho deste autor em torno da categoria marxista de Formação Econômica e Social, a partir da qual Santos elaborou uma teoria válida do espaço, que resultou na formulação da categoria de Formação Socioespacial ou Formação Espacial. Em seu argumento, o autor considera não ser possível conceber uma formação econômica e social (uma dada sociedade) fora do espaço, o que o levou, dessa maneira, a questionar se não seria mais apropriado falar na categoria de formação econômica, social e espacial, ao invés de simplesmente formação econômica e social.

Conforme essa concepção, também não seria possível conceber a materialização do modo de produção sem a presença do espaço, tido, portanto, como uma condição indispensável para sua realização. Tal entendimento lhe permitiu afirmar que o espaço, o modo de produção e a



formação econômica e social constituem categorias interdependentes e indissociáveis. É este entendimento que se observa nas duas passagens seguintes. Primeiro,

A formação social compreenderia uma estrutura produtiva (P. L. Crosta, 1973) e uma estrutura técnica (G. La Grassa, 1972: 93). Trata-se de uma estrutura técnico-produtiva expressa geograficamente por certa distribuição da atividade de produção. Se a noção de formação social, segundo G. La Grassa (1972: 103), deve “conter” o complexo das “diferentes formas técnicas e organizacionais do processo produtivo, que correspondem às diversas relações de produção existentes” ela não pode ser concebida sem referência à noção de espaço (SANTOS, 2005, p. 28).

E, em seguida,

Os modos de produção tornam-se concretos sobre a base territorial historicamente determinada. Deste ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção. Daí, na sua determinação geográfica, serem eles eletivos, reforçando dessa maneira as especificidades dos lugares (SANTOS, 2005, p. 28).

Ainda de acordo com esta formulação, o espaço é produzido e constantemente transformado a partir da atuação do processo produtivo, isto é, do trabalho humano. Ação responsável por modelar o espaço segue leis historicamente determinadas, onde se reproduz socialmente uma determinada sociedade. Desse ponto de vista, para o autor, espaço e sociedade não podem ser vistos de modo separados ou independentes, uma vez que a sociedade só pode se tornar concreta a partir do espaço, daquele que ela própria produziu. E o espaço, por sua vez, só se torna inteligível na medida em que se considera a existência da sociedade que nele se reproduz (SANTOS, 2005).

Nesse primeiro esforço de elaboração de uma teoria válida do espaço, que tem como ponto de partida a inserção dele enquanto categoria indispensável na compreensão da formação e reprodução da sociedade, já se observa, enquanto encadeamento teórico-metodológico para sua discussão, a importância de considerar a relação sociedade e natureza como indispensável para o entendimento do processo de produção do espaço geográfico; bem como de conceber a natureza e o espaço como sinônimos. A primeira

entendida como natureza transformada; a segunda natureza, compartilhando-se, assim, do entendimento de Marx.

Para além das interpretações dualistas que caracterizaram a relação Homem-Natureza no âmbito da ciência moderna, o direcionamento proposto pelo geógrafo em destaque segue no sentido de não considerar única e exclusivamente a natureza como uma dimensão natural, apartada das relações sociais, mas, ao contrário, como inseparável da realidade social.

A relação homem e natureza, pode-se afirmar, é um aspecto fundamental na compreensão do espaço geográfico, segundo a perspectiva de Milton Santos. Para este geógrafo, o caminho seguro para a definição do que seja o espaço geográfico perpassa, fundamentalmente, pela necessária apreensão da natureza e da sociedade, a partir de uma histórica relação mediatizada pelo trabalho (SANTOS, 2008).

Nessa relação, o trabalho do homem sobre a natureza assume função primordial no processo de transformação desta última. Trata-se, na concepção de Santos (2008), da energia do homem utilizada diretamente, ou por meio de dispositivos mecânicos sobre a natureza, com a finalidade de reproduzir a sua vida e a de seu grupo, segundo certas orientações de natureza política e que reproduzem, no processo, as próprias relações sociais e suas hierarquias. Ainda em sua argumentação sobre o trabalho do homem, destaca que esta habilidade que o distingue de outras espécies e que também é objeto de sua reflexão, permite-lhe, em sua relação com a natureza, promover atitudes de não repetição, mas de invenção. Nesse sentido, “O trabalho do homem aumenta sua inteligência”, bem como representa “[...] um processo de troca recíproca e permanente entre o Homem e a Natureza” (SANTOS, 2008, 96).

Ainda no sentido da argumentação do trabalho do homem, essa ação humana também é interpretada como um processo que exige aprendizado prévio sobre a natureza, ou seja, no transcorrer da relação entre ambos, o homem necessita constantemente aprender sobre a natureza, a fim de melhor apreendê-la. E, nesse sentido, “A riqueza do ensinamento da natureza é proporcional à ação do homem sobre ela; quanto maior a troca com a natureza, tanto maior o processo de intercâmbio entre os homens” (SANTOS, 2008, p. 96). Da relação homem e natureza, tem-se um processo sempre

renovado de transformação do entorno, cujos efeitos não se restringem apenas à natureza, estendendo-se também ao homem, ou seja, a modificação da natureza representa também um ato de modificação da natureza humana.

A natureza é compreendida, portanto, como uma dimensão em permanente processo de transformação. O trabalho do homem voltado ao desenvolvimento das atividades socioprodutivas necessárias para a sua reprodução tem, historicamente, modificado a natureza. Ao atuar sobre a natureza que o rodeia, no sentido de garantir as condições materiais necessárias à sua reprodução, passa a produzir o espaço geográfico.

Nessa linha de pensamento, Santos (2008, p. 96-97) tem o entendimento de que o ato de “viver, para o homem, é produzir espaço”, e nesse sentido, por não viver sem trabalho, faz da vida um contínuo “processo de criação do espaço geográfico”. Enfim, a ação do homem sobre a natureza, que é o trabalho, é também trabalho geográfico (SANTOS, 2008).

Assim, ao iniciar o processo produtivo por meio trabalho sobre a natureza, o homem também inicia o processo de produção do espaço geográfico, pois, em sua compreensão, não há produção do espaço que não seja a partir do trabalho, bem como não há produção que não seja produção do espaço. É esta compreensão estabelecida na passagem abaixo.

Nosso enfoque é fundamentalmente baseado no fato de ser o espaço humano reconhecido, tal qual é, em qualquer que seja o período histórico, como um resultado da produção. O ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço. A promoção do homem animal a homem social deu-se quando ele começou a produzir. Produzir significa tirar da natureza os elementos indispensáveis à reprodução da vida. A produção, pois, supõe uma intermediação entre o homem e a natureza, através das técnicas e dos instrumentos de trabalho inventados para o exercício desse intermédio. [...] Produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis. Pela produção o homem modifica a Natureza Primeira, a natureza natural, socializando, dessa forma, aquilo que Teilhard de Chardin chama de “ecossistema selvagem”. É por essa forma que o espaço é criado como Natureza Segunda, natureza transformada, natureza social ou socializada. O ato de produzir é, ao mesmo tempo, o ato de produzir espaço (SANTOS, 2002b, p. 202-203).

Conforme os elementos do pensamento acima mencionados, pode-se apreender o espaço geográfico como natureza modificada/apropriada pela ação do homem. Ao seguir essa concepção, a natureza não pode ser pensada

apenas como natural, onde o homem, melhor dizendo, a história, não existe. Essa concepção a-histórica, de acordo com Santos (2002a, p. 150), tende cada vez mais a perder importância, e, assim, ceder lugar à ideia de uma natureza historicizada e socializada, “uma natureza artificial e social, sinônimo de espaço humano”, de espaço geográfico. Nessa direção, a natureza equivale à própria realidade social e não mais exclusivamente natural. Trata-se, portanto, de considerar a natureza (socializada) com o que os geógrafos denominam normalmente de espaço ou espaço geográfico (SANTOS, 2002a).

Santos (2008) ressalta, ainda, que a relação do homem com a natureza constitui uma relação histórica. No decorrer dessa relação, o homem acumula experiências, assim como também promove inovações, que tanto podem se apresentar rápidas ou lentas, ou, ainda, podem compreender uma parte do espaço somente ou o espaço total, mas sempre revelando que houve transformação. Por isso, o autor concebe a relação do homem com a natureza como sendo progressiva, dinâmica e cumulativa, na medida em que registra feições dos diferentes momentos históricos dessa relação (SANTOS, 2008).

Ao longo dessa histórica relação, de acordo com Santos (2008), o homem impõe à natureza o que denomina de formas ou objetos culturais, que são, ao mesmo tempo, tidos como artificiais e históricos; os quais tornam-se cada vez mais complexos e diferenciados em relação àqueles produzidos no passado. No decorrer da relação homem e natureza, esta tende a ser submetida a um processo de humanização cada vez mais intenso, ganhando, a cada passo, elementos que resultam da cultura, o que a torna mais culturalizada, mais artificializada e mais humanizada. Processo que, nos dias de hoje, caracteriza-se por uma culturalização da natureza que se dá cada vez mais a partir de sua tecnificação.

Da compreensão inicial acerca da relação homem e natureza, Santos (2008) propõe considerar o espaço como uma realidade relacional, constituída de forma indissociável, de coisas e relações. O que, em sua concepção, explica porque “[...] sua definição não pode ser encontrada senão em relação a outras realidades: a natureza e a sociedade, mediatizadas pelo trabalho” (SANTOS, 2008, p. 28).

Pode-se afirmar que o aprofundamento dessa problematização em torno da definição do espaço tem seu desdobramento e aprofundamento no âmbito de um contexto de discussões relacionadas ao reconhecimento e definição do objeto da Geografia. Debate que, no campo da Geografia, de acordo com Santos (2002a), foi relegado a segundo plano, na medida em que esta disciplina, ao longo de sua existência (sobretudo após seu reconhecimento como ciência), esteve muito mais detida a uma discussão narcísea em torno de si (de sua definição) do que propriamente com a definição de seu objeto de estudo. Elemento que a define enquanto ciência geográfica, e, ao mesmo tempo, a particulariza em meio as outras ciências no processo analítico da sociedade, o que, em sua opinião, deve ser o principal objeto de preocupação de todo e qualquer ramo do saber humano.

No curso dessa empreitada, Santos (2002a) ressalta que o exercício indispensável de reconhecimento e definição do objeto geográfico perpassa pela identificação de suas categorias fundamentais, pois, ainda que estas apresentem mudanças em seu significado, ao longo da história, elas não deixam de constituir um guia permanente e indispensável para o exercício de teorização.

Para a Geografia, trata-se do espaço, tal como ele tem se apresentado, como um produto histórico, uma abstração que permite teorizar sobre uma realidade concreta, porém, não terminada, pois revela um processo ininterrupto de transformações decorrentes da histórica relação sociedade-natureza. É nesse sentido que, para Santos (2002a), a Geografia é o espaço humano ou espaço geográfico que se apresenta como objeto de interesse, o qual pode ser entendido como a natureza modificada pela sociedade por meio de seu trabalho. Conforme este entendimento, a noção de uma natureza tida como essencialmente natural, na qual o homem não existe ou não se apresenta como elemento central, tende a ceder lugar à ideia de um permanente processo de construção da natureza social, sinônimo de espaço humano.

Com base nesta compreensão, Santos (2002a) entende que o reconhecimento do objeto da Geografia perpassa pela consideração da

produção do espaço ao longo da história da sociedade, correspondendo, portanto, ao espaço social.

Ao lado do reconhecimento do objeto da Geografia, o autor também destaca a necessidade de sua definição, ou seja, a definição do espaço. Tarefa que, segundo Santos (2002a), apresentou-se árdua, e, por conta disso, teria induzido os geógrafos a se preocuparem mais com a definição desta ciência do que com a definição do seu objeto; fazendo desta disciplina a que mais teria se atrasado na definição de seu objeto de estudo, preocupação que, em sua opinião, sempre foi relegada a segundo plano.

Uma das dificuldades que envolvem a árdua tarefa de definir o espaço é a ampla variedade de objetos e significações que permeiam sua noção<sup>13</sup>; as que variam desde a referência a utensílios de uso cotidiano à menção à ideia de espaço nacional ou sideral. Mas, para Santos (2002a), o espaço que interessa para a Geografia é o humano ou social, o geográfico, o qual contém todos esses múltiplos de espaço. Ainda assim, sua tarefa de definição permanece complexa, isso porque, segundo esse autor,

[...] quando nossa curiosidade se transfere para o espaço humano, enormes dificuldades de levantam porque ele é a morada do homem, é o seu lugar de vida e de trabalho. As formas com se apresenta e o seu conteúdo são tão variados, que a tarefa de incluir em uma unidade de definição uma tão grande multiplicidade fatural surge como um obstáculo de peso, sobretudo porque tanto a terminologia cotidiana como a própria conceituação estão carregadas das múltiplas acepções correspondentes aos outros tipos de espaço (SANTOS, 2002a, p. 151).

Além disso, Santos (2002a) também destaca que a tentativa de definição do espaço geográfico torna-se árdua na medida em que esta apresenta como tendência um contínuo processo de modificação, ou seja, o espaço muda juntamente com o processo histórico, o que leva à compreensão de que o espaço geográfico é também o espaço social, o espaço que é produto da sociedade. Conforme afirma também Lefebvre (2013).

No que o próprio autor denomina de um esforço inicial (uma primeira hipótese de trabalho) de definição do espaço enquanto objeto de preocupação da geografia, que tem como base a consideração de que o espaço se

---

<sup>13</sup> Aspecto também identificado e ressaltado por Lefebvre (2013), na sua formulação.

apresenta como uma realidade relacional, Santos (2002a) afirma que o objeto que interessa a esta disciplina é o espaço humano ou espaço social, o qual dever ser considerado como um:

conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante de nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 2002a, p. 153).

As formas e funções a que o autor se refere para conceituar o espaço dizem respeito ao que entende enquanto “[...] um conjunto indissociável, de que participam de um lado, certos arranjos de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento” (SANTOS, 2008, p. 28). Trata-se, nesse sentido, de um conjunto de objetos e relações apreendidos de maneira indissociáveis, que dão condições para a concretização da dinâmica de reprodução da sociedade e suas relações. Assim, o espaço se apresenta como o resultado da ação da sociedade sobre o próprio espaço, cuja realização das relações provenientes é intermediada pelos objetos geográficos, naturais e artificiais.

A partir desta definição, Santos (2008, p. 85) também considera que o espaço é “formado de fixos e fluxos”. Nesta afirmação defende que “[...] nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas”, e que, em sua compreensão, “[...] tudo isso, junto, é o espaço” (SANTOS, 2008, p. 85). Sobre essa definição, esclarece que os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas (incluindo os homens), bem como os fixos naturais e artificiais. Um conjunto de formas espaciais que constituem um sistema de engenharia responsável pelo movimento da sociedade; os fluxos, por sua vez, dizem respeito ao movimento e à circulação proporcionada pelo conjunto dos fixos produzidos e/ou utilizados pelo homem.

De acordo com Santos (2008), são os elementos fixos, presentes de forma distinta, em distintos lugares, que permitem ações que modificam os

próprio lugar onde estão estabelecidos, assim como de fluxos novos ou renovados, os quais, conjuntamente, recriam tanto as condições ambientais quanto sociais do lugar onde se fazem presentes, modificando, portanto, cada lugar. Sobre os fluxos, o autor destaca que eles são resultados, diretos ou indiretos, das ações sociais que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando seu significado e valor, ao mesmo tempo em que também são modificados.

Ainda nesta proposição, Santos (2008) esclarece que cada fixo apresenta característica que são ao mesmo tempo técnicas e organizacionais. E mais, que a cada tipo de fixo, há uma tipologia de fluxo correspondente. Dessa maneira, para o autor, um fixo, no caso, um objeto geográfico, é um objeto técnico e social graças aos fluxos. Em sua compreensão, fixos e fluxos alteram-se mutuamente.

Enfim, para Santos (2002b, p. 62),

Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos.

A possibilidade de compreender o espaço com base na relação entre formas materiais (naturais e artificiais) e suas funções sociais também é vislumbrada pelo autor a partir de outro par, qual seja, de um lado, a configuração territorial, e, de outro, as relações sociais, constituindo, assim, outra forma de apreender o objeto da geografia. Aqui, a configuração territorial ou geográfica é definida como o conjunto formado pelos sistemas naturais e os objetos artificiais produzidos pelo homem, cuja existência real ou social só é adquirida por meio das relações sociais que, a partir deles, se realiza (SANTOS, 2002b).

De forma mais explícita, a configuração territorial para Santos (2008, p. 84) é formada “pela constelação de recursos naturais, lagos, rios, planícies, montanhas e florestas”, e pelos objetos produzidos pela sociedade para atender suas demandas e necessidades, tais como “estradas de ferro e de rodagem, condutos de toda ordem, barragens, açudes, cidades”. No decorrer



da história da sociedade, a configuração territorial tende a ser cada vez mais constituída por objetos que resultam da ação do homem, substituindo a natureza natural por uma natureza ainda mais humanizada.

Ainda no sentido de um empreendimento intelectual voltado para o processo de renovação da Geografia, de definição de seu objeto e suas categorias internas, Santos (2002a) desenvolve uma reflexão sobre o espaço geográfico que ganha contornos não apenas epistemológicos, mas também ontológicos e empíricos. Desenvolve, nesse sentido, um esforço intelectual que buscou inserir a geografia num debate contemporâneo sobre a produção do espaço social, ou melhor, num debate voltado para a interpretação da realidade social em seu processo atual de reprodução, o qual se dá de forma acelerada. Marca de um período histórico da sociedade fortemente influenciado pela técnica de base científica e que se estrutura a partir de um meio geográfico concebido como técnico-científico-informacional, base indispensável para o acontecer do contexto social da globalização.

Como ponto de partida para compreensão do atual cenário geográfico produzido pela sociedade, Santos (2002a, p. 63) propõe pensar o espaço como sendo “[...] formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”. Segundo esta definição,

Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma.

Novamente, assim como nas proposições anteriores, o espaço, enquanto um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação, faz menção ou resgata, uma vez mais, a concepção de arranjo de objetos geográficos (naturais e socialmente produzidos) e as relações sociais que a elas dão sentido, ou seja, a vida e o movimento da sociedade, que derivam da relação histórica e imbricada entre sociedade e natureza.

O espaço, nesse sentido, representa a união indissociável das formas materiais produzidas pela sociedade e herdadas da natureza ao longo do seu processo histórico de reprodução e dos conteúdos sociais referentes a essas formas, as quais se apresentam enquanto relações sociais, econômicas, políticas e culturais. É a sociedade que atribui conteúdo social ao sistema de objetos, ou melhor, aos objetos geográficos, sejam eles artificiais ou mesmo naturais, cujas finalidades ou valores são constantemente redefinidas ao longo da história.

A produção desse arranjo geográfico, ao longo da história, tem sido caracterizada pelo processo, a cada período histórico mais intenso, de substituição dos objetos naturais pelos objetos produzidos pelo homem, os quais assumem as características de objetos técnicos, mecanizados, e mais recentemente, cibernéticos, tonando a natureza/espaço uma dimensão artificial. Isso permite ao autor afirmar que o espaço, atualmente, é um sistema de objetos cada vez mais artificiais, preenchidos igualmente por ações artificializadas, pautadas em uma racionalidade que, por sua vez, redefine ou dá origem a novas relações sociais, as quais, muitas vezes, tornam-se estranhas aos lugares.

Ainda sobre este ponto, ao considerar que no espaço há distinção entre o que se entende como coisas, definidas como resultado da elaboração ou do processo de criação da natureza ao longo de sua dinâmica/história natural, e o que se compreende como objetos, estes sendo produtos da ação da elaboração social, produtos da ação humana sobre a natureza, Santos (2002a) ressalta que, no atual período histórico, a produção do meio geográfico, de maneira mais intensa do que em relação em outros períodos, tende a ser cada vez mais conduzido pelo processo de substituição das coisas pelos objetos. Estes preenchidos por conteúdos técnico-científicos que, por sua vez, remetem a um sistema de ações e intenções sociais cada vez mais racionalizadas. Para explicar esse processo de substituição histórica de coisas por objetos, o autor destaca que:

No princípio, tudo eram coisas, enquanto hoje tudo tende a ser objeto, já que as próprias coisas, dádivas da natureza, quando utilizadas pelo homem a partir de um conjunto de intenções sociais, passam, também, a ser objetos. Assim a natureza se transforma em

um verdadeiro sistema de objetos e não mais de coisas e, ironicamente, é o próprio movimento ecológico que completa o processo de desnaturalização da natureza, da a esta última um valor (SANTOS, 2002a, p 65).

Ainda conforme essa passagem, entende-se que é a sociedade, por meio de suas ações e intencionalidades, que atribui significado aos objetos geográficos. Esses objetos de interesse da Geografia (humana e física), correspondem aos objetos móveis, mas também imóveis, tal como uma cidade, floresta, uma barragem ou plantação, ou ainda, o mar, um lago ou uma floresta; todos entendidos como formas espaciais dispostas sobre a superfície da terra, resultantes de dinâmicas naturais e históricas que se inter cruzam ao longo do processo histórico de reprodução do espaço social, integrando, assim, o que se compreende como espaço geográfico. Conforme essa compreensão, Santos (2002a, p. 73) afirma que o espaço de interesse dos geógrafos “[...] leva em conta todos os objetos existentes numa extensão contínua, todos sem exceção”.

As funções ou conteúdos sociais atribuídos pela sociedade às formas espaciais, ao longo do processo histórico, demonstram ações e propósitos que expressam suas necessidades (naturais ou criadas) em cada contexto. Sendo tais necessidades de ordem material, imaterial, econômica, sociais, culturais, morais e afetivas, Santos (2002a) ressalta que elas tendem a ser supridas a partir das ações que conduzem à criação de formas específicas de uso e de objetos ou formas geográficas. Movimento que corresponde à própria produção social do espaço, pois “[...] o conteúdo corporificado, o ser já transformado em existência, é a sociedade já embutida nas formas geográficas, a sociedade transformada em espaço”; e que, ao mesmo tempo, revela-se também permanente, uma vez que, no processo de espacialização da sociedade, as formas geográficas são capazes de influenciar a mudança social, haja vista que o processo de produção do espaço “[...] é um movimento permanente, e por esse processo infinito a sociedade e o espaço evoluem contraditoriamente” (SANTOS, 2008, p. 28-29).

A compreensão das formas geográficas importantes para a realização social não se reduz à ideia de forma apenas. Para Santos (2002a), trata-se, no fundo, de uma forma-conteúdo, um conceito híbrido que possibilita apreender

os elementos constituintes do espaço de maneira indissociável, no caso, segundo sua proposta, os objetos e as ações. Pois, para este autor, “[...] O espaço geográfico deve ser considerado como algo que participa igualmente da condição do social e do físico, um misto, um híbrido” (SANTOS, 2002a, p. 86).

Por entender que, constantemente, a forma geográfica se recria, a concepção de forma-conteúdo não pode se referir apenas à forma, nem apenas ao conteúdo, mas igualmente a ambas, uma vez que é conjuntamente que tanto as formas quanto os conteúdos passam a existir e a possuir significado. Não há como entender o espaço tratando forma e conteúdo separadamente. Um não existe sem a complementariedade do outro. Considerados separadamente, forma e conteúdo representam apenas verdades parciais, abstrações, cujo sentido é reencontrado, quando admitidos em conjunto.

Segundo Santos (2002a, p. 103), “[...] a ideia de forma-conteúdo une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social”, o que pressupõe que esta ideia permite, analiticamente, conceber o espaço como “um conjunto inseparável de sistemas de objeto e sistemas de ações”, cujo enfoque possibilita transitar do passado ao futuro, mediante a consideração do presente.

Esse horizonte conceitual e teórico acerca do espaço geográfico permite direcionar o olhar sobre a Amazônia, a partir de uma perspectiva geográfica pautada na relação sociedade-natureza. Nessa região, onde a imponência dos objetos naturais assume grande destaque, tal perspectiva torna-se relevante para promover uma leitura de sua realidade que se distancie da visão que a vê somente como natureza, em oposição à cultura, um espaço a-histórico, sendo reconhecido unicamente como um conjunto de ecossistemas, ou então, como fonte de recursos naturais.

No lugar dessa visão, torna-se mais apropriado conceber a Amazônica como um espaço social, cujo processo de reprodução está assentado numa diversidade de relações estabelecidas entre a sociedade e a natureza, com base no trabalho humano, que a modifica ao apropriar-se dela. Isso pautado em técnicas e intencionalidades também diversas, as quais promovem a

produção de um espaço heterogêneo, diverso e histórico, cuja marca, pode-se dizer, tem sido o intercruzamento da história dos homens e a história/dinâmica da natureza.

Enquanto espaço geográfico, a Amazônia, conforme a perspectiva espacial em destaque, apresenta-se como um conjunto indissociável de sistemas de objetos geográficos, de um lado. Sendo eles naturais, como a imensa floresta amazônica, à densa e complexa rede hidrográfica, suas formas de relevo (planície e planaltos) e o mar (oceano Atlântico), onde desembocam os rios da região, e também sociais; e de outro, a vida e relações sociais que lhes dão sentido e existência. O sistema de ações, que, neste espaço, apresentam lógicas e propósitos distintos e contraditórios, revelando a atuação histórica de diferentes agentes na produção do espaço amazônico.

Dessa possibilidade teórica de leitura do espaço amazônico, destaca-se a importância das formas geográficas na interpretação do processo de espacialização da sociedade amazônica, ou melhor, de geografização da sociedade por meio dessas formas, que, entendidas na verdade como formas-conteúdo, possibilitam apreender o movimento histórico dessa sociedade no sentido da transformação e organização do espaço regional, redefinindo, assim, as funções das formas geográficas ao longo da história. É possível afirmar que, na Amazônia, a ação da sociedade sobre o espaço não corresponde à atuação sobre uma realidade física, mas sobre uma realidade socialmente produzida, ou seja, sobre formas-conteúdo. Isso faz do espaço amazônico uma síntese provisória entre o conteúdo social e as formas espaciais.

Na compreensão do processo social e histórico de produção do espaço, Santos (2002a) ressalta a tendência de substituição cada vez mais intensa dos objetos naturais por objetos artificiais. Ainda que essa tendência também se faça marcante na Amazônia, cujos conteúdos (cada vez mais técnicos) dão origem à reprodução de novas relações sociais, neste espaço, a presença dos objetos naturais permanece não apenas marcante na paisagem, mas também indispensáveis para a compreensão das ações humanas na produção do espaço regional. É o que se observa, por exemplo, em relação ao rio que, ainda hoje, representa um objeto natural de grande importância, cujas

funções e conteúdos sociais a ele atribuídos revelam elementos da produção da realidade socioespacial da região, que não necessariamente correspondem, exclusivamente, às mesmas funções sociais do passado.

Ao encontro desse entendimento, também acredita-se ser relevante pensar dessa forma a respeito de outro objeto natural importante no contexto amazônico, porém, pouco discutido, qual seja, o mar. Cujas funções sociais a ele atribuídas pela sociedade, ao longo da história, revelam particularidades no processo de produção do espaço regional amazônico que, também baseadas na relação sociedade e natureza, revelam usos, ações, relações e intencionalidades que caracterizaram e caracterizam o processo de socialização da natureza no litoral amazônico, ou melhor, da geografização da sociedade amazônica à beira-mar.

### **3. CAPÍTULO 2**

#### **O LITORAL PARAENSE: PARTICULARIDADES SOCIOESPACIAS, ESPAÇO SUB- REGIONAIS E DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL.**

Em tempos de globalização, uma ideia tem sido recorrente, a que considera, na atual configuração socioespacial da sociedade, a constituição de um quadro geográfico que se caracterizaria pela ausência de espaços regionais. Segundo esse pensamento, a constituição de um contexto social global e/ou a conformação de um espaço globalizado (em linhas gerais, entendido como o espaço onde predominam uma economia global unificada e a difusão de uma cultura hegemônica), tende a um processo de homogeneização do espaço e uniformização das relações sociais. Elementos constituintes de uma sociedade que só poderia ser compreendida, quando associada a um processo de reprodução social que agora acontece em âmbito global, levando, dessa forma, ao entendimento de que no atual momento histórico, pode ser admitido falar da falência das regiões (LIPIETZ, 1977 apud GOMES, 2003).

O suposto desaparecimento das regiões decorreria da impossibilidade de reconhecimento das diferenciações regionais no espaço, face ao propalado processo globalização, cuja ideia principal estaria diretamente associada a uma imagem de homogeneização, propagada sobre as dimensões econômica, sociocultural e espacial. Um processo decorrente da expansão do capital hegemônico à nível planetário. Conforme essa compreensão, a realidade atual tenderia a se apresentar cada vez mais homogênea e indistinta, contribuindo para o desaparecimento das diferenças socioespaciais, e, assim, fazendo com que a região seja diluída, imersa num contexto espacial homogêneo (LENCIONI, 2003).

Nesse cenário, a globalização, compreendida no âmbito de um quadro de reestruturação do capitalismo, traz à tona o questionamento acerca da pertinência da escala de análise regional, bem como de sua relevância enquanto instância particular, que se situa entre o local e o global, visto que estas duas últimas instâncias supostamente passaram a assumir maior

destaque e importância no entendimento da atual organização do espaço (LENCIONI, 2003).

Reforça ainda a corrente concepção o entendimento de que, com a organização espacial do mundo globalizado e a difusão de seus conteúdos e valores, tende-se à renovação das formas de organização geográficas da sociedade, sendo a estruturação de uma rede global a forma nova do espaço e a fluidez, sua principal característica. É a partir dessa forma espacial que se torna possível falar em espaços globalizados, na unificação dos mercados (a expansão do capital hegemônico), na uniformização dos valores e supressão da identidade cultural e na uniformidade técnica (MOREIRA, 2012).

Para Haesbaert (2010), tais aspectos a respeito da atual organização do espaço contribuem para a compreensão daquilo que corresponde a um dos momentos que considera como sendo o de morte e vida da região. Para o autor, este momento de morte da região é promovido por aqueles pensamentos convictos de que os processos de globalização irão impor uma “sociedade em rede”, em detrimento de uma sociedade territorial ou regionalizada. São os que compartilham de uma visão dicotômica a respeito da organização do espaço, na qual acreditam se opor de um lado, uma lógica zonal ou de áreas, que define a existência de territórios e/ou regiões, e de outro lado, uma lógica reticular ou definidora de redes; e, por conseguinte, de uma maior mobilidade espacial, opondo fixação e fluidez, lentidão e rapidez (HAESBAERT, 2010).

Referindo-se à organização espacial de uma realidade nova, Moreira (2012) aponta alguns elementos que, em certa medida, contribuem para a constituição da perspectiva que associa a região a uma concepção de espaço lento e a rede a uma concepção de espaço móvel e integrado.

Para Moreira (2012), olhar o mundo até a década de 1970 era visualizar paisagens relativamente paradas, compartimentadas e distanciadas. Características da realidade que induziram muitos geógrafos a intuir pela sensação de imobilidade dos espaços, assim como de teorizar sobre a paisagem como referência de uma história de longa duração, eterna em suas localizações imutáveis. O que explicaria o fato da leitura geográfica ter se pautado por muito tempo na categoria região. Conforme essa concepção,



A região é então a forma matricial de organização do espaço terrestre e cuja característica básica é a demarcação territorial de limites rigorosamente preciosos. O que os geógrafos viam na paisagem era essa forma geral e de longa duração e passaram a concebê-la como porção do espaço cuja unidade é dada por forma singular de síntese dos fenômenos físicos e humanos que a diferencia e demarca dos demais espaços regionais na superfície terrestre [...] (MOREIRA, 2012, p. 169).

Acrescenta, ainda, que o espaço, nesse momento histórico, caracteriza-se pelo fato de que:

As coisas mudavam, mas o ritmo da mudança era muito lento. De tal modo que, se os geógrafos olhassem a paisagem de um lugar e voltassem a olhá-la décadas depois, provavelmente veriam a mesma paisagem. A distribuição dos cheios e vazios, para usar uma expressão de Jean Brunhes, trocava-se com lentidão, e os limites territoriais das extensões permaneciam praticamente os mesmos por longos tempos (MOREIRA, 2012, p. 169).

De acordo com Moreira (2012), tais características da organização espacial fizeram do recorte regional a tradição do olhar geográfico, a ponto de se poder afirmar que fazer geografia, nesse momento, significava fazer a região. Em outros termos, o autor ressalta que, no período em questão, a compreensão da organização espacial da sociedade corresponderia a sua organização regional; ou, ainda, menciona que ler a sociedade era, sobretudo, reconhecer suas regionalidades.

Mas, a partir da década de 1970, essa ordem espacial começou a ser diluída diante da organização do espaço mundial em rede, fator que, significativamente, mudou a forma e os conteúdos sociais do espaço. Nesse sentido, a forma espacial que tinha importância no passado já não a possui do mesmo modo e grau no período que sucede a década acima mencionada. No curso deste período histórico e diante das transformações espaciais recentes, a forte tradição regional começa a ser contestada e, mesmo não perdendo sua importância como afirma a concepção em destaque, a região, em sua proposta matricial, passou a ser apresentada como cada vez menos relevante, diante da forma como se dá a arrumação dos espaços reais (MOREIRA, 2012).

Desse momento em diante, a organização espacial da sociedade passou a ser caracterizada pelo desenvolvimento e difusão, em ritmo

diferenciado em relação a outros períodos da história da sociedade, subsidiado pelo avanço técnico-científico a serviço do capital, dos denominados meios de transferências (transporte, comunicações e transmissão de energia). Estes atribuem maior aceleração e rapidez nas interligações e inter-relações, seja de pessoas, capitais, informações sobre o espaço, constituindo as condições necessárias para se falar de uma sociedade que passa a ser organizada em rede, cuja principal característica é a mobilidade territorial. Tem-se, nesse sentido, a produção de uma organização geográfica cuja base infraestrutural foi destinada para garantir a articulação e conexão entre os lugares, condição fundamental para o desenvolvimento das relações socioespaciais, sobretudo, daquelas relacionadas à produção e ao mercado, para que estes se desdobrem, sobretudo, em escala global (MOREIRA, 2012).

No entanto, diferentemente da concepção que defende o fim da região ou das diferenças regionais (diversidade espacial), em função do caráter homogeneizante da globalização ou da organização de um espaço em rede, o que se observa, em termos de organização espacial, atualmente, não corresponde a uma forma de homogeneidade concreta decorrente desses processos.

É o que afirma Gomes (2003), cuja opinião parte do princípio de que a tão decantada globalização não teria conseguido suprimir a diversidade espacial, e que, talvez, nem a tenha diminuído. Em seu entendimento, o fato do capitalismo atualmente estar amparado por uma economia mundial não significa e nem permite afirmar que haja uma homogeneidade dele resultante, ou seja, a presença e a expansão de um capital hegemônico em todo espaço não é argumento suficiente para afirmar a inexistência de diferenciações regionais. Argumento que se torna válido para o autor, na medida em que manifestações de regionalismos, vistas como consciência de uma diversidade, tornam-se perceptíveis por todos os lados, tornando-se mais provável que, nesse cenário de globalização (marcado pela relação entre centros hegemônicos e áreas sob suas influências), tenha ocorrido o surgimento de novas regiões ou mesmo a renovação de algumas já existentes.

Esse ponto de vista é semelhante ao defendido por Haesbaert (1999), para quem a globalização homogeneizadora tem sido reveladora de um

permanente processo de reconstrução da heterogeneidade e fragmentação, reveladas a partir de novas desigualdades e da recriação da diferença em todos os cantos do planeta, atribuindo, dessa forma, a retomada da força da questão regional em função da proliferação de regionalismo, identidades regionais e de novas-velhas desigualdades, seja em âmbito internacional, seja em contextos intranacionais.

A organização do espaço/sociedade em rede ou de um espaço reticular também não pode ser entendida como um processo que levou ao fim definitivo da região. O fato de o espaço apresentar um arranjo que possibilita uma maior fluidez em termos de mobilidade territorial (deslocamento de pessoas, mercadorias e capitais, trocas econômicas etc.), ou ainda, diante do aumento da intensidade das interligações em âmbito global, da relativização das distâncias entre os lugares, no sentido do encurtamento, bem como o sentido de um espaço unificado, redefinindo dessa maneira a compreensão de contiguidade, condição para a constituição da região do passado, também não significa declarar que esteja decretado o fim da organização do espaço em regiões.

O espaço, nas condições atuais, para Santos (1999), não é composto apenas de arranjos regionais, como no passado, quando predominava a presença de pontos contínuos e contíguos, pois, ao lado do que considera como manchas, ou mesmo acima delas, também se fazem presentes constelações de pontos descontínuos, porém, interligados, definindo, assim, um espaço de fluxos reguladores.

Mesmo diante da evidência da configuração de um espaço em rede, a região continua a existir. Porém, não segundo o mesmo arranjo espacial ou as mesmas funções de antes. Sua forma e seu conteúdo socioespacial são redefinidos conforme as exigências do contexto e da intencionalidade dos agentes hegemônicos. Caso fosse possível falar da inexistência de espaços regionais, no atual contexto geográfico, como explicar, por exemplo, a reunião de países em blocos regionais, como bem menciona Moreira (2012), para quem o mapa contemporâneo revela, diferentemente do discurso do fim da região, a multiplicação de blocos regionais como a UE (União Europeia), o

Mercosul (união dos países do Cone Sul da América do Sul), o Nafta (união dos países da América do Norte).

Santos (1999) também compreende que o fato de o atual contexto geográfico ter modificado, de forma considerável, o significado da região, não quer dizer que se pode declarar que ela não mais existe. Para o autor, a definição atual da região é marcada pelo distanciamento em relação à concepção de solidariedade orgânica, que fora anteriormente cerne de sua definição. Na passagem abaixo, o autor deixa claro os aspectos relacionados ao significado da região.

No decorrer da história das civilizações, as regiões foram se configurando por meio de processos orgânicos, expressos através da territorialidade absoluta de um grupo, de que provinham suas características de identidade, exclusividade e limites. A diferença entre áreas se devia a essa relação direta com o entorno, isto é, à única presença desse grupo, sem outra mediação. Podemos dizer que, então, a solidariedade característica da região ocorria, quase exclusivamente, em função dos arranjos locais. Mas a velocidade das transformações mundiais deste século, aceleradas vertiginosamente no pós-guerra, fizeram com que a configuração regional do passado desmoronasse (SANTOS, 1999, p. 15).

Diante do cenário de globalização e de um espaço que tende, de forma mais densa, a se organizar em rede, tais características tendem a ser suprimidas e as regiões se apresentam hoje muito mais como espaços onde se estrutura e predomina uma solidariedade organizacional. Segundo esse entendimento, a região tem existência porque sobre ela se impõem arranjos organizacionais, responsáveis por criarem uma espécie de coesão organizacional no espaço que, por sua vez, está baseado na racionalidade de agentes sociais provenientes de origens distantes.

Para Santos (2002a), a ideia de fim das regiões é um contrassenso, pois ela figura no exato momento em que nenhum espaço do planeta é capaz de escapar do processo conjunto de globalização e fragmentação, em outros termos, de individualização e regionalização. Desta feita, o atual contexto demonstra exatamente o contrário, pois, segundo o autor, os lugares se apresentam como condição e suporte indispensáveis para o desenrolar das relações no âmbito global, cuja ausência representaria a sua não realização (SANTOS, 1999).

Para Santos (2002a), o tempo acelerado, produto de estruturação de um espaço reticulado, na direção inversa ao pensamento de homogeneização do espaço, tem contribuído muito mais para acentuar a diferenciação dos eventos e dos lugares. Também considera, tendo em vista que o espaço se tornou mundial, que o ecúmeno se redefine em função da extensão a todo ele do fenômeno da região. É diante desses aspectos que o autor compreende a região como suporte e condição para existência das relações globais, ou seja, é exatamente neste período vivido pela sociedade que a região torna-se indispensável para uma análise que se direcione no sentido da compreensão do processo de produção da espacialidade.

Ao contrário de um pensamento que apregoa o fim da região, deve-se considerar que o atual momento impõe à região transformações ininterruptas. Essa contínua dinâmica de transformação tende a afastar a costumeira ideia de região como subespaço longamente elaborado, como uma construção estável, promovendo, assim, uma menor duração ao edifício regional, o que, no entanto, não quer dizer o seu fim (SANTOS, 1999). No mundo globalizado, com a ampliação da divisão internacional do trabalho e o aumento exponencial do intercâmbio, Santos (2002a) ressalta a aceleração do movimento e mudanças mais repetidas, na forma e no conteúdo das regiões. E destaca: “[...] o que faz a região não é a longevidade do edifício, mas a coerência funcional, que a distingue das outras entidades, vizinhas ou não”, bem como, “O fato de ter vida curta não muda a definição do recorte regional” (SANTOS, 2002a, p. 147). Em suma, a região persiste, mas com um nível de complexidade nunca visto pelo homem (SANTOS, 1999, 2002).

Conforme essa concepção, as regiões tornaram-se cada vez mais lugares funcionais do todo (e menos regiões-paisagens), considerados como espaços de conveniência, uma particularidade; o que, a partir da citação de Lukcs (1970), Santos (1999, p. 16), também compreende como “[...] um campo de mediações”.

O argumento baseado no advento da globalização, que questiona a pertinência da escala de análise regional, da região ou das diferenciações regionais, também se volta para o questionamento da relevância do regional como instância particular de análise, a qual se situa entre o local e o global.

A esse respeito, Corrêa (2011) ressalta que as formulações sobre a região, diferentemente da tese que envereda pela compreensão de que o mundo estaria se tornando homogêneo ou indiferenciado, admitem a evidência de um processo de transformação e não o seu desaparecimento. E, ainda, argumenta que as formulações reforçam a persistência e ratificação da ideia de diferenciação de áreas. Isso conduz ao entendimento de que os processos indutores, sobretudo, da estruturação de uma economia mundial e a globalização econômica não conduziram o mundo a uma homogeneização global, pelo contrário, ratificam ou retificam as diferenças espaciais já existentes (CORRÊA, 2011).

Conforme Corrêa (2011), torna-se fundamental considerar o contexto de globalização como um período de redefinições da superfície terrestre, momento no qual se torna mais complexo o movimento que denomina de fragmentação articulada, o qual repercute diretamente sobre as unidades regionais. Trata-se, segundo o autor, do aumento da complexidade de um processo que, de forma simultânea, unifica e divide o espaço, o que já era perceptível, segundo ele, com base em Hobsbawn (1977), desde o momento em que o mundo esteve sob a égide do capitalismo industrial. Momento que possibilitou falar em economia mundial, bem como considerar que cada porção da superfície terrestre não representaria mais uma unidade autônoma, mas dependente, em graus diferenciados, dos processos considerados gerais ou universais. Assim, para Corrêa (2011, p. 189),

A fragmentação exprime-se na divisão territorial do trabalho que se caracteriza diretamente por espacializações produtivas, mas também por outras características sociais, culturais e políticas espacialmente variáveis. A articulação, por sua vez, exprime-se pelos diversos fluxos materiais e imateriais que percorrem a superfície terrestre, integrando pontos e áreas diversos.

Ainda conforme a argumentação de Corrêa (2011), nesse cenário de globalização, quando então a fragmentação articulada atinge grande complexidade, as regiões tornam-se cada vez mais articuladas, configurando, espacialmente, uma economia mundial constituída por mosaicos complexos de regiões de diversas dimensões, formas e conteúdos. Mosaicos estes que, de forma irregular, apresentam-se superpostos, cujas diferenças espaciais podem

ser descritas, segundo autor, a partir da figura de um complexo caleidoscópico, o qual, em sua opinião, já ganhava forma, desde o fim da segunda metade do século XIX.

A evidência de um processo de fragmentação articulada mais acelerado, caracterizador da globalização, também revela, para Corrêa (2011), aspectos como a ocorrência de mudanças na forma de organização das redes articuladoras entre as diversas regiões, cujos fluxos não se dão mais de maneira hierárquica ou padronizada, haja vista que se tornaram mais densos, variados e multifacetados, ampliando e a ampliação da capacidade do capitalismo em refragmentar e rearticular o espaço geográfico. Aspectos esses que possibilitam afirmar que “[...] o espaço do homem foi fortemente submetido a um processo de reconstituição das diferenças espaciais”, com enorme rapidez, e ainda, que o “fazer, desfazer e refazer a diferenças espaciais tornou-se, de forma mais eloquente, uma das características da economia global, ainda que permaneça a diferencialidade espaço-temporal” (CORRÊA, 2011, p. 191).

Tais argumentos deixam claro que, diferentemente do que a tese referente à ideia de formação de um mundo homogêneo procura disseminar, o contexto de globalização não decreta o fim das diferenças espaciais (ou da diversidade espacial e/ou territorial) nem tão pouco o fim das regiões; pelo contrário, as diferenças se reafirmam no mundo globalizado e assumem grande importância para a compreensão e delimitação das unidades regionais, no âmbito dessa nova configuração espacial.

Assim, a diferenciação espacial, ou como menciona Corrêa (2011, p. 191), a “diferenciação de áreas”, entendida por ele como resultado tanto de processos da natureza como sociais, “constitui-se na base da possibilidade de se poder falar em região”. Porém, não conforme o direcionamento que associa a diferenciação de áreas à noção de unicidade hartshorniana, nem tão pouco à ideia de singularidade, que se vincula ao conceito de lugar, mas sim a partir da ideia de particularidade que, por sua vez, remete à noção de mediação entre o universal (interpretado como processos gerais advindos da globalização) e o singular (interpretado como a especificação máxima do universal).

Na compreensão de Lencioni (2003), a escala regional também representa uma escala intermediária de análise, uma mediação entre o singular e o universal, a partir da qual se pode revelar a espacialidade particular de processos sociais globais, o que reabilita o regional como uma particularidade da globalização. Nesse sentido, pensar a região como particularidade, a mediação entre o universal e o singular, o global e o local, demonstra que a concepção de região remete ao entendimento da parte integrante de uma totalidade, considerada aberta e em movimento, atrelando assim a região à ideia de parte de um todo, porém, diferentemente da noção de todo como uma mera soma de partes integrantes.

Na discussão sobre a compreensão da ideia de particularidade, no âmbito da perspectiva dialética materialista, as elaborações conceituais de Cheptulin (2004) e Luckács (1967; 1978) se apresentam como importantes para o entendimento desta categoria região.

Em Cheptulin (2004), a abordagem da particularidade é desenvolvida no âmbito da questão que envolve a correlação, interação e modificações entre o singular e o universal nas formações materiais (coisas, objetos, processos). Segundo este autor, as formações materiais apresentam diferenciações em termos de ambientes, estados qualitativos e história, aspectos que, em sua concepção, permitem condicionar, em cada formação material, a existência de propriedades e ligações que são próprias apenas a ela mesma.

Conforme esse entendimento, Cheptulin (2004, p. 194) define que aquelas “[...] propriedades e ligações que são próprias apenas a uma formação”, ou seja, a uma coisa, objeto, processo, e que não existem em outras formações materiais constituem o que se entende por singular. Trata-se da coisa, objeto e processo que não se repete, que ocupa e/ou acontece em um dado espaço, que apresenta uma forma particular de seu movimento, por exemplo.

No entanto, ao lado do singular, do que não se repete, deve haver, segundo Cheptulin (2004), o que se repete, o que é próprio não apenas a uma formação material, mas também a outras. Nesse sentido, para ele, as propriedades e ligações que se repetem nas formações materiais constituem o que considera como geral. Para reforçar essa definição, o autor menciona que



“[...] o que é geral nessa ou naquela coisa é, por exemplo, o fato de que ela existe objetivamente, independentemente de uma consciência qualquer, que ela está em movimento, que possui características espaciais e temporais” (CHEPTULIN, 2004, p. 194).

Mas, para Cheptulin (2004), o singular e o geral não possuem existência independente, pois somente existem por meio da manifestação das formações materiais particulares, tidas como momentos, aspectos dessas duas dimensões. “Cada formação material, cada coisa representa a unidade do singular e do geral, do que não se repete e do que se repete” (CHEPTULIN, 2004, p. 194-95). Ou seja, o particular (particularidade) se manifesta a partir da correlação do singular e do geral. Pode-se afirmar, nesse sentido, que o particular é o singular, mas também o geral. O particular é formação material que, por sua vez, é a condição de existência do singular e do geral. Visto como uma formação material, o particular é a própria coisa, o próprio objeto, o próprio processo e é, ao mesmo tempo, a unidade de ambos, do singular e do geral (CHEPTULIN, 2004). A respeito dessa unidade do singular e do geral, evidenciada no particular, Cheptulin (2004) destaca que:

Existindo sob a forma de aspectos, momentos das formações materiais particulares (coisas, processos), o singular e o geral estão organicamente ligados um ao outro, interpenetram-se e só podem ser separados no estado puro por abstração. A correlação do singular e do geral no particular (formação material, coisa, processo) manifesta-se como correlação de aspectos únicos em seu gênero, que são próprios apenas a uma forma material dada, e os aspectos que se repetem nesse ou naquele grupo de outras formações materiais (CHEPTULIN, 2004, p. 195).

E, no que concerne à relação entre o particular e o geral, Cheptulin (2004, p. 196) entende:

A correlação do particular e do geral representa uma correlação do todo e da parte, em que o particular é o todo e o geral é a parte. Sendo uma parte do particular, ‘todo o geral engloba, apenas aproximativa, todos os objetos particulares’, e ‘todo particular entra, de maneira incompleta no geral, já que ele possui o singular ao lado do geral e que, ao lado das propriedades repetitivas, há propriedades únicas em seu gênero, que são próprias exclusivamente a ele.

Da correlação dessas instâncias, o autor menciona que, na abordagem de um determinado objeto, quando o ponto de vista incide sobre as categorias de singular e do geral, tende-se a colocar em evidência, de um lado, propriedades e ligações consideradas únicas, que são próprias somente deste objeto e, de outro lado, daquelas propriedades e ligações que se repetem, que se encontram em toda a uma série de objetos. Mas, quando tal objeto é abordado a partir da categoria de particular, o que se coloca em evidência é a diferença entre os objetos, ou seja, o que “[...] distingue os objetos confrontados é o particular” (CHEPTULIN, 2004, p. 197).

Tanto o singular quanto o geral também podem se apresentar como particular. Com relação ao singular, na concepção de Cheptulin (2004), este se apresenta sempre como particular. Isso porque, como já enunciado, apresenta propriedades e ligações que são próprias a uma dada formação material, o que, por sua vez, faz com que ela se diferencie de qualquer outra formação.

Já no que diz respeito ao geral, o que dele se destaca é o comportamento cambiante, pois, segundo o autor, a natureza das relações desta categoria revela que ele pode tanto desempenhar o seu próprio papel como o de particular. Na primeira situação anuncia a semelhança existente entre as formações materiais, enquanto que o que se distingue entre elas, ou seja, suas diferenças. Porém, ressalva que não é qualquer geral que assume o papel de particular, pois, para desempenhar tal função, faz-se necessário que o geral seja capaz de distinguir as formações materiais uma das outras, faculdade esta que não pertence a qualquer geral (CHEPTULIN, 2004).

Em suma, para Cheptulin (2004, p.198), cada “[...] formação material representa, portanto, a unidade do geral e do particular, a unidade do que a identifica a outras formações materiais, assim como a unidade do que a distingue”. De posse dessa compreensão, o autor ressalta que o direcionamento voltado para formar a representação de um objeto e seu entendimento deve considerar como necessário colocar em evidência o que identifica e o que distingue as formações materiais. Pois, cada domínio da realidade apresenta necessariamente o geral e o particular, direcionando no processo de apreensão de uma determinada formação material (objeto, processo), levando em consideração tanto o que se repete (geral), mas

também o que lhe é próprio a um único domínio, o que a diferencia em relação às outras, ou seja, o particular.

Em Lukács (1978), a discussão sobre a particularidade também é promovida com base na perspectiva da existência de um movimento dialético que permeia a realidade, e que se define pela dialética do singular-particular-universal. Em seu entendimento, o desenvolvimento de uma autêntica e verdadeira tentativa de compreensão da realidade, torna-se importante explicitar os nexos existentes entre as dimensões singular, particular e universal dos fenômenos. Trata-se, nesse sentido, de conceber a dialética entre singular-particular-universal como uma propriedade objetiva dos fenômenos da realidade. O que, por sua vez, também configura como um dos princípios do método materialista histórico-dialético.

Com base nesse pensamento, Lukács (1978) ressalta que a lógica e a epistemologia que buscam apreender a realidade em suas conexões essenciais e básicas deve seguir no sentido da perspectiva que busca revelar o processo de interpenetração dialética entre singularidade, particularidade e universalidade.

Para Lukács (1978), no contexto do movimento dialético entre singular-particular-universal, inerente à realidade social, o particular representa, precisamente, a expressão lógica das categorias de mediação. Trata-se da mediação entre o que pode ser considerado como específico (singular) e o que é geral (universal), os quais não podem ser compreendidos de modo isolados, sem a apreensão de suas conexões, sob o risco de se dissolver suas correlações dialéticas complexas ente si e com o particular. É tendo a particularidade como mediação que se torna possível compreender como a singularidade se constrói na universalidade e, ao mesmo tempo e do mesmo modo, como a universalidade se concretiza na singularidade.

A realidade, em seu movimento dialético, característica pela qual se apresenta ao pensamento humano, segundo afirma Lukács (1978), apresenta-se como um incontrolável impulso do singular para o universal e vice-versa. Nesse sentido, os fenômenos da realidade representam expressões da unidade contraditória entre a singularidade e a universalidade, produtos de uma contínua tensão entre esses polos. Disso resulta a compreensão de que

nenhum fenômeno da realidade representa única e exclusivamente, ou ainda de modo isolado, uma representação da singularidade ou universalidade.

Na direção desse posicionamento, entende-se que a realidade (natural e social) é composta por fenômenos onde interagem determinações singulares e universais, ou seja, todo fenômeno considerado singular está permeado por determinações universais. A universalidade se expressa e se concretiza na singularidade, manifesta-se a partir de uma diversidade de fenômenos singulares. Aspectos estes que permitiram Pasqualini e Martins (2015) interpretarem a relação entre singular e universal a partir da ideia que remete a relação entre todo e partes. Partes que não existem por si só, mas que se relacionam entre si e com o todo. Entre eles há intervinculação e interdependência, pois universal e singular coexistem, articulam-se e se determinam de forma recíproca. São polos contraditórios da unidade dialética que dá vida aos fenômenos da realidade, e ao mesmo tempo, institui um processo de permanente transformação entre ambos.

Tidas como polos extremos e opostos, singularidade e universalidade se identificam na mesma medida em que se contrapõe a partir de uma contínua tensão, que se torna manifesta na configuração particular do fenômeno (PASQUALINI e MARTINS, 2015).

É no bojo dessa relação de coexistência entre o universal e singular que se apreende o particular, cuja noção remete à ideia de unidade estabelecida na mediação entre tais extremidades. No entanto, a noção de mediação vinculada à particularidade deve ser esclarecida. Sob influência da lógica do pensamento dialético, a noção de mediação se apresenta distanciada das aplicações costumeiras, nas quais se utiliza tal noção como sinônima, por exemplo, de “meio-termo”, remetendo à ideia de ligação entre termos considerados antagônicos, opostos, cuja finalidade consiste na promoção do equilíbrio entre os extremos, o que atribui à mediação a condição de unidade capaz de igualar dois termos distintos a partir da dissolução das diferenças entre eles.

Trata-se de uma perspectiva de mediação bastante difundida que, conforme Pasqualini e Martins (2015, p. 366), com base no trabalho de Almeida (2001), tem sido compreendida como resultado ou produto da relação

entre dois termos, que foi reduzida à soma de ambos, concebendo, dessa forma, “[...] a mediação como resultado da aproximação entre dois termos que, embora distintos no início, quando totalmente separados, tendem a igualar-se à medida que se aproximam um do outro”.

A noção de mediação que se vincula à particularidade não se restringe ao pensamento que a entende como produto ou resultado, tão pouco se reduz às perspectivas de soma e equilíbrio entre o singular e o universal, ou ainda, dirige-se ao sentido de homogeneização. Pelo contrário, a mediação que acompanha a concepção de particularidade é, sobretudo, pensada e concebida como processo, no qual singularidade e universalidade se apresentam como resultados de uma contínua e tensa coexistência, a produção da diferença, da heterogeneidade e do desequilíbrio como sua principal referência. Nesse sentido, a “mediação viabiliza a relação entre dois polos opostos; ela o faz na medida em que preserva e, ao mesmo tempo, modifica as coisas” (PASQUALINE e MARTINS, 2015, p. 366).

Como forma de ilustrar o entendimento que apresentam acerca da concepção de mediação, Pasqualine e Martins (2015) utilizam o seguinte exemplo:

Podemos ilustrar essa ideia recorrendo novamente ao conceito de trabalho. O trabalho é mediação entre homem e natureza. Nessa relação, ambos os polos se preservam e ao mesmo tempo se transformam pela mediação da atividade produtiva. O trabalho realiza a mediação entre homem e natureza, ocorrendo historicamente sob dadas condições particulares (PASQUALINE e MARTINS, 2015, p. 366).

A particularidade, nesse sentido, apresenta-se como efetivação do processo de mediação que ocorre na relação dialética entre as dimensões singular e universal de um fenômeno da realidade. Na dimensão do particular, é possível considerar que nela se encontram expressões da universalidade, bem como as condições necessárias para efetivação da singularidade.

Para Oliveira (2001), a importância da particularidade consiste no fato de ela se apresentar, no âmbito da análise de um dado fenômeno, como a mediação que possibilita explicar os mecanismos que interferem de forma

decisiva no modo de ser da singularidade, uma vez que é através dela que a universalidade se concretiza na singularidade.

Assim, pode-se apreender que o singular e o universal, enquanto dimensões da realidade coexistem, bem como se sintetizam em expressões particulares, atribuindo-se, dessa forma, ao particular a condição de mediação entre esses extremos da realidade. É nessa direção que Lukács (1978) é categórico em afirmar que:

O movimento do singular ao universal e vice-versa é sempre mediatizado pelo particular; ele é um membro intermediário real, tanto na realidade objetiva quanto no pensamento que a reflete de um modo aproximativamente adequado. Ele é, porém, um membro intermediário com características bastante específicas (LUKÁCS, 1978, p. 112).

Essa passagem, extraída do trabalho de Lukács (1978), faz alusão a dois aspectos importantes para a compreensão do movimento dialético entre o singular-particular-universal, no âmbito das relações (sociais e naturais). O primeiro deles, como se tentou expor até o momento, diz respeito à importância atribuída às relações mediadoras ou à particularidade, na apreensão da realidade em seu movimento dialético, que envolve suas extremidades, o singular e o universal. Conforme se procurou demonstrar, a por meio dos argumentos de autores que focaram nessa relação, para se alcançar um adequado conhecimento da realidade e, assim, melhor conhecer suas raízes processuais, torna-se imprescindível considerar na análise da manifestação de seus fenômenos o papel da particularidade, a fim de não tornar a produção histórica da realidade apenas como produto de um movimento dicotômico; ou mesmo, de conceber a constituição do real unicamente a partir da existência de relações que se processam em polos extremos. Limita-se, dessa forma, a contínua produção da realidade social e natural a um processo de dicotomização, promovido pelo antagonismo de seus polos extremos, no caso, o singular e o universal.

A concepção da particularidade como membro intermediário da realidade objetiva (assim como no pensamento) é o segundo aspecto perceptível no texto de Lukács (1978), o qual faz alusão à dimensão concreta das relações entre o singular e o universal, mediatizadas e efetivadas na

dimensão particular. Na opinião de Oliveira (2001), o desenvolvimento de um cuidadoso processo de identificação e caracterização da particularidade constitui condição *sine qua non* para a compreensão da maneira como se dá a concretização da universalidade no vir-a-ser da singularidade. Na compreensão deste autor, somente assim seria possível promover a aproximação do pensamento a respeito da concretude da realidade social em movimento. Movimento processual de tensão (mediado pela particularidade) entre a singularidade e a universalidade, ou seja, faz-se importante aproximar o pensamento dos meandros dos nexos causais da realidade que condicionam o movimento de complementaridade entre os contrários, o processo no qual a universalidade se concretiza na singularidade, através dos traços irrepetíveis (OLIVEIRA, 2001).

Pasqualine e Martins (2015) também destacam a importância da análise a respeito da particularidade como condição para a compreensão da manifestação concreta dos fenômenos da realidade. Com base nas proposições de Lukács (1967), as autoras destacam, do pensamento deste filósofo que, o singular se converte no pensamento humano em objeto de um infinito processo de aproximação ao concreto. Nessa direção, a mediação do particular se faz fundamental na medida em que torna possível captar o “material oculto” das determinações presentes no singular, ou seja, a dimensão da particularidade remete às determinações da singularidade.

Ainda com base em Lukács (1967), as autoras em destaque ressaltam também que, para a compreensão do processo de determinação acima mencionado, deve-se recorrer à relação entre particular e universal. Relação na qual se evidencia que a particularidade específica à universalidade e ao universal especificam-se e se “convertem” em particularidade. Na perspectiva das autoras, isso consiste em afirmar que a universalidade, considerada como uma dimensão abstrata, transforma-se em uma totalidade concreta de determinações particulares vinculadas à natureza específica da singularidade (PASQUALINE e MARTINS, 2015).

Na direção dessa compreensão, Corrêa (2011) também ressalta das proposições de Lukács (1978) a respeito do movimento dialético entre o singular-particular-universal, que o particular, como manifestação fenomênica

da realidade, tem ocorrência na natureza e na sociedade por meio da espécie, gênero, classe, estrato e, no seu entender, também através da região. Ou seja, no bojo da perspectiva geográfica, Corrêa (2011) compreende que a região é a própria manifestação da mediação entre o singular e universal. Conforme esse entendimento, o autor é categórico em afirmar que:

A particularidade traduz-se, no plano espacial, na região. Esta resulta de processos universais que assumiram especificidades espaciais através da combinação dos processos de inércia, isto é, a ação das especificidades herdadas do passado e solidamente ancorada no espaço, de coesão ou economias regionais de aglomeração que significa a concentração espacial de elementos comuns numa dada porção do espaço e de DIFUSÃO que implica no espraiamento dos elementos de diferenciação e em seus limites espaciais impostos por barreiras naturais ou socialmente criadas (CORRÊA, 2011, p. 192).

Essa compreensão que associa a particularidade à ideia de região também é compartilhada por Lencioni (2003). Para esta autora, a região se apresenta como a mediação entre o singular e o universal, ou seja, uma mediação das relações que se desenvolvem entre o local e o global. No âmbito desse movimento, a autora buscou demonstrar que a ideia de região se apresenta como parte e mediação de um movimento dialético inerente a uma totalidade social, que se faz presente em todas as sociedades.

Todavia, pelo que foi exposto até o momento, entende-se que, face à maior complexidade da sociedade e suas relações diante do cenário de globalização, que hora se vivencia, associado, ainda, à ideia de que a realidade se apresenta cada vez mais homogênea, a tarefa de reconhecer o caráter particular da região no plano socioespacial ganhou contornos bastante complexos. Assim como também se tornou muito trabalhoso, nesse contexto, captar os elementos mediadores que integram o movimento dialético da realidade, ou seja, o que se apresenta como particular na dinâmica contraditória entre o universal e o singular.

Com relação a este último aspecto, Oliveira (2001) chama atenção para o fato de que, em uma sociedade complexa com a dos dias atuais, as dificuldades em reconhecer as mediações sociais que constituem o particular consistem exatamente na complexidade que passa a constituir as relações e conexões entre singular, particular e universal, o que faz da particularidade



uma dimensão da realidade não facilmente reconhecível. Como desdobramento dessa dificuldade, tende-se a não consideração ou eliminação da particularidade, o que, por sua vez, elimina qualquer possibilidade de aproximação adequada do pensamento em relação à realidade de sua concreticidade, propiciando, portanto, apenas uma restrita aproximação do conhecimento a uma realidade fragmentada, limitada ao empírico e/ou ao abstrato.

Mas Oliveira (2001) também ressalta que, quanto mais a sociedade se torna complexa, mais vão surgindo elementos mediadores na realidade, bem como mais complexas e múltiplas tornam-se as conexões entre eles e as extremidades (singular e universal). É nesse sentido que, para a autora, faz-se necessário um esforço decisivo para captá-los em sua complexidade e em seu movimento ininterrupto, e identificar suas vinculações nos fenômenos sociais, com o intuito de apreender a dialética entre singularidade e universalidade. É o que faz da particularidade, no entendimento de Oliveira (2001), um elemento não descartável, ou seja, indispensável, pois, sem ela, os fenômenos da realidade (social e natural) não podem ser compreendidos em sua totalidade.

O pensamento é análogo em relação à importância da região num mundo em pleno processo de globalização. É o que pensa Lencioni (2003), para quem mesmo diante do discurso que tende a conceber realidade como homogênea e indistinta (propondo assim falar de anulação, diferenças espaciais), a região não parece se diluir imersa no homogêneo, pois o que se observa na realidade é a emergência das diferenças, materializadas, por exemplo, em agudos movimentos regionalistas. Por isso, ainda que, com a globalização, a tendência seja pensar a atuação de um processo voltado à uniformização, torna-se relevante considerar discussões que levam em consideração a necessidade de identificar, em tal cenário, a presença de regiões ou a produção de novas como evidência da existência da diversidade socioespacial.

Quanto ao mais, para Corrêa (2011) claro está que, com a globalização, o caráter particular da região não é mais relacionado a uma mitológica autonomia, como ressalta em relação às velhas regiões-paisagens europeias. Ainda assim, tendo em vista as múltiplas possibilidades de recortar

a superfície da terra, torna-se a categoria particularidade a mais relevante. Para o autor, além da realidade demandar o conceito de região, esta se constitui na mais importante via geográfica de introdução da categoria particularidade na Geografia. Em suma, do que foi exposto pode-se apreender que, em uma perspectiva geográfica, a ideia de região se apresenta como a manifestação real da dialética entre singular, particular e universal, na qual a globalização se impõe como um fenômeno, cujas características podem ser associadas à universalidade, impondo-se, de maneira hegemônica, à realidade mundial ou espaço mundial; ao passo que as diversas formas ou expressões assumidas pela globalização nos vários cantos do planeta remetem a particularidades.

Na direção desse entendimento e face aos processos de redefinição da forma e do conteúdo da região, no atual contexto de globalização, bem como diante do debate entorno da pertinência em identificar a dimensão da particularidade como elemento definidor da região, torna-se oportuno e, sobretudo relevante, discutir os rebatimentos de tais questões sobre realidades socioespaciais como a da Amazônia, a fim de reconhecer possíveis modificações ou permanências que influenciam em seu reconhecimento como uma unidade regional da realidade espacial brasileira.

### **3.1 A realidade regional amazônica e algumas de suas particularidades**

Em breve trabalho (mas nem por isso pouco profundo) sobre a discussão da concepção de Amazônia no atual momento histórico, Trindade Jr. (2006) destaca que, ideias associadas ao discurso que decreta a falência da região e o entendimento da política de caráter regional como algo fora de moda, passaram recentemente a permear a maneira de olhar a Amazônia como uma região.

Como forma de se contrapor a tais perspectivas, nesse mesmo trabalho, o autor também chama atenção para a presença de elementos da realidade amazônica que, em sua concepção, ratificam a importância da particularidade como via de reconhecimento da Amazônia enquanto unidade regional geográfica.

No que diz respeito ao discurso que defende a concepção de falência da região, como demonstrado anteriormente, a base da argumentação consiste no entendimento de que o processo de globalização, em particular, a econômica e a cultural, ao contribuir para tornar o espaço homogêneo e indistinto, tem dificultado o reconhecimento de unidades regionais. Já no que concerne ao discurso sobre o caráter antiquado das políticas regionais, Trindade Jr (2006; 2009) menciona que, no lugar delas, tem sido mais comum falar em políticas de desenvolvimento local, cuja ênfase está voltada para uma escala de atuação no plano da dimensão municipal, que corresponde à microescala.

Ainda a respeito do ponto em destaque, sobre a política regional, o autor também menciona, em outra ocasião, pensamentos que defendem a dificuldade de se estabelecer políticas públicas na escala intermediária entre o local e o nacional, ou seja, na escala regional; tendo em vista a clara ausência de uma representação política em tal nível de organização espacial/geográfica. É o que justifica, na visão do autor, a “[...] recorrência em se falar de desenvolvimento endógeno e desenvolvimento local, dando-se ênfase à escala do município, em vez de políticas de desenvolvimento regional, como era bastante comum no passado bem recente” (TRINDADE JR., 2009, p. 313).

Na realidade amazônica, os aspectos que reforçam o declínio da política regional estão representados, de acordo com Trindade Jr. (2006), primeiro, pela mudança de perfil e/ou na diminuição das políticas de desenvolvimento voltadas à região, comuns no espaço amazônico entre as décadas de 1960 e 1980. E, segundo, pelo intenso processo de diferenciação interna da região, ocasionada pela expansão da fronteira econômica capitalista, o que contribui para o estímulo de políticas de caráter mais focalizado, nas quais se buscou muito mais a singularidade que as particularidades da realidade socioespacial amazônica.

Ainda que, para Trindade Jr. (2006), a diferenciação se apresente como uma importante possibilidade de identificar diversas “Amazônias” no interior da própria região, isto não reconfigura a existência de particularidades regionais do ponto de vista de seus sistemas de objetos e sistemas de ações. Assim

como também conceber a Amazônia como uma unidade regional não significa negar a diversidade interna, que é própria da região.

É conforme essa concepção que o autor em destaque apresenta elementos da realidade socioespacial amazônica, os quais permitem compreender este espaço como uma unidade regional. Nessa direção, estabelece como um ponto de partida primordial considerar a Amazônia como uma região que, no sentido geográfico do termo, corresponde a uma porção do espaço que se caracteriza, com base nas formulações de Corrêa (1997), por uma dada particularidade. Assim, conforme essa proposta, a Amazônia é reconhecida como um espaço particular, ou seja, uma mediação entre o singular e o universal.

Ao optar por este direcionamento metodológico para a apreensão sobre a Amazônia, Trindade Jr. (2006) chama a atenção para dois pontos importantes do processo interpretativo. O primeiro está relacionado ao distanciamento em relação à ideia de homogeneidade geográfica ou espaço homogêneo. Isso porque, para o autor, a concepção de homogeneidade não ajuda a compreender um espaço como o amazônico, que se apresenta complexo e diverso, tanto no que concerne à presença dos elementos da natureza quanto à existência humana. O segundo ponto, por sua vez, defende que a análise da realidade amazônica, ao pautar-se no particular, não busca falar de individualidades ou de singularidades, visto que tais categorias estariam mais relacionadas ao conceito de lugar (embora considere que as singularidades são importantes no reconhecimento da existência de diversas “Amazônias”).

Três são os elementos da realidade socioespacial amazônica apresentados e discutidos por Trindade Jr. (2006) como particularidades que ajudam a compreender este espaço como uma região, os quais remetem a pensar a Amazônia enquanto: ecossistema, espaço estratégico de ação e fronteira.

De acordo com Trindade Jr. (2006), a particularidade que associa o espaço amazônico com a ideia de ecossistema está pautada no reconhecimento da natureza como conformadora de um quadro geográfico muito próprio. No qual a Amazônia é vista como um espaço de domínio da

floresta equatorial, imbricada a elementos como clima e hidrografia. Trata-se, segundo o autor, de uma particularidade já bastante divulgada, e que tem sido ressaltada desde o momento da presença dos primeiros colonizadores, fazendo-se presentes nos muitos relatos referentes à Amazônia, neste período de sua história.

Com base nesta particularidade, Trindade Jr. (2006) destaca o conceito de Pan-Amazônia como uma forma de conceber a Amazônia como região, cujo principal critério de constituição é a presença da floresta equatorial, a qual se estende sobre o território de alguns países da América do Sul (Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guianas, Peru e Suriname); sendo muito utilizada para fins de cooperação econômica (mas também, pode-se acrescentar, para fins de cooperação entre movimentos sociais desses países na luta em defesa dos povos das florestas, modos de vida e a biodiversidade).

Ainda com base nesta particularidade, a Amazônia tem sido considerada como uma região ou uma porção do espaço geográfico brasileiro onde se faz presente o domínio morfoclimático amazônico ou “domínio das terras baixas florestadas da Amazônia”, conforme define Ab’Saber (2003). Por domínio morfoclimático, o autor entende como “[...] um conjunto espacial de certa ordem de grandeza territorial – de centena de milhares a milhões de quilômetros quadrados de área – onde haja um esquema coerente de feições de relevo, tipos de solos, formas de vegetação e condições climático-hidrográficas” (AB’SABER, 2003, p. 11-12). Segundo essa definição,

A Amazônia se destaca pela extraordinária continuidade de suas florestas, pela ordem de grandeza de sua principal rede hidrográfica e pelas sutis variações de seus ecossistemas, em nível regional e de altitude. Trata-se de um gigantesco domínio de terras baixas florestadas, disposto em anfiteatro, enclausurado entre a grande barreira imposta pelas terras cingandinas e pelas bordas dos planaltos Brasileiro e Guianense (AB’SABER, 2003, p. 65).

Segundo Trindade Jr. (2006), embora essa noção de região atribuída à Amazônia suscite várias críticas, como por exemplo: a que a associa a ideia de espaço pronto e acabado em função da utilização de critérios de delimitação considerados rígidos e a-históricos; a que entende que tal perspectiva supervaloriza o quadro natural em detrimento dos processos históricos e das

identidades culturais; ou, ainda, a que denuncia que tal perspectiva não leva em consideração a importância da formação territorial como instrumento analítico indispensável para entender o papel da região na divisão territorial do trabalho. É praticamente impossível não levar em consideração a natureza como importante elemento na compreensão da particularidade regional amazônica. Desconsiderá-la, para o autor, significaria o mesmo que descartar um elemento de grande importância no reconhecimento da identidade regional.

Uma segunda ideia de Amazônia, apontada por Trindade Jr. (2006), corresponde àquela que a reconhece como espaço estratégico para a ação e o planejamento do estado e dos interesses capitalistas. Nessa perspectiva, a noção de região (que também representa um discurso sobre a região) é apreendida como instrumento que delimita a atuação dos órgãos e instituições oficiais, ou seja, segundo essa proposta, a região demarca o espaço onde se dão as intervenções vinculadas a uma política regional, que, no caso da realidade socioespacial amazônica, foi definido, assimilado e divulgado entre as instituições de planejamento e desenvolvimento regional, como Amazônia Legal.

Trindade Jr. (2006, p. 358) destaca, com base no trabalho de Nahum (1999), que a particularidade da região, nessa forma de conceber a Amazônia, é pautada em algumas premissas. São elas:

a) a natureza é considerada como matéria-prima, explorada através do subsolo, dos recursos hídricos etc.; b) o espaço não é tido na sua dimensão social, mas como vazio, como base material a ser ocupada, por conseguinte, um espaço sem homem, a-histórico, bem próximo da visão newtoniana, que se define como um recipiente, absoluto, independente, infinito, tridimensional, fixo e uniforme; numa palavra, um substrato passivo para o desenvolvimento dos fenômenos; c) o homem é tratado nessa concepção como recurso humano, como população, como contingente de mão-de-obra, de pessoas. Não se deixa claro se esse homem é negro, índio, branco, caboclo, assim como não se identificam seus tempos e seus espaços. Suas culturas particulares não são sequer mencionadas. Trata-se de um homem genérico, abstrato, homogêneo, um homem-objeto, que ocupa espaços vazios, sendo apenas um habitante e não um produtor de espaços.

Assim, nessa concepção de Amazônia, a particularidade da região revela a superposição de uma nova forma de organização do espaço em relação a uma já estabelecida. Em que se observa, segundo Trindade Jr.

(2006), há a exuberância de recursos naturais, a existência de uma população irregularmente distribuída e, associado a isso, a necessidade e possibilidade de complementariedade com outras regiões, com o intuito de promover a modernização e a integração do território. Para o autor, ainda com base no trabalho de Nahum (1999), a particularidade da região amazônica corresponde a uma área diferenciada onde estão agrupados uma natureza considerada desumanizada, um espaço visto como neutro, sem história, e um homem-objeto, disponível para ser mobilizado produtivamente como recurso econômico.

Por fim, uma terceira forma de interpretar a Amazônia consiste em pensar esta realidade socioespacial como fronteira. Nessa proposição, a região passa a ser vista como uma porção do território brasileiro que se apresenta como frente econômica para atuação do capital e controle político do Estado (TRINDADE JR., 2006). A particularidade, nessa perspectiva de região, revela-se a partir do pleno e intenso processo de estruturação espacial, no tocante às relações capitalistas de produção, as quais tendem a se expandir e se consolidar na região, alterando, sobremaneira, a organização socioespacial anterior, conforme ressalta Trindade Jr. (2006), com base na formulação de autores que analisaram a Amazônia como fronteira<sup>14</sup>.

Nessa direção, admitir que a realidade amazônica se constitui como fronteira econômica significa para a região como um espaço social em processo de expansão, tanto no que concerne às atividades produtivas quanto no que diz respeito à produção de novas relações sociais. Desta feita, é mencionado, na região, o desenvolvimento de frentes diversas como parte da ideia de fronteira econômica, tais como: a madeireira, a agrícola, a industrial, a energética, a urbana, dentre outras. Conforme aponta Trindade Jr. (2006), com base no trabalho Becker (1990).

Outros aspectos também são salientados na apreensão da região amazônica como fronteira. Dentre eles, pode-se destacar a ideia de uma região que se apresenta como espaço de possibilidades de atuação do capital, no que diz respeito a exploração econômica dos recursos naturais e da força de trabalho na definição de novas formas de apropriação territorial; e a que

---

<sup>14</sup> Ver trabalhos como os de Machado (1999) e Becker (1990).

entende a Amazônia a partir da ideia de fronteira como um espaço por excelência do conflito social, lugar de manifestação da alteridade, onde se encontram diferentes razões, concepções de vida e visões de mundo de grupos humanos diversos. Isso conforme lista Trindade Jr. (2006), por meio da interpretação da região desenvolvida por Martins (1996, 1997).

Assim como nas duas primeiras concepções, a que defende a proposição de Amazônia enquanto fronteira também é alvo de questionamentos, sobretudo, em termos conceituais. Desta perspectiva de Amazônia são criticados aspectos como a vulgarização do termo fronteira, o que implicaria na dificuldade de compreensão da região; o caráter extra regional da formulação, o que não possibilitaria uma leitura do espaço a partir do olhar dos atores sociais da região; e, por fim, a visão etnocêntrica da formulação, que tende a associar a fronteira a um espaço periférico, afirmando, dessa forma, a concepção de uma centralidade dominante (NOGUEIRA, 2000 apud TRINDADE JR. 2006).

Desses questionamentos há alguns dos aspectos conceituais da noção de região, pensada a partir conceito de fronteira, Trindade Jr. (2006, p. 360) admite que, muito embora tal proposição apresente limites, dela se pode apontar elementos importantes, em especial para a abordagem geográfica, os quais se apresentam como um tripé. São eles: a) o destaque a uma preocupação econômica dos processos que modelam o espaço regional; b) o impacto do modo de produção capitalista e suas formas recentes de reprodução nas organizações espaciais anteriores; e c) a necessidade de explicar o desenvolvimento desigual e combinado no interior do território nacional.

Apesar de relevantes, as críticas acima, na percepção do autor, não são suficientes para promover um total descarte da concepção de fronteira na interpretação do espaço amazônico e dos processos que tal perspectiva analítica se propõe a compreender na região, a exemplo da divisão territorial do trabalho, que revela a Amazônia como fronteira econômica não homogênea. E, ainda que outras dimensões da realidade regional não sejam tão aprofundadas na perspectiva em questão, como no caso da dimensão cultural, tal noção de região tem apontado elementos interessantes para se



entender a particularidade que a caracteriza enquanto espaço socialmente produzido (TRINDADE JR., 2006).

As possibilidades e limites apontados nas três formulações acima, tomadas como pontos de partida para a discussão acerca da apreensão da Amazônia, nos dias atuais, de acordo com Trindade Jr. (2006), apontam para a necessidade de se avançar no processo de elaboração de uma proposição conceitual que permita pensar uma concepção de Amazônia a partir dela, e não somente a partir de elaborações sobre e para este espaço. Nesse sentido, o autor apresenta, como proposição, uma definição de Amazônia na qual destaca, inicialmente, a importância de se pensar o conceito de região, colocando a sociedade no centro do debate e, cuja particularidade regional resulta do processo de produção social do espaço geográfico amazônico.

Percebe-se, nessa proposição, a intenção de se reforçar a relevância de pensar a realidade amazônica a partir da noção de região (mediação entre processos singulares e gerais em termos históricos e econômicos), como também de identificar as suas particularidades regionais e sub-regionais. Pois, para Trindade Jr. (2006), trata-se de aperfeiçoar e não de abdicar deste conceito frente à evidência de outros também importantes para a abordagem do espaço amazônico nos dias atuais. A exemplo do conceito de lugar que, mesmo sendo de grande relevância no reconhecimento das singularidades deste espaço, as quais reforçam seu caráter diverso e complexo de realidade, não pode ser tomado como autosuficiente para o tratamento analítico desta realidade socioespacial. Como se a Amazônia revelasse, em sua organização espacial, apenas singularidades, ou ainda, que tais singularidades não configurassem, conforme seu entendimento, uma particularidade regional.

Dito isso, Trindade Jr. (2006) ressalta alguns elementos da realidade amazônica que resultam desse pensamento que situa o homem no centro do debate do reconhecimento da Amazônia como uma unidade regional. Um primeiro aspecto que chama atenção, dentre os que constituem a proposição de Trindade Jr. (2006) na forma de compreender a Amazônia (e que interessa diretamente ao propósito da pesquisa), diz respeito à importância de se considerar o papel da sociedade na configuração de uma identidade regional de maneira indissociável em relação à dimensão da natureza. Isso porque se

entende que a relação entre sociedade e natureza na região deve ser vista como um produto histórico, portanto, indispensável na busca da apreensão dessa realidade regional. De acordo como o autor,

A natureza, aqui considerada, não é a natureza isolada, mas a natureza reconhecida a partir de processos históricos, ligada a várias identidades de vida e de culturas locais. Tomemos como exemplo o rio, que no conjunto das práticas socioespaciais da região são se presta unicamente a uma funcionalidade econômica de circulação e/ou de contemplação. Da mesma forma, as populações ribeirinhas não são assim consideradas simplesmente por estarem localizadas às margens dos rios, mas principalmente por apresentarem uma interação funcional (a exemplo da circulação fluvial e do uso para as atividades domésticas) de subsistência material (fonte de recursos alimentares), lúdica (uso do rio para o lazer) e simbólica (imaginário sócio-cultural) (TRINDADE JR., 2006).

Na concepção de Amazônia pensada por Trindade Jr. (2006), outros elementos da realidade socioespacial também são apontados como particularidades regionais. Um deles corresponde ao que o autor compreende como predominância e combinação de várias temporalidades sociais coexistentes no espaço amazônico. A partir deste elemento da realidade socioespacial amazônica, ressalta-se a impossibilidade de entender a região considerando apenas a existência de uma temporalidade hegemônica, a capitalista, que se impõe e se caracteriza unicamente como processo econômico, haja vista que, juntamente com esta, também coexistem espaços caracterizados pela predominância de lógicas e dinâmicas sociais não ditadas, necessariamente, pelo avanço dos processos econômicos e pela reprodução ampliada do capital. Esse é o caso das muitas populações tradicionais que, pautadas em outra lógica de relação, como a natureza e a apropriação de seus recursos, contribuem para configurar, na Amazônia, outras temporalidades sociais, caracterizadas por atribuírem ao espaço um tempo lento em termos de dinâmica socioespacial – termo cunhado por Santos (2002a) para se referir à velocidade com que o vivido se desenrola.

Da coexistência de temporalidades, outra particularidade regional também é destacada. Trata-se daquela que reconhece a região a partir da intensidade dos conflitos sociais, decorrentes do convívio dos diversos agentes que produzem, segundo lógicas e intencionalidades distintas e conflitantes, o

espaço regional amazônico, fazendo também da região um espaço onde se definem múltiplas territorialidades.

Segundo Trindade Jr. (2006), a pluralidade de relações com a natureza e as diversas temporalidades e espacialidades, identificadas na Amazônia, fazem de sua população uma sociedade diversamente territorializada e que se caracteriza pela multiplicidade de resistências promovidas tanto por populações tradicionais da região, como indígenas, quilombolas e ribeirinhos, quanto por novos sujeitos sociais que passaram a compor o quadro dos grupos sociais da Amazônia, de forma mais expressiva na região, desde a segunda metade do século XX, ligados seja pela abertura das rodovias ou pela implantação e funcionamentos dos grandes projetos econômicos instalados nesse período. Conforme o autor,

[...] são vários os exemplos de movimentos de resistências que se revelam na Amazônia nas últimas décadas, mobilizados pela criação de reservas extrativistas, a exemplos dos seringueiros no Acre; pela defesa de territórios de populações tradicionais ameaçadas de desestruturação, em razão da implantação de grandes empreendimentos, como no caso da construção da hidrelétrica de Kararaô no rio Xingu, no estado do Pará; pelo acesso e direito de permanência na terra agrária, que resultaram em conflitos de várias naturezas, a exemplos do episódio de Eldorado de Carajás, no sudeste do Pará. Relevante é também a resistência cultural, que resguarda importantes territórios, como no caso dos negros, descendentes de quilombolas do rio Trombetas, que lutam pelos seus recursos naturais e pela permanência de sua cultura; dentre muitas outras resistências que marcam a pluralidade de temporalidades e de conflitos, nos quais se cola como centro da questão a defesa da terra, da natureza e da cultura contra temporalidades hegemônicas. [...] (TRINDADE JR., 2006).

Por fim, outros três elementos da realidade socioespacial amazônica ajudam a pensar a particularidade regional, todos relacionados aos já apresentados acima. De acordo com Trindade Jr. (2006), o primeiro remete a considerar a Amazônia como um espaço de intensa expropriação dos recursos, da terra, da cultura; processo promovido, por entre muitos agentes, de maneira expressiva e intensa, pelo Estado. Atuando, inclusive, na inserção de outras identidades sociogeográficas como identidades amazônicas, a exemplo do que ocorreu em relação ao antigo norte de Goiás (atual estado do Tocantins) e ao oeste do Maranhão, realidades que passaram a integrar a concepção de Amazônia Legal. O segundo elemento, por sua vez, refere-se ao

fato de a Amazônia se constituir em uma região considerada de perdas, periférica, para onde são direcionadas as ordens e não de onde elas têm origem; vista como um espaço do fazer e não um espaço do mandar (SANTOS e SILVEIRA, 2003), o que reforça a importância de considerar o processo de estruturação do espaço amazônico como reflexo do avanço da fronteira econômica, ao mesmo tempo em que revela o movimento unidirecional dos processos econômicos relacionados à expansão do capital, os quais têm origem fora da região. E, finalmente, o terceiro elemento que, mesmo considerando a Amazônia como um região reveladora de tempos rápidos, característica que define os espaços luminosos de Santos (1994), revela que esta realidade regional é constituída por espaços onde há um predomínio de tempos lentos. Qualificativo este que não é utilizado por Trindade Jr. (2006) em termos de depreciação da realidade socioespacial amazônica, mas sim para fazer referência a um atributo virtuoso, por meio do qual torna-se possível reconhecer vivências, sociabilidades, identidades e resistências (TRINDADE JR., 2006).

É com base na pertinência desses elementos destacados da realidade amazônica (natureza, expropriação, conflitos, perdas, resistências e espacialidades de tempos lentos) que Trindade Jr. (2006) considera ser possível reunir as condições necessárias para se entender a Amazônia na sua particularidade, considerando-a como uma região e como espaço socialmente produzido, possibilitando um importante avanço no sentido de uma proposição conceitual na abordagem do espaço amazônico.

### **3.2. O conceito de formação socioespacial: alguns apontamentos**

O conhecimento acerca da atual organização espacial do litoral do estado do Pará requer, necessariamente, que se busque o entendimento dos processos histórico-geográficos associados à formação do espaço amazônico. Para tanto, tornou-se imperativo o subsídio de instrumentos analíticos e estudos voltados para a apreensão do processo histórico de produção social do espaço, que possibilitasse promover uma periodização da organização espacial da região.

Nessa direção, apresenta-se como fundamental para a apreensão do processo de produção do que hoje se entende por Salgado Paraense. Conceito de formação socioespacial elaborado nos termos de Santos (2005), que se apresenta como um instrumento que possibilita reconhecer, ao longo do tempo histórico, os processos socioespaciais que corroboraram para a produção e organização do litoral do estado do Pará, porém, sem desvinculá-los do próprio processo de organização do espaço amazônico.

Para compreender a configuração espacial do litoral do estado do Pará, bem como aspectos relacionados a sua dinâmica socioespacial, faz-se necessário atentar para além da presença das formas geográficas e sua atual disposição no território. É preciso identificar e analisar os processos histórico-geográficos que corroboraram para a produção e formação do espaço regional amazônico, os quais podem estar associados a contextos históricos do passado, como aqueles que remontam ao período da colonização europeia na região, ou aqueles mais recentes, atrelados ao processo de modernização capitalista, voltada para a Amazônia, de forma mais intensa a partir de 1960, quando o território do Pará se apresentava como um dos principais alvos.

Olhar para tais processos sociais significa levar em consideração o movimento histórico de produção do espaço e da sociedade, de onde deriva a formação e organização dos objetos e conteúdos geográficos produzidos e apropriados. É neste sentido que ganha importância para esta seção da pesquisa o conceito de Formação Espacial ou Formação Socioespacial, conforme elaborado por Santos (2005), na análise e compreensão da produção e organização das cidades ao longo do litoral do Pará. Isso considerando que dentre as suas possibilidades analíticas, destaca-se a que permite reconhecer as diferenciações inerentes ao processo de formação dos lugares, possibilitando, assim, conhecer sua gênese e organização.

Pode-se dizer que o conceito de Formação Socioespacial resulta do esforço intelectual em superar a influência de sistemas filosóficos que conduziram a Geografia a minimizar, frequentemente, o papel do espaço em relação à sociedade. Santos (2005) lamentava o fato de a Geografia considerar a categoria espaço simplesmente como o teatro das ações humanas – como afirmava Febvre, “[...] o encaminhamento dos geógrafos

parte em geral do solo e não da sociedade” (1932, p. 37, apud SANTOS, 2005, p. 21). Em virtude disso, não estaria incorreto afirmar que o conceito de Formação Socioespacial está associado à necessidade de reavaliação do papel e importância da categoria espaço na compreensão da sociedade.

Para Santos (2005), esta disciplina se mostrou muito mais preocupada com a forma das coisas do que propriamente com os processos sociais que lhes deram origem, aqueles vinculados a sua formação. O domínio da Geografia não era o das dinâmicas sociais responsáveis pela criação e transformação da forma, mas o das coisas cristalizadas, instituindo, assim, uma visão rígida da realidade, que não possibilitava a intervenção explicativa da história e, portanto, a compreensão do espaço enquanto uma dimensão da sociedade.

Enquanto esforço teórico, o conceito de Formação Socioespacial traduz, no entendimento de Cruz (2003), um determinado posicionamento político e ideológico de seu autor em relação ao um contexto histórico-geográfico específico, bem como um meio de abordar problemas específicos e não compreendidos em seu momento histórico por paradigmas anteriores ou vigentes. Neste caso, ainda segundo Cruz (2003, p. 67), o conceito de Formação Espacial resulta da tentativa de Santos de superar “[...] a influência de um sistema filosófico idealista sobre a Geografia” e, por derivar da categoria de Formação Econômica e Social, é tido como um instrumento de análise do espaço sob o prisma do materialismo histórico e da dialética marxista.

De acordo com Santos (2005),

Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial aliada à sociedade local pode servir como fundamento da compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social (SANTOS, 2005, p. 22).

É com base neste entendimento que Santos (2005) propõe a utilização da categoria Formação Econômica e Social (FES) como a mais adequada para auxiliar na elaboração de uma teoria válida do espaço, haja vista que esta categoria de análise se refere à “[...] evolução diferencial das sociedades, no

seu quadro próprio em relação com as forças externas de onde mais frequentemente lhes provém o impulso” (SANTOS, 2005, p. 22).

Nesse sentido, o autor também ressalta que esta categoria tem na produção a sua base explicativa, pautando-se, portanto, na consideração do trabalho humano como elemento transformador do espaço com o qual uma determinada sociedade se defronta, segundo a determinação de leis históricas. Considerada no âmbito da perspectiva teórico-metodológica do materialismo histórico e dialético, como a unidade mediadora das relações sociais, a produção passa a ser entendida como o próprio processo de produção e transformação do espaço geográfico, pautado nas relações sociais e em sua historicidade.

Nesse sentido, o conceito de Formação Socioespacial representa uma etapa da edificação do movimento de inversão na abordagem da Geografia a respeito da relação espaço e sociedade. Procurando redirecionar a análise para a apreensão do movimento histórico e das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas espaciais, afastando-se, assim, da perspectiva espacial centrada sobre a análise das coisas já cristalizadas, que limitou, por muito tempo, a atuação desta ciência a uma abordagem meramente descritiva, estática, fragmentadora e a-histórica. Isso porque, de acordo com Santos (2002), em qualquer que seja o período histórico, o espaço é resultado da produção. Em sua concepção, o “[...] ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço”, ou para usar outros termos do autor, “Produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis” (SANTOS, 2002, p. 202-203).

Em virtude dessa relação entre produção e espaço, Santos (2005) pergunta se seria possível falar ou utilizar a categoria Formação Econômica e Social sem incluir a categoria espaço. Em sua concepção, trata-se, na verdade, da categoria de Formação Econômica, Social e Espacial, mais que simplesmente Formação Econômica e Social. Entende, neste sentido, que a utilização desta categoria, com a ausência do espaço, consiste em aceitar o erro da interpretação dualista da relação homem-natureza, e que, por conseguinte, não entende natureza e espaço enquanto sinônimos.

Por outro lado, a ideia de pensar a categoria de Formação Econômica, Social e Espacial consiste em pensar o espaço como uma instância da

estrutura social, no mesmo patamar que outras estruturas, como a econômica, política e ideológica, ou seja, tal intento consiste em sugerir a inclusão nesta categoria analítica do método dialético a uma nova dimensão, a dimensão espacial (SANTOS, 2002).

Para Silveira (2014), a partir desse encadeamento, o termo Formação Econômica e Social ou Formação Socioespacial passa a ser utilizado, por Santos (2005), para se referir a uma categoria analítica capaz de apreender, a um só tempo, uma sociedade em sua totalidade e em suas frações, possibilitando a elaboração de um conhecimento específico em um dado momento de sua evolução histórica. Silveira (2014) entende esta noção como uma categoria sintética da Geografia, capaz de nomear o objeto, que possibilita recuperar a ideia de totalidade como categoria analítica e ainda encontrar categorias analíticas internas, tal como a de divisão territorial do trabalho (SILVEIRA, 2014).

Tendo em vista a importância da categoria Formação Econômica e Social para o método marxista, no âmbito do estudo da sociedade, e o longo período em que esta categoria não esteve na pauta dos principais estudos, debates e discussões por parte de seus adeptos, o que não teria contribuído para a renovação ou aperfeiçoamento da categoria, Santos (2005) aponta alguns esclarecimentos que se fazem necessários sobre a categoria.

Notadamente, Emilio Sereni se apresenta como a principal referência utilizada por Santos (2005) na apreensão dos elementos constituintes do conceito de Formação Econômica e Social, a quem se atribui, inclusive, a responsabilidade pela reabilitação desta categoria, com destaque para a distinção feita por ele a respeito das definições desta categoria e a de modo de produção, há muito utilizados, de maneira indistinta, no meio da abordagem marxista.

Santos (2005) destaca que, segundo Sereni (1974), a noção de Formação Econômica e Social possibilita apreender, a só tempo, a unidade e a totalidade das diferentes esferas da vida em sociedade (econômica, política, cultural), presentes na unidade da continuidade e descontinuidade do seu desenvolvimento histórico, ponto este considerado central na análise do autor sobre a categoria. Santos (2005) ressalta, ainda, acerca da interpretação de



Sereni (1974), a necessidade de se estabelecer uma relação entre os dados estruturais e uma produção determinada, a fim de permitir, dessa forma, o entendimento de que todo modelo de Formação Econômica e Social está fundado sobre a totalidade estruturada, ou seja, sobre uma existência já produzida socialmente, um território usado (SANTOS, 2005).

Da mesma forma, Silveira (2014) também ressalta a importância de Sereni (1973) no debate acerca da categoria Formação Econômica e Social. De acordo com sua interpretação, Sereni (1973), na década de 1970, já mencionava que os termos “forma da sociedade” ou “forma social”, presentes na obra “Ideologia Alemã (1846)” de Marx e Engels, de algum modo já continham o conceito de Formação Econômica e Social, o qual aparecera, de forma explícita, no prefácio da obra “Contribuição à Economia Política” de Marx (1859).

Outros dois aspectos também são mencionados por Silveira (2014), a respeito da contribuição do autor na reabilitação da categoria. Sobre o primeiro ponto, Sereni (1973) já apontava para a necessidade de substituição do termo “forma” por “formação”, o que significava a transição de um vocábulo de caráter estático, muito mais associado a um estado, para uma expressão atrelada diretamente à ideia de movimento, dinâmica e ação, mais condizente, portanto, com a perspectiva histórica e dialética de olhar o movimento da sociedade.

Assim como esse ponto, outro que foi alvo de grande debate, em torno da categoria Formação Econômica e Social, diz respeito ao adjetivo “econômico”, agregado ao termo social, que permitiu ressaltar a importância do modo de produção no âmbito da formação social, o que teria levado Lenin a adaptar a terminologia da categoria, apresentando-se como “Formação Econômico-Social”.

Para Silveira (2014), dois pontos são particularmente relevantes na interpretação de Sereni (1973) sobre o conceito. Da mesma forma que Santos (2005), a autora também ressalta que, para Sereni (1973), a categoria Formação Econômica e Social expressa a unidade e a totalidade das esferas econômica, social, política e cultural de uma sociedade, evidentes na continuidade e, ao mesmo tempo, na descontinuidade do desenvolvimento

histórico. Entendendo que a historicidade concreta é sempre a unidade e totalidade do processo histórico (SILVEIRA, 2014). O segundo ponto diz respeito ao reconhecimento de que esta categoria deveria ser utilizada não só para o processo de entendimento da formação da sociedade em geral, mas, fundamentalmente, para o entendimento de formação de uma determinada sociedade.

Sobre esse ponto, Santos (2005), com base em outros autores, também ressalta tal entendimento de Sereni (1974) a respeito do conceito de Formação Econômica e Social, destacando noções como a de que conceito não se refere a “sociedade geral”, mas a uma dada sociedade (LENIN, 1946), e, ainda, de que este conceito torna-se supérfluo para quem se ocupa do entendimento da sociedade em geral, haja vista que sua potencialidade reside na apreensão de uma sociedade determinada e concreta. Seu papel é possibilitar a apreensão da determinação específica do modo de produção sobre uma dada sociedade e espaço.

Neste sentido, Santos (2005) entende que o interesse do estudo sobre as Formações Econômicas e Sociais consiste na possibilidade deles oferecerem o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, porém, sempre a partir de um conhecimento específico, que se percebe num dado momento de sua evolução. Desta forma, para Santos (2005, p, 25),

O estudo genético permite conhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre FES; mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da FES, a apreensão do particular como uma fração do todo, um momento do todo, assim como reproduzido numa de suas frações.

Fica evidente, nas palavras de Santos (2005), que o conceito de Formação Econômica e Social se refere a uma sociedade em particular. Porém, sua compreensão não é possível quando esta categoria não é associada ao quadro de um movimento totalizador, cujos elementos constituem variáveis que, conjuntamente, interagem e evoluem, submetidas à lei do todo, ou, em outras palavras, ao modo de produção dominante.

A partir desse entendimento, o autor chama a atenção para a necessidade de se estabelecer uma distinção metodológica entre as noções de Modo de Produção e Formação Econômica e Social. Em sua compreensão, o Modo de Produção equivale à noção de “gênero”, enquanto que as Formações Econômicas e Sociais podem ser associadas à ideia de “espécies”, sendo o primeiro apenas uma possibilidade de realização, enquanto que a segunda seria a possibilidade realizada (SANTOS, 2005, p. 27).

Silveira (2014)<sup>15</sup>, no mesmo sentido, afirma que o conceito de Modo de Produção é de base teórica e se refere ao Modo de Produção capitalista de maneira geral, o que, por sua vez, não corresponde a um objeto existente no sentido restrito, mas que, no entanto, apresenta-se indispensável para o conhecimento de qualquer Formação Econômica e Social. O conceito de Formação Econômica e Social, por sua vez, diz respeito a um conhecimento concreto acerca de situações possíveis, atuais ou passadas, representando a síntese de uma multiplicidade de determinações que, segundo o entendimento de Marx, corresponde ao conhecimento concreto de um objeto (SILVEIRA, 2014).

A partir do conceito de FES, é possível apreender a complexidade de uma estrutura social em sua complexidade, diversidade e variedade regionais, o que corresponde ao concreto do acontecer da história. Entende ainda que o Modo de Produção corresponde a um tipo geral que se define por formas de extração da mais valia ou pelas relações entre burguesia e proletariado, enquanto que a Formação Econômica e Social apreenderia as combinações dos modos de produção.

FES remeteria às organizações sociais situadas historicamente e delimitadas territorial e politicamente, fazendo com que a formação social capitalista adquira feições diferentes nos países. Nesse sentido, o conceito de Formação Econômica e Social não pode ser pensado sem o conceito de Modo de Produção, tampouco pode ser reduzido a ele.

---

<sup>15</sup> No seu texto, a autora faz uma apreciação de diversos autores que se debruçaram sobre a conceituação de FES e sua relação/diferenciação com o conceito de modo de produção. Tais autores mais parecem se complementar do que entrar em contradição, desse modo, pode-se dizer que a concepção de FES da autora foi se formando por esta pluralidade de contribuições.

Com base nessas discussões, Silveira (2014) afirma que, em sua realidade concreta e dinâmica, o processo histórico se revela a partir da Formação Econômica e Social, que se refere a uma sociedade historicamente determinada em seu movimento.

Com base nos argumentos acima destacados, fica evidente a relação do conceito de Formação Econômica e Social a uma base material e concreta, o que, no entendimento de Santos (2005), é algo indissociável. Esse autor menciona que Sereni (1974) insistiu na exigência de concretude dessa categoria, porém, sem reduzi-la a elementos concretos isolados, como uma coisa em si própria.

De acordo com Silveira (2014), a compreensão de Santos (1982) é de que o Modo de Produção, entendido como uma totalidade abstrata, realiza-se na totalidade concreta, que é a Formação Econômica e Social, a partir da realização de um processo de metamorfose em que a dimensão espacial tem papel central. É o que torna os modos de produção concretos sobre uma base territorial e historicamente determinada, ou seja, a categoria em questão encontra no espaço sua efetiva realização.

É nesse sentido que Santos (2005) ressalta o caráter interdependente das categorias Modo de Produção, Formação Econômica e Social e Espaço. Para fortalecer esta afirmativa, o autor defende que os processos que constituem o Modo de Produção (produção, circulação, distribuição, consumo) são determinados histórica e espacialmente num movimento conjunto, e que se dá por meio de uma formação social. Dessa forma, esta categoria é compreendida como uma estrutura técnico-produtiva que se expressa geograficamente por certa distribuição da atividade de produção, o que remete ao entendimento de que a formação social não pode ser concebida sem referência à noção de espaço, e, assim, o ideal seria falar em Formação Socioespacial (SANTOS, 2005, p. 28).

Em outra ocasião, este autor ressalta que a realização prática de um momento da produção supõe um lugar próprio, que depende tanto das necessidades da formação social quanto das características do lugar; e que cada combinação de formas espaciais, num certo lugar, representa uma característica produtiva, que pode ser tanto uma virtualidade quanto uma

limitação, cuja função depende da distribuição em cada momento histórico das funções desempenhadas pela Formação Econômica e Social sobre o espaço (SANTOS, 1982).

A relação entre Modo de Produção e Espaço, para o autor, expõe a interação conflituosa entre o velho e o novo modo de produção. Nesta direção, ressalta que este último tende a se impor por toda a parte, mas sem conseguir se realizar completamente sobre o modo de produção precedente. O velho modo de produção, por sua vez, é invadido em maior ou menor grau pelas formas sociais e pelas técnicas oriundas do novo modo de produção. É nesse sentido que o autor afirma que o modo de produção em plena existência não se realiza por completo em parte alguma, o que também revela a evidência de uma história espacial seletiva. Isso explica o porquê de vastos segmentos de espaço, antes do atual período tecnológico, terem escapado ao domínio (direto ou indireto) do modo de produção dominante, ou terem sido atingidos apenas por feixes de determinações limitadas (SANTOS, 2005, p. 29).

Santos (2005) entende que as diferenças entre os lugares resultam do arranjo espacial dos modos de produção particulares. E que a importância de cada local está associada aos níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como se deu a combinação entre eles. Sobre o fato de se tornarem concretos sobre uma base territorial historicamente determinada, o autor entende que as formas espaciais existentes passam a corresponder a uma forma de linguagem dos modos de produção, revelando uma determinação geográfica que ressalta sua seletividade, reforçando, assim, a especificidade de cada lugar.

Santos (2005) também menciona que cada forma geográfica (uma cidade, por exemplo) é representativa da atuação de um modo de produção em um de seus momentos, ou seja, em seu entendimento, a história dos modos de produção corresponde à própria história do processo de sucessão de formas espaciais criadas a seu serviço.

Diante desses pontos, Silveira (2014) ressalta que a localização dos objetos espaciais obedece a certos objetivos da produção num determinado período, assim como também influenciam nos momentos seguintes da produção. Em sua interpretação sobre os escritos de Santos (1999), menciona

que este autor entende cada modo de produção como uma etapa constituinte do processo histórico de reprodução da sociedade, que se manifesta a partir do surgimento de novos instrumentos de trabalhos e novas práticas sociais.

Atualmente, este autor compreende que o modo de produção tende a ser único e global, porém, com ações sobre os territórios que passam pela mediação de formações sociais constituídas abaixo da órbita do estado nacional. Denominado de “modo de produção global”, este constitui, para o autor, um importante dado na explicação da atual realidade geográfica, isso porque leva a implantação de uma técnica única em lugares diversos e singulares.

Para Silveira (2104, p. 152), tais aspectos acerca do modo de produção remetem à ideia de uma ordem histórica que envolve quase todos os países, razão pela qual esta categoria é associada à noção de período (mundial). Ou, como disse Santos (2005), os modos de produção escrevem a história no tempo.

Quanto à relação entre espaço e formação social, Santos (2005) ressalta que a relação entre essas categorias é de ordem diferente, pois acontece em um espaço particular (numa região) e não num espaço geral, como no caso do modo de produção. Neste sentido, entende-se que não é à sociedade global que a categoria Formação Econômica e Social se refere, mas a uma sociedade bem precisa, a qual se pode incluir uma unidade regional, assim como, a uma unidade sub-regional.

Na concepção do autor, as formações econômicas e sociais, diferentemente do modo de produção, escrevem sua história no espaço. Entende, nesta direção que, a noção de Formação Econômica e Social oferece a possibilidade de leitura a respeito dos processos de acumulação e superposição das formas, incluindo as paisagens geográficas (SANTOS, 2002). Trata-se, portanto, de uma história marcada pela associação e superposição de formas espaciais criadas no decorrer do processo de sucessão dos modos de produção e de sua complexidade sobre o território. É também, para o autor, uma história das coisas e das ações, das formas e dos conteúdos sociais, que se articulam às funções diversas desempenhas pelas

formações econômicas e sociais, em um determinado contexto espaço-temporal.

O espaço, nesse sentido, revela que o processo histórico é um movimento único de continuidades e discontinuidades atreladas a uma unidade. É daí que decorre, e também se entende, a centralidade do espaço no âmbito da categoria Formação Econômica e Social (SILVEIRA, 2014), sem o qual esta não se realiza (SANTOS, 2005), pois não “[...] há e jamais houve Formação Social independentemente do espaço” (SANTOS, 2002b, p. 244).

Diante do exposto, torna-se evidente o porquê de Santos (2002; 2005) defender o uso do termo Formação Socioespacial no lugar de Formação Econômica e Social, simplesmente. No entendimento de Silveira (2014), a Formação Socioespacial não consiste em uma simplória ou diferente adjetivação da categoria Formação Econômica e Social. Para a autora, a terminologia possibilita compreender que não há um processo de formação de uma sociedade geral, tampouco de um espaço geral, mas de um processo de formação paralelo de uma sociedade e de um espaço historicamente determinados. O que, em sua concepção, permite superar a generalidade em torno da ideia de Modo de Produção pela concepção de especificidade da Formação Econômica e Social, que é o espaço, com os conteúdos sociais que lhes são constitutivos, materiais ou imateriais, isto é, os objetos e suas ações (SILVEIRA, 2014). Nesta direção, para esta autora, o termo faz menção a uma combinação particular e concreta que se expressa a partir do ordenamento espacial dos objetos, que se dá, paralelamente, a um ordenamento econômico, político, cultural e simbólico, cuja articulação entre elas atribui um valor próprio às coisas, homens e ações.

A noção de Formação Socioespacial remete, portanto, ao pensamento de que a sociedade não pode se tornar objetiva sem a presença das formas geográficas (SANTOS, 2002b). O autor entende que a manifestação da sociedade sem sua determinação específica que a torne concreta é apenas uma mera potência ou uma simples vocação sem a participação do espaço, pois esta determinação específica somente torna-se realidade pelo espaço e no tempo.

Com base nessa premissa, Santos (2002b) ressalta a importância das formas espaciais ou geográficas como fatores para a compreensão da evolução da própria sociedade. Menciona que o movimento/evolução do espaço (sociedade materializada) é, a um só tempo, um efeito e uma condição do movimento da sociedade global. Quando impossibilitada de criar novas formas espaciais ou renovar as antigas, as determinações sociais têm de se adaptar às já existentes no lugar (SANTOS, 2005). Dessa forma, Santos (2005, p.31) entende que são as formas espaciais que atribuem ao conteúdo novo “provável” (uma abstração somente), a possibilidade de tornar-se um conteúdo novo e “real” (uma realidade). Em suas palavras,

De fato, a unidade da continuidade e da descontinuidade do processo histórico não pode ser realizada senão no espaço e pelo espaço. A evolução da formação social está condicionada pela organização do espaço, isto é, pelos dados que dependem diretamente da formação atual, mas também das FES permanentes (SANTOS, 2005, p. 32).

Um último ponto a ser destacado sobre a categoria Formação Econômica e Social, ou Formação Socioespacial, e sua potencialidade na abordagem do espaço humano pela Geografia, diz respeito à importância da noção de totalidade. Para Santos (2005), por se referir a uma organização histórica (e espacial), o conceito de Formação Econômica e Social (Formação Socioespacial) abarca a totalidade da unidade da vida social.

A noção de totalidade corresponde à própria representação de realidade social ou sociedade total, em seu movimento de realização. Este movimento histórico envolve dinâmicas e processos sociais gerais, mas com manifestações distintas e desiguais entre as diversas partes constituintes. Santos (2002) entende que, sem a noção de totalidade, atualmente, torna-se difícil explicar, por exemplo, os desdobramentos resultantes da dinâmica econômica mundial, expressos na disparidade socioeconômica dos países, advindas das contradições geradas no âmbito do modo capitalista de produção.

A concepção de interdependência entre as instâncias sociais é outro importante aspecto evidente na noção de totalidade, que diz respeito à interdependência das instâncias social, política, econômica, e, sobretudo,



espacial. Desta relação se evidencia, conseqüentemente, um movimento de estruturação de uma ordem social, política, econômica, assim como espacial. De acordo com Santos (2002b, p. 236), sob o domínio de um modo de produção, o mundo cria objetos segundo uma “ordem histórica”, uma história que envolve a totalidade dos países.

Para o autor, é por meio da formação econômica e social que se cria e recria, de forma permanente, uma ordem espacial de objetos, que é paralela às ordens econômica, social e política, as quais atribuem um valor particular, às coisas, homens e às ações, fazendo desta categoria, um instrumento legítimo de explicação da sociedade e de seu espaço (SANTOS, 2002b). É neste sentido que Santos (2005) afirma que todos os aspectos da vida social são importantes e que nenhum deles, em si mesmo, tem primazia sobre os outros, o que possibilita apreender a totalidade da realidade social em seu movimento histórico.

A apreensão da realidade/totalidade social só é possível porque esta ganha materialidade particular e se torna realidade/totalidade concreta a partir do espaço. É tal condição que, segundo Santos (2002b), faz das formações econômicas e sociais um importante ponto de partida e instrumento analítico adequado para a formulação de um enfoque que apreenda o processo histórico de reprodução da sociedade.

Para o autor, enquanto categoria teórica, as Formações Econômicas e Sociais só existem em função dos “[...] seus aspectos concretos que permitem levar em conta a especificidade de cada sociedade (a evolução particular, sua situação atual, suas relações internas e externas) tomada como uma realidade historicamente determinada, sobre uma base territorial [...]” (SANTOS, 2002b, p. 237). Santos (2005, p. 32) menciona que o “dado global” correspondente ao conjunto das relações que caracterizam uma sociedade (totalidade), apresenta um significado particular para cada lugar (Formação Socioespacial), porém, este dado só pode ser apreendido quando elevado ao nível da totalidade.

O espaço não é apenas condição para a realização da totalidade concreta da realidade social, mas para seu contínuo processo histórico de reprodução. É segundo este entendimento que Santos (2005) relaciona a redistribuição dos papéis realizados a cada novo momento do modo de

produção e da formação econômica e social à distribuição quantitativa e qualitativa de infraestruturas e outros atributos do espaço. A título de ilustração, Santos (2005) menciona que o espaço construído bem como a distribuição da população é exemplo de que o espaço não tem um papel neutro na vida e na evolução das formações econômicas e sociais. A passagem abaixo, de forma sólida, reforça a importância do espaço para a materialização da totalidade social.

O espaço reproduz a totalidade social na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim, o espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. Mas o espaço influencia também a evolução de outras estruturas e, por isso, torna-se um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos (SANTOS, 2005, p. 33).

Nessa direção, ao considerar a categoria Formação Econômica e Social no processo de apreensão das sociedades humanas pela Geografia, Santos (2002) admite que sua utilização, dentre outros interesses, permite que não se desenvolvam enfoques considerados “espacialistas”, distanciando-se, dessa forma, de proposições metodológicas consideradas fragmentadoras da realidade social. Isso possibilita, assim, a condução de uma proposta analítica do espaço que aborda a totalidade social. Trata-se, portanto, do exercício da busca, por parte da Geografia, de uma visão totalizadora da realidade a partir de suas categoriais, em particular, a de Formação Socioespacial ou Espacial.

Para Silveira (2014), a categoria Formação Econômica e Social é um instrumento analítico que permite apreender a realidade em seu movimento histórico de produção pela sociedade. Em sua interpretação, este movimento histórico de produção da sociedade corresponde ao que ela denomina de processo de totalização ou de formação social, enquanto que a noção de totalidade corresponderia à materialização desse processo, isto é, apresenta-se como a própria existência produzida, um momento da formação social, o que para a autora é sinônimo de “território usado”. (SANTOS e SILVEIRA, 2003).

É com base nesse entendimento que a autora atribui à Formação Socioespacial a possibilidade de extrair o que ela denomina de um “método do

real”, isso porque tal categoria conduz ao encontro de uma totalidade concreta, que se expressa numa ordem das coisas, sua distribuição e seus nexos, ou seja, a partir de uma configuração espacial e ações sociais nela operantes. A categoria Formação Socioespacial é, assim, o que a autora denomina de uma totalidade empírica, real e histórica.

Ainda segundo Silveira (2014), a produção da totalidade social deve ser entendida como um processo em constante refazer. Para a autora, a cada período histórico, bem como a cada etapa da formação socioespacial, depara-se com o movimento de redistribuição do conjunto dos instrumentos técnicos de trabalho que não está vinculado, unicamente, aos ditames do novo período, mas também aos objetos espaciais herdados do passado sobre o território.

A autora também adverte que tal redistribuição das funções sociais sobre as formas espaciais existentes não se explica apenas com base nas variáveis de uma porção do território, mas pela evolução do todo socioespacial e suas variáveis, tais como população total e urbana, as estruturas, outras forças produtivas etc. O resultado, em sua concepção, é a configuração espacial de uma nova totalidade social concreta, uma nova ordem, e de coisas e organizações, as quais revelam os diferentes papéis conferidos as suas frações, resultantes da combinação de formas herdadas e novas funções (SILVEIRA, 2014).

Com base nesse entendimento, Silveira (2014) também afirma que a categoria Formação Socioespacial significa o movimento conjunto e contraditório do todo e suas partes, a partir da totalização, que corresponde ao próprio movimento da história da sociedade. No bojo deste movimento, atuam processos de fragmentação, diluição e recomposição das então coerências vigentes, o que também pode ser compreendido como um movimento no qual o único se torna múltiplo e este se torna único; o que faz com que a totalidade se torne uma outra totalidade. De forma mais detalhada, Silveira (2014) entende que o múltiplo se expressa a partir dos fragmentos, frações, objetos e formas de organização atreladas à totalidade ou momento anterior, as quais aparecem como heranças espaciais do passado e como condições para a realização de um novo momento da totalidade social e sua concretização.

Na categoria Formação Socioespacial, Silveira (2014) vê a potencialidade no processo de superação das relações dialéticas consideradas incompletas, como no caso da relação espaço e tempo. A partir desta concepção, a autora explica que essa categoria constitui um todo formado por um conjunto de formas e eventos, de objetos e ações. Entende que os eventos correspondem às unidades de tempo social, cuja transcendência não é regida, não se restringe à noção de tempo cronológico, comumente associado à concepção de tempo capturado pelo relógio ou calendário, mas sim a seu significado social, ou seja, ao sentido adquirido no âmbito do transcorrer do processo histórico (SILVEIRA, 2014).

Para a autora, a cada evento, quando a forma espacial se reorganiza, ocorrem mudanças em seu conteúdo social e em sua extensão. É neste sentido que destaca de Santos (1996) a afirmativa de que não existe evento sem a existência de atores, assim como também não pode existir evento sem as formas materiais e imateriais, haja vista que estas são condição de sua existência, ou seja, as formas espaciais desempenham um papel constitutivo na produção da existência (totalidade), por meio do evento.

As formas espaciais ou geográficas podem ser entendidas, portanto, como os objetos indispensáveis para assegurar a continuidade do movimento do tempo, e que a cada novo evento se promove a mudança de sentido destas formas espaciais, atribuindo a elas uma nova função, ou mantendo apenas parcialmente a função social herdada. Tal relação entre formas espaciais e eventos é a condição básica para que ocorra o processo de formação, pois é sobre esta base espacial que os eventos acontecem e encontram as condições necessárias para um novo acontecer da história (SILVEIRA, 2014). Em outros termos, sem a presença do espaço não há história, pois como já mencionado, esta não ocorre fora do espaço (SANTOS, 2005).

É com base nessas orientações teóricas e metodológicas a respeito da categoria Formação Socioespacial que se passa ao exercício de análise do processo histórico de formação socioespacial de um espaço particular da Amazônia, o litoral do Pará, especificamente, o subespaço que corresponde, atualmente, à microrregião Salgado Paraense. A compreensão da formação socioespacial desta porção do litoral paraense tem como ponto de partida a

análise dos elementos relacionados à ocupação histórica desta sub-região, como a produção e organização dos primeiros núcleos de povoamento do litoral, atuais cidades dispostas ao longo do litoral do Pará; aqui entendidas como formações geográficas que representam fragmentos singulares ou específicos da manifestação ou realização do modo de produção capitalista na Amazônia. São espaços sociais que, de maneira específica, materializam ocorrência da totalidade social, revelam a presença de uma ordem espacial paralelamente às ordens econômicas, políticas, sociais e culturais, as quais, conjuntamente, atribuem a um determinado espaço um conteúdo próprio, e que podem revelar o processo diferenciado e diverso de produção do espaço na Amazônia, resultado de um movimento dialético que articula o geral, o particular e singular.

### **3.3. O contexto de ocupação da Amazônia e seus desdobramentos na porção litorânea**

A ocupação da Amazônia, na perspectiva do colonizador europeu, teve início no século XVII e nasceu no bojo das disputas territoriais que caracterizaram uma geopolítica de caráter colonial (GONÇALVES, 2001). Momento no qual os conflitos entre as metrópoles comerciais europeias pelo controle da região tornaram-se mais acirrados, tendo em vista as incursões próximas ao litoral da região ou mesmo o estabelecimento de bases estrangeiras no interior do espaço amazônico. Ações que em grande medida estavam relacionadas ao contexto das invasões holandesas, inglesas e francesas, no nordeste da colônia portuguesa. Importante área produtora de açúcar, o que fomentou um movimento voltado tanto para a expulsão dos invasores quanto no sentido de estabelecer um maior controle sobre a parte norte da colônia por parte de Portugal.

Segundo Corrêa (2006), tanto o litoral quanto o baixo Amazonas já eram conhecidos por holandeses, ingleses e franceses que, seguindo o curso norte do rio, adentravam a região para comercializar com alguns povos indígenas e, em alguns casos, estabelecer fortins e feitorias. Em particular, no caso dos holandeses e ingleses que, subsidiados por poderosas companhias

comerciais monopolistas, chegaram a fundar engenhos de açúcar (holandeses) e a formar assentamentos humanos. Estes organizados pelos ingleses a partir do desembarque de famílias na região alguns anos antes da fundação do Forte do Presépio e da vila de Belém.

Frente às ameaças das incursões dos rivais europeus e da necessidade de assegurar os interesses geopolíticos e econômicos da metrópole sobre a Amazônia, os colonizadores portugueses estabeleceram, como estratégia de ocupação e controle da região, a fundação de fortificações militares e a organização de aldeamentos missionários ou missões religiosas em posições do território consideradas estratégicas, principalmente, ao longo dos cursos e da foz dos rios. É segundo tais propósitos que a fundação do Forte do Presépio de Santa Maria de Belém do Grão-Pará (1616), situado na foz do rio Pará, representa o marco histórico do início do efetivo processo de ocupação colonial e formação da Amazônia (BECKER, 2013). O que se deu, preferencialmente, no sentido da foz à montante dos principais cursos fluviais da região.

A ocupação do espaço amazônico seguiu uma tendência já expressa na lógica que permeou o processo de incorporação de novas áreas pelas metrópoles comerciais europeias (especialmente, Portugal) durante a corrida mercantilista, a formação de núcleos de povoamento, os quais cumpriam, na geopolítica portuguesa, um importante papel defensivo contra as pretensões de invasão ou circulação de outras metrópoles, assim como para a conquista, controle e exploração econômica da região. O Forte do Presépio, estabelecido na foz do rio Pará, posição-chave do território, exerceu importante papel no controle da imensa bacia, bem como foi ponto de apoio para as expedições que se lançaram para o interior da Amazônia (BECKER, 2013), como é demonstrado por Corrêa (2006), na passagem abaixo.

A criação de uma cidade, destinada a desempenhar funções de proteção e de ponto de partida para a conquista do território, implica a escolha de uma posição e um sítio condizentes com essas funções. No caso de Belém, sua localização nas proximidades da embocadura secundária e meridional do Amazonas, simultaneamente protegida do oceano e distante do estuário norte, conhecido pela violência das águas e dos ventos que perturbam a navegação, confere-lhe uma excelente posição garantindo-lhe o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico. Esta posição e

porta de entrada e de saída da Amazônia seria incorporada à sua história, assegurando-lhe proeminência ímpar em toda a região (CORRÊA, 2006, p. 193).

Esse entendimento também é compartilhado por Vicentini (2004), para quem a cidade de Belém foi implantada em favorável situação geográfica que garantia aos colonizadores ali estabelecidos o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico. Em relato mais específico sobre a localização do Forte do Presépio e o núcleo inicial de Belém, Corrêa (2006), citando Penteado (1968), destaca alguns aspectos, como o terreno plano e o posicionamento entre 8 e 10 metros acima da baía Guajará, o que, em termos geomorfológicos, correspondia a um promontório cujos limites desciam sobre o rio Guamá, a baía do Guajará e a uma pequena enseada, onde, além do forte militar, também foram construídos a catedral e os primeiros quarteirões residenciais, destacando-se do entorno constituído de uma baixada alagadiça.

De acordo com Vicentini (2004), tal racionalidade na organização do povoamento nas colônias da América Portuguesa dos séculos XVII e XVIII, de forma diversa, vinculou o conceito de cidade às questões estratégicas de domínio territorial, concebendo-a como um lugar de apoio logístico no processo de apropriação e exploração de riquezas de suas colônias. Para, além disso, a autora também acrescenta que, a esses núcleos coloniais, vinculavam-se as construções idealizadas da cristandade, decorrentes da atuação de missionários religiosos, caracterizando, assim, o que a autora denomina de cidades jesuíticas e cidades coloniais barrocas (VICENTINI, 2004).

A partir desse núcleo original, os portugueses organizaram sua expansão rumo ao interior da região, com base na construção de uma série de fortins e feitorias, visando assegurar uma base geopolítica essencial para o controle da Bacia Amazônica (BECKER, 2013). Tratou-se, portanto, de um processo de ocupação que teve, na implantação de fortes militares e de missões religiosas, o pilar de sustentação para o desenvolvimento das atividades de exploração econômica da região, pautada inicialmente na utilização do trabalho indígena. Estratégia materializada, segundo Vicentini (2004), na criação e localização de cidades que desempenhavam as funções de defesa militar e comercialização de produtos extraídos da floresta.

Entendimento também compartilhado por Browder e Godfrey (2006), pois, para os autores, os primeiros assentamentos fundados na região, além de servirem como fortalezas portuguesas, cumpriam a função de pontos de coleta das “drogas do sertão”.

Se a exigência da função militar dos povoados se deu em virtude do assédio de outras metrópoles europeias na corrida mercantilista deste período, a finalidade econômica derivava, principalmente, do fato de Portugal ter perdido seus mercados produtores de especiarias do Oriente (CORRÊA, 2006). O que levava esta metrópole a organizar também ações destinadas à procura, coleta e comércio de especiarias, as quais foram chamadas “drogas do sertão”, mercadorias valorizadas na Europa, tais como cacau, cravo, canela, condimentos, salsaparrilha, entre outros.

No transcorrer do século XVII, fundaram-se os primeiros núcleos populacionais designados para demarcar a presença portuguesa na Amazônia. Seguindo a estratégia de ocupação pensada para a região, o Estado português designou, a partir de Belém, expedições militares que iriam tanto expulsar os representantes de outras nações europeias estabelecidos na região quanto organizar, com a participação das diversas ordens religiosas, outros núcleos de povoamento (na maioria dos casos aldeamentos organizados por representantes de diversas ordens religiosas). Estes, na opinião de Becker (2013), não eram, nesse período, mais que ínfimas póvoas (pequenas povoações), constituídas por um fortim, uma igreja e algumas casas, mas que, no entanto, garantiram ao colonizador português a conquista do território como base de sua ocupação.

Para Machado (1989), por meio da difusão desses objetos espaciais, foi estabelecido pelo colonizador português o “[...] primeiro sistema de controle territorial” da Amazônia. Do período que corresponde ao século XVII até a metade do XVIII, de acordo com Araújo (1998), a ocupação da Amazônia portuguesa já registrava a existência de oito fortificações, quatro vilas e uma cidade (Belém), além de cerca de mais de setenta estabelecimentos missionários entre aldeamentos e fazendas das missões. Todos estabelecidos praticamente nas margens dos rios, utilizando-os como vias naturais de circulação na região. Segundo a autora, as vilas desse período estavam



concentradas na foz do rio Amazonas, enquanto que as fortalezas militares e os aldeamentos missionários marcavam a ocupação do interior (ARAÚJO, 1998).

Essa é também a compreensão de Corrêa (2006), para quem as aldeias e fortins estavam localizados principalmente às margens dos rios da Amazônia e, em muitos casos, na confluência de um afluente. O autor destaca a posição vantajosa onde se localizavam esses assentamentos, que lhes conferia o controle da circulação de um vale, a exemplo daqueles que deram origem às cidades de Santarém, no rio Tapajós; Óbidos, no rio Trombetas; e Tefé, no rio Japurá. Ou ainda, com algumas aldeias missionárias, como as de Surubiú (atual cidade de Alenquer), Jamundás (atual cidade de Faro), Gurupatiba (atual cidade de Monte Alegre), Muturu (atual cidade de Porto de Moz), Silve, Itacoatiara e Coari, no rio Amazonas, e Mariuá (atual cidade de Barcelos), no rio Negro.

Nesse sentido, pode-se afirmar que fortes e aldeamentos missionários são, portanto, as primeiras formas espaciais produzidas pelo colonizador português que passaram a se fazer presentes no espaço e integrar a paisagem amazônica. E foi em torno dessas formas espaciais que as relações sociais se desenrolaram, com o intuito de garantir a ocupação e a exploração econômica da região, tendo na concentração ou agrupamento e exploração do trabalho indígena um de seus pilares.

No estudo de Costa (2016), uma imagem mostra bem a disposição espacial das principais fortificações militares fundadas na Amazônia, no período que compreende o século XVII e XVIII, reforçando assim o argumento acerca da importância estratégica atribuída ao controle dos rios pelos colonizadores portugueses, ao longo do processo de ocupação desta região.



**Figura 1:** Localização de fortes militares na Amazônia nos XVII e XVIII.

**Fonte:** Extraído do trabalho de Costa (2016).

Mas, a ocupação da Amazônia conduzida pelos portugueses não se restringiu apenas às áreas nas proximidades dos cursos fluviais ou às desembocaduras dos mesmos. A ocupação portuguesa também foi direcionada no sentido da borda litorânea da capitania do Pará, cujo interesse estratégico se deu, inicialmente, em função da presença de representantes de outras nações estrangeiras na faixa de terras entre a foz do rio Amazonas e São Luís do Maranhão, onde franceses estabeleceram contato com aldeias tupinambás (ACEVEDO MARIN, 2004).

Na faixa litorânea em questão, segundo Égler (1961), mesmo em meio a muitas dificuldades, uma série de pequenos núcleos foram estabelecidos, como Sousa de Caeté (atual cidade de Bragança) que, segundo a autora, foi estabelecida em 1662. Ainda no século XVII, após a fundação de Belém (1616), também é registrada a formação de outros núcleos, tais como Vila de Nossa Senhora de Nazaré da Vigia, em 1693, atual cidade de Vigia; e Salinas, em 1656, atual Salinópolis (TAVARES, 2008; 2011).

A importância estratégica atribuída às terras litorâneas da província do Pará, em grande medida, esteve associada, em primeiro lugar, com a necessidade dos portugueses assegurarem a rota de navegação entre São

Luís (capital do estado do Maranhão e Grão Pará) e Belém, principal rota de comunicação entre essas cidades, já que na época ainda não se encontravam totalmente estabelecidas as rotas terrestres entre elas.

Segundo Égler (1961), os núcleos de povoamento estabelecidos ao longo do litoral da capitania do Pará asseguram a continuidade da comunicação entre São Luís e Belém, pois, apesar da via marítima se apresentar perigosa e demorada, ainda era tida como de uma rota de grande importância, pelo menos até a efetivação de uma via de contato por terra. Conforme o trabalho de Égler (1961), as dificuldades e penosidades associadas à comunicação, considerando a via marítima, incentivaram a busca de uma rota terrestre entre as cidades, tanto que, em função do caráter árduo e perigoso desta via, a notícia do êxito inicial da conquista do Pará deveria ser levada ao Maranhão por via terrestre. Porém, o caminho entre Belém e São Luís por terra não se apresentava menos perigoso que a rota marítima, sendo a impenetrabilidade da mata virgem um dos principais percalços para a efetivação da ligação entre elas.

Com a continuidade da navegação entre São Luís e Belém, em grande medida realizada por pequenas embarcações à vela, um rosário de pequenos núcleos de povoamento foi se formando ao longo desta faixa litorânea. Núcleos onde, com frequência, as embarcações atracavam, a fim de procurar abrigo ou, quando possível, abastecer-se com água e mantimentos, além de promover o descanso da tripulação, para que assim pudessem continuar a viagem. Na capitania do Pará, entre Bragança e Belém, são assinalados a presença dos seguintes núcleos: Quatipuru, São João de Pirabas, Salinas, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia e Pinheiro. Todos já demonstrando ações humanas voltadas fundamentalmente para a atividade pesqueira, forjando, assim, uma das características marcantes da região do Salgado, cuja denominação, em si, já sugere uma íntima relação deste espaço com o mar (ÉGLER, 1961).

Em segundo lugar, a importância da costa oriental da capitania do Pará ou *Costa Mar* ou região do Salgado, para os colonizadores, segundo Acevedo Marin (2004), esteve associada à necessidade de coibir o contrabando de mercadorias promovido por embarcações que seguiam dos

portos de Belém e de São Luís, ou que saiam diretamente do interior do território. Mas, ao mesmo tempo, estava associada também à necessidade de garantir a uma navegabilidade segura no trecho entre as duas cidades, tendo em vista os riscos constantes de naufrágios a que estavam submetidas as embarcações, em função das condições marítimas e das transformações ambientais desta área (desconhecidas e muito dinâmicas), representando, nesse sentido, riscos de prejuízos econômicos.

Com relação à atividade de contrabando, Acevedo Marin (2004, p. 31) menciona que, na capitania do Pará, este ilícito se realizava “[...] passando por Belém e Ilha de Marajó até chegar as terras do Cabo Norte, atingido a fronteira com a Guiana Francesa”. Ressalta a autora que numa das rotas possíveis, “[...] de Vigia saia-se pelo rio Tauapará, cuja boca se unia a Itapoa, no lado oriental da Baía do Sol e dali se dirigia à Belém. E, a partir daí, podiam os barcos atingir a Ilha de Marajó, navegando até Caiena” (ACEVEDO MARIN, 2004, p. 31).

Em função disso, o povoado de Uruitá que até meados do século XVI correspondia a uma aldeia Tupinambá, foi reorganizado pelo governo lusitano que fez do povoado não apenas um ponto de observação da movimentação das embarcações, mas também um ponto de controle, fiscalização e registro das embarcações que faziam a rota Belém-São Luís, buscando, assim, intimidar a ação de contrabandistas de produtos da região. Com a função de um ponto de vigilância e fiscalização, foi fundado um dos primeiros núcleos de povoamento no litoral da província do Pará, Vigia de Nazaré, atual cidade de Vigia (ARAÚJO, 2011).

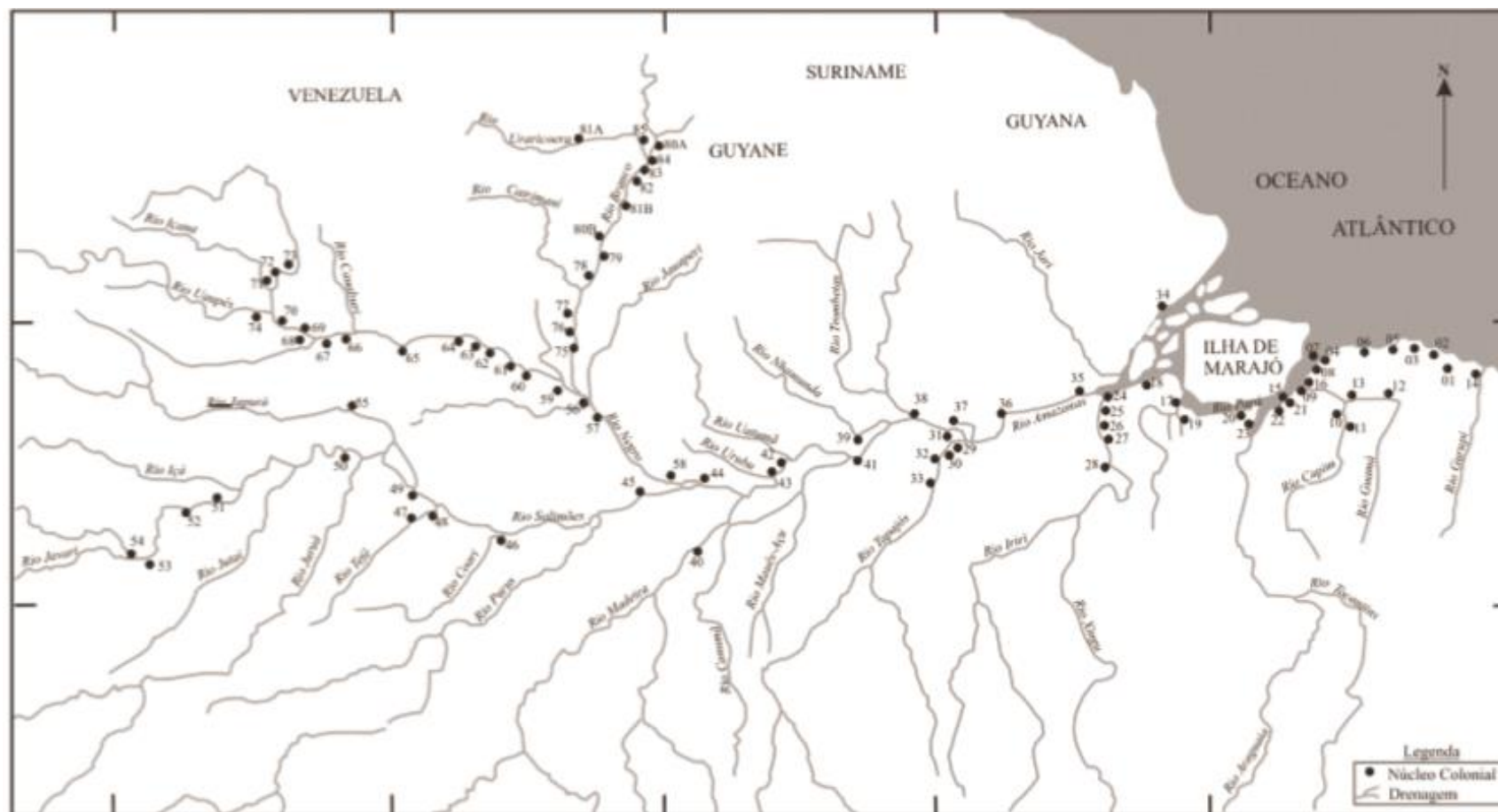
Para Acevedo Marin (2004), a importância estratégica da rota costeira também exigiu dos colonizadores o estabelecimento de um sistema de sinais para conduzir as embarcações que navegavam nas proximidades da costa litorânea, sobretudo, as que se dirigiam à Belém. Com esta finalidade, tem origem Salinas, em 1656, uma povoação estabelecida em um atalaia (um ponto alto onde se pudesse vigiar), com o objetivo de avisar os navegadores dos perigos da navegação e, ao mesmo tempo, auxiliá-los até Belém, evitando encalhes e naufrágios. Neste pequeno povoado, fogueiras e tiros de canhão eram os meios encontrados para a emissão de sinais às embarcações.

A atuação dos jesuítas também foi significativa para o surgimento de núcleos de povoamento ao longo do litoral da província do Pará, onde fundaram inúmeros aldeamentos (missões religiosas). É o que Furtado (1978) nos revela, quando aborda a origem do que hoje é a cidade de Marapanim. Suas origens remontam aos fins do século XVII, momento em que padres jesuítas instalaram a fazenda missionária “Bom Intento”, localizada às margens do rio Marapanim (que desaguava no mar) que, na época, era pertencente à Vila de Cintra, também localizada no litoral do Pará, atual cidade de Maracanã (FURTADO, 1978).

Essa fazenda, segundo a autora, usufruiu de grande prosperidade, pelo menos até meados do século XVIII, quando então fora ordenado, pelo governo lusitano, a expulsão das ordens religiosas presentes na província do Pará, sob as determinações do Marquês de Pombal. A finalidade foi diminuir o poder comercial das ordens religiosas e aumentar os lucros do Estado português e dos comerciantes com a comercialização dos produtos da Amazônia, resultando na criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

Além da “Bom Intento”, outras três fazendas missionárias são registradas ao longo do litoral do Pará, e todas sob a tutelas dos jesuítas. São elas: “São Caetano”, que deu origem ao município de São Caetano de Odivelas; a “Mamaiacu”, que deu origem ao povoado de Porto Salva, hoje pertencente ao município de Colares; e a Curura, atual município de Curuçá, todos integrando o Salgado Paraense (VICENTINI, 2004).

Abaixo, uma representação da distribuição dos núcleos coloniais no Pará no século XVIII. No litoral capitania do Pará, alguns núcleos coloniais. São eles: Vila Bragança (1), Vila de Cintra (2), Vila Nova D’El Rei (3), Vila de Vigia (4), Lugar Penha Longa (5), Lugar Porto Salvo (6) e Vila Colares (7).



**Figura 2:** Principais núcleos coloniais da Amazônia, na época do diretório pombalino (1757-1798).

**Fonte:** Extraído do trabalho de Tavares (2008).

Se, ao longo do processo de ocupação da Amazônia, sobretudo, o que ocorreu no sentido do interior da região, acompanhando os cursos fluviais, os portugueses produziram objetos espaciais que ainda hoje marcam a paisagem da região, a exemplo dos fortes ou fortins, essa mesma realidade não ocorreu no litoral, pois esses objetos espaciais não se fizeram presentes no que hoje é a região do Salgado Paraense.

A presença dos aldeamentos e fazendas missionárias foram as principais formas de organização espacial produzidas neste espaço, nos primórdios da colonização, dentre os quais os objetos espaciais produzidos, com raras exceções, ainda se encontram presentes no espaço litorâneo, a exemplo de algumas pequenas igrejas situadas em algumas poucas cidades.

Por outro lado, se a presença dos objetos espaciais na paisagem das cidades, que remontam suas gêneses ainda do período colonial, são escassas e pontuais, as práticas espaciais, sobretudo, as relacionadas à pesca, fazem-se presentes em todo espaço do Salgado Paraense. A significativa importância social vem desde o período pré-colonial e persiste até o presente, como uma característica identitária desta região no diversificado espaço amazônico.

O mar, pode-se afirmar, desde o início da formação deste subespaço regional, apresentou-se como o principal objeto geográfico de referência para os desdobramentos das relações sociais que se desenrolaram no processo de produção do Salgado Paraense. Denominação que, segundo a opinião de Muniz (1926), denota não simplesmente a influência do mar sobre este espaço, mas também que ele se apresenta no Pará como uma região pesqueira por excelência, desde seus primórdios.

Maneschy (1993) menciona, em seu trabalho, que, desde o início da colonização, a pesca desempenhou papel essencial como fonte de abastecimento e comércio para os portugueses. Na base do desenvolvimento dessa atividade, as técnicas de origem indígenas que, por muito tempo, permearam a atividade na região, ainda hoje se fazem presentes na prática de muitos pescadores do Salgado Paraense. Um exemplo é a pesca de currais, cujo conhecimento adquirido historicamente não se restringe somente à pesca, mas se estende também às dinâmicas do ambiente marinho e de seus

recursos, resultado não apenas da interação entre os homens, mas destes com a natureza, ao longo da história da formação deste espaço.

Furtado (2002) ressalta a importância do conhecimento indígena sobre a pesca na região, bem como para os colonizadores que já neste período procuraram promover certa gestão e controle sobre a atividade. Segundo a autora, apropriando-se do conhecimento indígena sobre os locais de pescas na região, foram estabelecidos os denominados “pesqueiros reais”, administrados pelas Fazendas Reais e/ou por missões religiosas. Pesqueiro é o nome dado, segundo Furtado (2002), nos manuscritos do período colonial, aos recortes de áreas pesqueiras ou a definição nativa de um determinado espaço de pesca.

Para Furtado (2002, p. 6),

Embora sem uma localização precisa e alguns até sendo contestados por certos autores quanto à sua estruturação e data de instalação (Furtado 1981: 8-9), esses pesqueiros revelaram-se de grande importância para a economia regional como fonte de alimento e reserva de biodiversidade íctica. Nesse mister a participação da mão-de-obra indígena foi larga e estrategicamente empregada através das Campanhas de Pesca, expedições controladas pelo governo da época. Os índios eram hábeis canoeiros e detinham um enorme conhecimento do meio ambiente de floresta de zona costeira, útil para o colonizador. Nada melhor então que utilizá-los no manejo do meio ambiente, de onde fluía os recursos necessários a despesas do governo em relação à administração de vilas e povoados, pagamento de tropas e outras despesas. Na época o peixe, principalmente a tainha (*Mugil brasiliensis*) tinha um reconhecido valor de troca.

Na compreensão de Furtado (2002), os pesqueiros se apresentam no Salgado Paraense como construções culturais e históricas, produtos de um saber empírico que deriva da histórica relação que se estabeleceu entre as populações ali estabelecidas e o ambiente costeiro e marinho que, ao longo do tempo, subsidiou a constituição de uma base econômica diretamente associada ao manejo da pesca e da coleta nos ambientes costeiros dessa sub-região.

Os pesqueiros, ainda com base no pensamento da autora, perpassaram o tempo, ou seja, romperam o período colonial e alcançaram o presente. Ainda que hoje não possuam, necessariamente, a mesma denominação (hoje são conhecidos como pontos de pesca), localizações



(podem estar situados em diferentes áreas e a diferentes distâncias da linha de costa), ou então não apresentam as mesmas formas de apropriação e intencionalidade, ou ainda, não são apropriadas pelos grupos sociais que definiram e localizaram tais áreas de pesca. Sendo disputados pela indústria pesqueira e pescadores artesanais, os pesqueiros ou pontos de pesca mantêm sua importância socioeconômica e cultural para a reprodução socioespacial do Salgado Paraense.

No contexto da exploração da borracha, a região do Salgado Paraense se apresentou como o principal espaço fornecedor de pescado para Belém, reforçando, assim, a centralidade dessa atividade econômica nessa porção do Pará. Segundo Maneschy (1993), a evidente relevância da pesca na região incitou o governo do Pará a conceder recursos financeiros a grupos privados, para promoverem a pesca industrial com a finalidade de promover o abastecimento da capital com pescados frescos. O objetivo era resolver os graves problemas de abastecimento enfrentados pela cidade de Belém, em função do vertiginoso crescimento populacional associado aos desdobramentos da exploração econômica da borracha.

Dentre as ações voltadas para tal finalidade, a autora menciona os empréstimos públicos e subvenções ao grupo empresarial Castel & Pontet, destinados à aquisição de barcos a vapor e para a prática de um tipo de pesca considerada inovadora, equipados com redes de até 100 pés de comprimento e manipuladas mecanicamente, buscando, assim, aumentar a capacidade produtiva desta atividade econômica. Mas, sem que se tenha conhecimento das razões, este investimento não teve êxito.

Maneschy (1993) também ressalta que, em razão não só deste empreendimento, mas também de outros que não deram certo, o abastecimento do pescado de Belém no século XIX era oriundo do Salgado Paraense, principalmente da pesca artesanal. O pescado colocado à venda na capital era capturado com pequenas canoas, por meio de corrais do litoral, desde o município de Vigia até o de Salinópolis (MANESCHY, 1993).

Ainda nesse período, Maneschy (1993) ressalta que a instalação de fábricas de gelo na capital promoveu um importante impacto na forma como estava organizada a atividade pesqueira. De acordo com a autora, o governo

da província do Pará, por meio de incentivos fiscais, como isenções de tributos, possibilitou que comerciantes portugueses investissem no comércio do pescado. A partir da produção de gelo em Belém, comerciantes portugueses passaram a equipar seus grandes barcos à vela com caixas de gelo, denominadas de geleiras. Isso fez com que os barcos da capital passassem a frequentar as praias da região do Salgado para comprar o pescado diretamente dos pescadores, possibilitando, assim, revender os produtos em Belém ainda em boas condições de consumo, uma vez que a conservação no gelo garantia uma maior durabilidade do peixe *in natura* no deslocamento entre os locais de pesca na região do Salgado e a capital da província do Pará.

Por fim, Maneschy (1993) menciona que a produção do gelo, nesse período, foi um fator que contribuiu para promover modificações na organização do trabalho dos pescadores da maioria das cidades e vilas da região do Salgado. Uma dessas modificações estava relacionada à alteração do tempo destinado à atividade da pesca.

Explica a autora que, antes da produção do gelo, os pescadores tinham que interromper as pescarias para salgar os peixes. Sendo esta última uma atividade desenvolvida primordialmente em terra e que tinha como finalidade conservar o peixe, tanto para a venda quanto para o consumo, técnica que conservava o produto por vários dias sem estragar. Com a introdução das geleiras nos barcos e sua produção nas redondezas, o que possibilitava a chegada desse produto por terra, os pescadores passaram a destinar mais tempo à pesca, haja vista a possibilidade de vender o peixe para os comerciantes ainda *in natura*.

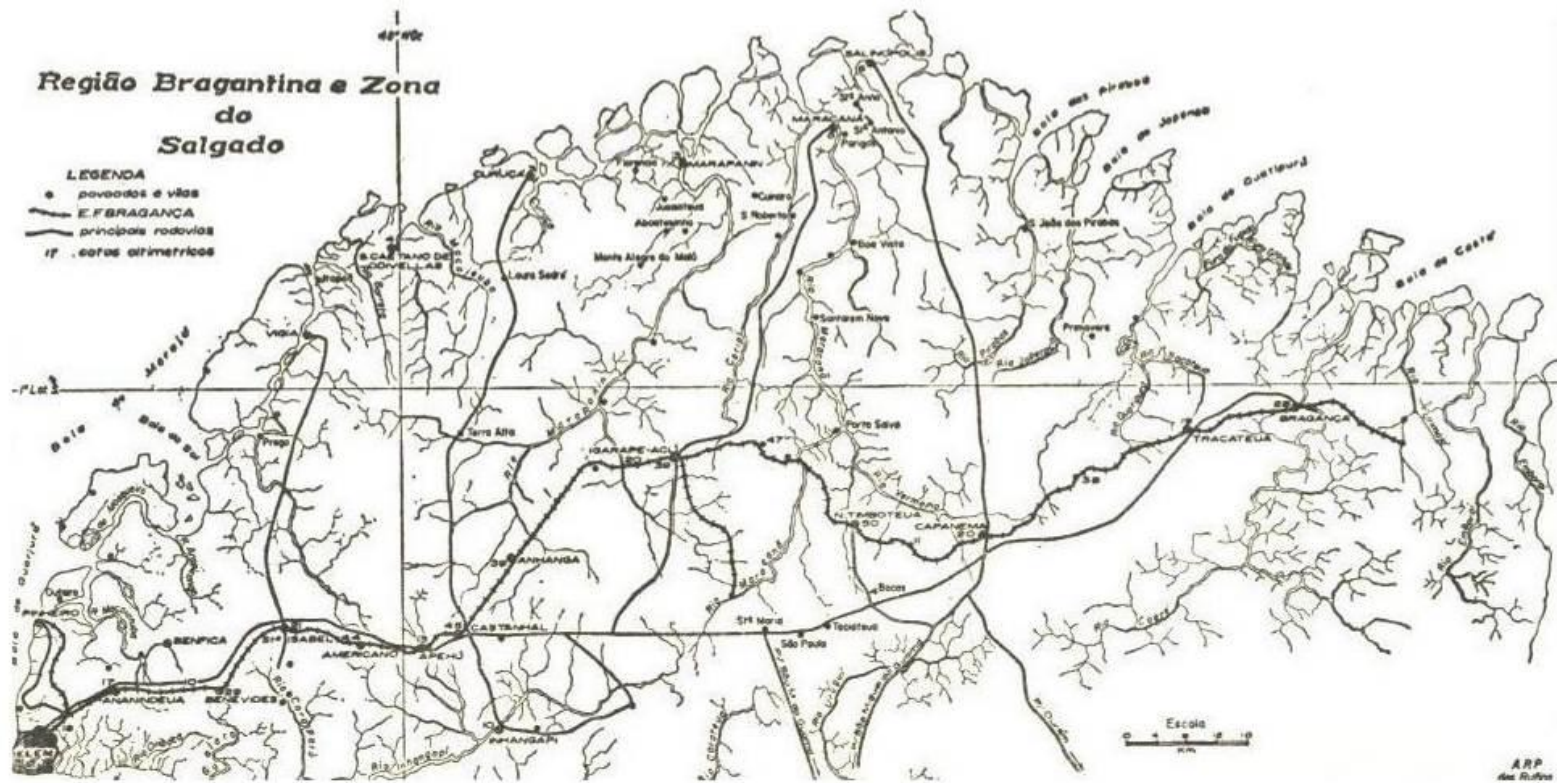
Até meados do século XIX, pode-se afirmar que a região do Salgado Paraense esteve associada a um relativo isolamento geográfico. Até a abertura da Estrada de Ferro Bragança (1883-1966), tomando como exemplo o caso da cidade Vigia (cidade próxima à Belém), Acevedo Marin (2004) destaca que a comunicação entre estas cidades ainda acontecia principalmente por meio da navegação e, que, assim como no restante da costa paraense, não se apresentava fácil, necessitando por algum tempo do auxílio dos práticos, cuja presença também se registrava na cidade de Salinas.

Em Vigia, a atenção dada à navegação pelo governo provincial do Pará estava associada à continuidade da fiscalização das embarcações que adentravam o estuário amazônico, com a finalidade de chegar a Caiena (Suriname), garantindo, assim, a cobrança de impostos para os cofres da província.

Em Marapanim, a navegação também representou a principal forma de comunicação com outras cidades e localidades do litoral do Pará e mesmo com a capital, sendo desenvolvida, na época, segundo Furtado (1978), por pequenas canoas à vela ou por serviços de lanchas, subvencionado pelo Governo da Província do Pará, que promovia apenas duas viagens semanais.

Com a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), a navegação e fiscalização do comércio, por meio dos portos, já não recebiam atenção por parte do governo da Província do Pará, cujos investimentos foram direcionados para a construção da via férrea, que passaria a ligar Belém à Bragança. Isso com o intuito de promover uma ligação “rápida e fácil” entre os espaços produtores de alimentos e o mercado da capital, colocando, desta maneira, em segundo plano, os investimentos em navegação e transportes aquáticos, sobretudo, para a região do Salgado. Com iniciativas de abertura de ramais (como o ramal que ligava Vigia a Benevides, este um dos municípios onde se estabeleceu uma estação) interligando as cidades e localidades do Salgado Paraense à ferrovia, ainda que de forma muito incipiente, esta região que se destacava, nas últimas décadas do século XIX, pela formação de centros pesqueiros, passou a vivenciar uma maior articulação com o mercado da capital e com outras cidades e localidades interligadas pelo eixo rodoviário (ACEVEDO MARIN, 2004).

Ainda que a atividade pesqueira, sobretudo, artesanal, tenha assumido papel de destaque na economia do Salgado Paraense, Maneschy (1993) chama atenção para o fato de que esta atividade não era a única desenvolvida pelas populações litorâneas. A esse respeito, Baena (1839) demonstra que, na localidade de São Caetano de Odivelas, os habitantes viviam da pesca, da coleta e de alguns cultivos, identificando ainda que a exploração do mar parecia monopolizar seus habitantes unicamente durante as safras.



**Figura 3:** Representação do curso da estrada de ferro Belém-Bragança.

**Fonte:** Penteadó (1967).

É o que também revela Furtado (1978), ao classificar, no município de Marapanim, parte da população como rural pesqueira. No estudo sobre este município do Salgado Paraense, a autora identifica duas micro áreas de trabalho inter-relacionadas, as quais denotam uma perspectiva de povoamento caracterizada pela adaptação humana ao ambiente natural. São elas: a micro área de Água Doce e a micro área Priana.

Na primeira há a predominância de atividades produtivas ligadas ao cultivo e produção de farinha de mandioca, enquanto que na segunda predominava a atividade voltada para a exploração do mar e outros ambientes marinhos, como o manguezal, onde a pesca e coleta de moluscos e crustáceos são a principal fonte de subsistência da população. Nessa micro área, cujos grupos sociais encontram-se distribuídos ao longo da faixa litorânea, a produção do pescado também é comercializada, chegando a outros mercados, como no caso de Belém, por meio dos “geleiros” (denominação dada aos donos de embarcações à vela que transportavam peixes condicionados em caixas com gelo moído). Sendo, portanto, transportado por via marítima, pelo menos até a expansão do sistema rodoviário, quando a produção do pescado passou a ser escoada por vias terrestres, tendo como principal agente o “marreteiro”, sujeito que compra o peixe diretamente com o pescador e faz chegar aos pontos de venda, revendendo aos comerciantes de peixe nos mercados da capital e de outras cidades do Pará (FURTADO, 1978).

Não se pode afirmar ao certo desde quando os “marreteiros” passaram a atuar na região como principal agente de distribuição do pescado. Porém, sabe-se que em função desse sujeito controlar os meios técnicos e sociais de distribuição, uma relação de dependência dos pescadores em relação a eles foi construída ao longo da formação histórica da região e permanecendo ainda hoje, como um dos principais agentes ligados à distribuição do pescado não apenas no Pará, mas também para outros estados.

Autores como Maneschy (1993), Acevedo Marin (2004) e Loureiro (1985) ressaltam que, a partir dos anos de 1950, a expansão da malha rodoviária foi um importante fator de reorganização do espaço e da dinâmica socioespacial da região do Salgado Paraense, chamando atenção para as

transformações na estrutura produtiva da economia desta sub-região do Pará, em particular sobre a agricultura e a atividade pesqueira.

Nessa direção, Maneschky (1993) entende que, em função da extensão da malha rodoviária, uma parte importante da população litorânea do Salgado Paraense foi levada a se especializar na pesca. Segundo a autora, com a abertura das estradas ligando Belém ao Centro-Sul e depois ao Nordeste do Brasil. Com a melhoria das rodovias dentro do próprio estado do Pará, a comunicação foi facilitada entre as cidades e povoados pertencentes a esta região com os centros urbanos, favorecendo a assim a comercialização e circulação dos produtos haliêuticos. Ainda na concepção desta autora, as grandes distâncias e tempo de viagem entre os portos de pesca e os locais de destino, mesmo com a presença das geleiras, ainda eram fatores que restringiam o comércio do pescado.

Tomando o município de São Caetano de Odivelas como exemplo, Maneschky (1993) destaca, a partir de entrevista com pescadores, relatos que fazem alusão às mudanças ocorridas na organização da atividade pesqueira ao longo do tempo, em função da chegada da rodovia. A autora destaca destas entrevistas que os pescadores, ao se referirem ao passado da atividade pesqueira no município relatam, por exemplo, que a abundância de peixes era tanta que em diversas ocasiões era necessário “abrir o curral” para deixar escapar grandes quantidades que não poderiam ser vendidos pela falta de regularidade dos compradores, no momento da despesca dos currais.

Também foi relatado pelos pescadores, segundo a autora, que no processo de negociação dos peixes, os “geleiros” tinham preferência por comprar as espécies de melhor qualidade, os chamados “peixes de escamas” (tainhas, pescadas e corvinas), não adquirindo os “peixes de ferrão” ou “peixes de pele”. Outro aspecto relatado diz respeito à venda feita no mar, o que fazia com que os pescadores ficassem vários dias nas praias à espera dos barcos compradores, os quais, com a abertura da estrada, foram gradativamente sendo substituídos pelos caminhões, transporte que passou a ser responsável pela distribuição da maior parte do pescado que chegava à Belém (MANESCHY, 1993).

A expansão do sistema rodoviário, na região do Salgado Paraense, também permitiu a maior presença de artigos industrializados provenientes do Centro-Sul o que, segundo Maneschky (1993), passou a gerar novas necessidades de consumo, vinculando, assim, uma grande parte da população da região (urbana e rural) ao mercado. Diante disso, a atividade pesqueira e a comercialização do pescado se colocaram como possibilidades de ganho imediato para a população, ao contrário, por exemplo, da agricultura familiar, que passou a enfrentar dificuldades relacionadas à falta de terras e dos meios para diversificar a produção. Observa-se que um grande número de famílias que viviam da agricultura passou a migrar para as cidades e povoados costeiros para atuar e viver da pesca (MANESCHY, 1993). É o momento caracterizado por Mello (1985) como o de “comercialização intensiva do pescado” na região do Salgado. Em função da oferta do pescado ser inferior a sua demanda, passou-se a estimular investimentos capitalistas na produção pesqueira.

No âmbito das transformações socioespaciais ocorridas na região do Salgado Paraense, a partir da segunda metade do século XX, dois importantes aspectos são sublinhados por Maneschky (1993). O primeiro diz respeito ao processo de afirmação da pesca em pequena escala como alternativa de grande parte da população da região, o que, nesse sentido, garantiu a reprodução da pesca tradicional ou artesanal e dos pescadores artesanais, presentes em todas as cidades e povoados do litoral do Pará, apresentando-se como um importante sujeito na apreensão do processo de produção do espaço regional. O segundo aspecto, que está associado diretamente à intensificação do comércio do pescado na região, diz respeito ao avanço da pesca comercial, impulsionando e atraindo investimentos no avanço da inovação dos meios técnicos ligados à atividade pesqueira, como o uso intensivo das redes (cada vez maiores e mais resistentes), ampliação do número de barcos de pesca, bem como a capacidade de armazenamento e transporte de peixes.

Tais aspectos, para Maneschky (1993), abarcam duas perspectivas socioeconômicas que se consolidam na realidade socioespacial do Salgado Paraense. A primeira perspectiva compreende o que a autora denomina de pequenas unidades produtivas, constituídas de pescadores que atuam com

seus próprios instrumentos de trabalho (canoas, tarrafas, linhas, etc.), de forma individual ou coletiva (quase sempre se limitando a três pessoas), ou seja, com outros pescadores (que não dispõem dos instrumentos de trabalho e que ainda não foram inseridos na pesca comercial), que na maioria das vezes apresentam laços de parentescos ou de afinidade. Já a segunda perspectiva socioeconômica está vinculada às unidades produtivas pertencentes aos armadores, conhecidos como proprietário dos barcos melhor equipados para o desenvolvimento da atividade pesqueira. São considerados também como patrões.

Para o desenvolvimento da atividade pesqueira normalmente contratam pescadores, os encarregados, cujo pagamento está diretamente vinculado ao desfecho da pesca, esta desenvolvida principalmente em alto mar, onde permanecem por duas semanas ou mais, dependendo do porte da embarcação. Em muitos casos, Maneschy (1993) chama atenção para o fato de que muitos proprietários de barcos (armadores) também atuam como marreteiros; em muitas ocasiões eles mesmos negociam a produção diretamente como os comerciantes ou peixeiros da Belém ou das cidades do Salgado Paraense.

Loureiro (1985) também entende que a melhoria do sistema rodoviário e dos transportes foi responsável por romper algumas barreiras físicas que dificultavam as transações comerciais no Salgado Paraense, por isso, é entendido como um elemento nuclear das transformações socioespaciais que passaram a ocorrer neste subespaço do território paraense, após a segunda metade do século XX.

Como resultado imediato, a autora aponta a entrada de produtos industrializados e hortifrutigranjeiros, estes a preços inferiores aos produtos de origem regional, em grande número de casos. Para a autora, com a expansão do sistema rodoviário, um acelerado processo de reorganização da estrutura produtiva de muitos municípios da região do Salgado (a exemplo do que observou em Vigia). É o que observou, por exemplo, em relação à agricultura familiar que, em função da introdução de produtos externos, foi fortemente impactada, resultando na diminuição da produtividade desta atividade bem como no rendimento dos agricultores que, com a venda de seus excedentes,



direcionavam para as famílias um mínimo de renda monetária (LOUREIRO, 1985).

Para Loureiro (1985), o mesmo processo de desarticulação da atividade agrícola, advindo com a abertura das rodovias na região do Salgado Paraense, na atividade pesqueira, contribuíram para promover sua consolidação como principal atividade econômica desta sub-região do Pará, agora estimulada pelas demandas dos centros urbanos e pela facilitação do deslocamento do pescado, feito por caminhões com caixas de gelos.

É também pela estrada que chegam às cidades pesqueiras da região utensílios considerados modernos para as atividades pesqueiras, visando aumentar a sua produtividade. Segundo Loureiro (1985, p. 26),

É desta fase a disseminação da rede de pescar entre os pescadores do Salgado em substituição à secular tarrafa<sup>16</sup>. Este elemento de modernização introduzido na produção não se configura como um fato único e isolado do conjunto de transformações em curso. Constitui um indicador desse conjunto e uma estratégia de superação dos limites ao aumento da produção pesqueira que o emprego exclusivo de aparelhos como a tarrafa impunha.

Loureiro (1985) também destaca que,

Até quase meados deste século (século XX) os principais aparelhos de trabalho aplicados à pesca na região do Salgado e da Vigia eram os currais de peixe, os espinheis e as tarrafas. O primeiro (muito frequente ainda hoje em área do Salgado) consiste numa armadilha de pesca em forma circular, ovalada ou em forma de coração, com aberturas à jusante e à montante, confeccionada com esteiras de palmeiras ou varas, amarradas com cipós, à volta de um cercado de estacas. Estando sujeito ao fluxo e refluxo das marés, é instalado em praias e rios e sofre seus efeitos. Fica parcialmente coberta. Na baixa-mar o curral é “despescado”, isto é, os pescadores recolhem os peixes aprisionados que penetraram por aberturas direcionadas. Já o espinhel, também comum atualmente, consiste num aparelho de pesca composto por uma longa linha esticada, sustentadas por bóias. Ao longo de toda a linha pendem fios mais finos terminados por anzóis, distribuídos em curtos intervalos. É referido pelos pescadores com “linha”, simplesmente, ou tiradeira.

Juntamente com os processos de consolidação e modernização da atividade pesqueira no Salgado Paraense, ocorreram também mudanças

---

<sup>16</sup> De acordo com a autora, “tarrafa” corresponde a uma espécie de rede de pesca, de formato circular, com pesos nas bordas e uma corda em volta, utilizada pelo pescador para a retirar fechada das águas. É um instrumento de uso individual e possui origem indígena.

sociais inerentes à trajetória histórica do pescador nesta região. Neste sentido, Loureiro (1985) afirma que a transformação do pescador em figura central é marcada por um processo de perdas, nas quais destaca a perda da antiga condição de agricultor-pescador, com sua conseqüente transformação em pescador efetivo, ou seja, um indivíduo que faz da pesca sua principal e quase que exclusiva atividade; e, ainda, a perda gradativa da antiga autonomia decorrente da autossuficiência alimentar, garantida pela possibilidade de praticar a pesca artesanalmente, pautada no saber adquirido sobre o ambiente marinho e utilizando técnicas e instrumentos de pesca considerados tradicionais.

As transformações ocorridas na atividade pesqueira, a partir da abertura das rodovias contribuíram, certamente, para especialização de grande parte da população na pesca na região do Salgado. Parcela significativa desse processo se pode creditar ao crescimento da pesca industrial nas águas costeiras amazônicas que, impulsionado por uma racionalidade estritamente mercadológica e associado às demandas externas à região, promoveu transformações tanto no âmbito das técnicas quanto nas relações sociais atreladas à atividade pesqueira.

A partir de meados do século XX, tal atividade também passou a ser praticada com base na utilização de embarcação de até 20 toneladas de capacidade média, bem como se passou a utilizar redes de arrasto mecanizadas e não seletivas em relação ao tamanho dos peixes, aumentando de forma significativa a produção pesqueira na região. Este processo de modernização da atividade pesqueira também foi acompanhado, ou melhor dizendo, contribuiu para processar transformações nas relações de trabalho e na própria relação homem e mar (homem e natureza).

No primeiro caso, tornaram-se mais comuns em muitos portos das cidades costeiras do Salgado Paraense, para onde se dirigiu a força de trabalho interessada em atuar na pescaria, relações entre donos de embarcações e pescadores mediatizadas pelo salário oriundo da produtividade da pesca, substituindo (mas não eliminando), de forma gradativa, as relações orgânicas historicamente construídas em torno desta atividade econômica, a exemplo das relações de parentesco e/ou proximidade. A lógica da pesca industrial

também tende a modificar não apenas a relação entre os homens, por meio do trabalho, mas também a relação homem e mar nesta região do Pará, na qual para este último, tende a se apresentar simplesmente como fonte de recurso, voltado a atender demandas de mercado.

Ainda que a modalidade de pesca acima mencionada se apresente como indispensável para a compreensão do processo de consolidação da pesca como a principal atividade econômica da região, não é prudente deixar de considerar a presença e importância que a pesca dita artesanal apresenta para a região. Maneschy (1993) menciona que, mesmo sofrendo os efeitos da pesca industrial, ainda é considerável o número de pescadores artesanais no Salgado Paraense. Tomando como base informações da Federação de Pescadores do Estado Pará, ressalta (na década de 1990) que o Pará possuía aproximadamente 5 milhões de habitantes, dos quais 100.000 era de pescadores registrados como artesanais, sendo que pouco mais da metade deles, habitando os municípios litorâneos, representando, naquele momento, aproximadamente 70% da população economicamente ativa do setor primário da economia paraense.

Tendo em vista que grande parte da produção de peixe oriunda da pesca industrial se destina a atender a demanda de um mercado que transcende a região do Salgado (Belém e algumas cidades do Nordeste, como São Luís), a pesca artesanal se apresenta ainda significativa para o abastecimento do mercado interno da maioria das cidades desta região e também como fonte de subsistência de uma parte considerável da população dessas cidades.

Praticadas de diversas formas (curral, espinhel ou tarrafa), a pesca artesanal ainda persiste no cotidiano das cidades litorâneas do Salgado Paraense, fazendo parte da dinâmica urbana, permitindo, assim, conhecer alguns dos sujeitos sociais que atuam na produção do espaço. De modo global, a atividade pesqueira e suas transformações são de grande importância para a compreensão do espaço regional do Salgado Paraense. Ainda que, atualmente, outras atividades e demandas socioeconômicas também tenham corroborado para a reorganização desta região, como a atividade turística e de veraneio, a pesca, enquanto atividade socioeconômica, ainda se apresenta

como um importante fator de identificação do Salgado Paraense. Trata-se de uma atividade histórica que remete ao início da formação dessa região, tendo como base a relação sociedade e natureza, ou melhor, sociedade e mar numa porção do espaço amazônico.

### **3.4. A configuração espacial litoral do estado do Pará e o reconhecimento de outras particularidades do Salgado Paraense**

Na Geografia, a concepção de configuração espacial (ou suas equivalentes denominações: organização espacial, configuração geográfica, configuração territorial) tem sido utilizada para fazer referência à materialidade do espaço. Segundo Corrêa (1986, p. 55), este termo refere-se à disposição do conjunto de objetos criados pelo homem sobre a superfície terrestre, ou seja, a configuração espacial é constituída pelo conjunto das “[...] inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social”. Refere-se também à divisão espacial do trabalho, expressa a partir do arranjo e distribuição espacial das infraestruturas técnica e social (redes elétricas, telefônicas, sanitária e outras, além de escolas, universidades, hospitais, malha rodoviária etc.).

Em Santos (2002b, p. 103), a configuração territorial consiste no conjunto de “[...] elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área”. Todo país, independente de seu estágio de desenvolvimento, apresenta uma configuração territorial, que é constituída pelos elementos da natureza, como os recursos naturais, lagos, rios, planícies, entre outros. Além disso, pelo que denomina de recursos criados, no qual cita as estradas de ferro e de rodagem, condutos de toda ordem, barragens, açudes, cidades, etc. O arranjo sistêmico de todas as coisas é que constitui a configuração territorial, cuja realidade e extensão se confundem com o próprio território (SANTOS, 2008).

A configuração territorial pode ser apreendida pela paisagem, mas apenas parcialmente. Segundo Santos (2002b), a paisagem tem sido frequentemente utilizada no lugar da expressão configuração territorial. Apesar disso e de, em certos lugares, o uso das expressões ser indiferente, o autor afirma que a paisagem não é a configuração territorial em si, mas apenas uma

parte tangível dela. É apenas uma porção da configuração territorial possível de ser abarcada pela visão. Paisagem e configuração territorial apresentam-se, portanto, como conceitos diferenciados, mas que interagem e se complementam.

O conjunto de objetos que estão ao alcance do corpo e são por eles identificados é a paisagem. São exemplos, a rua, a casa ou o conjunto de casas em um campo de visão imediata. Numa fração mais extensa do espaço, o que se vê do alto de um prédio ou da janela de um avião, trata-se de uma paisagem. “A natureza é o nosso horizonte, estejamos onde estivermos” (SANTOS, 2008, p. 84), entendendo, neste sentido, que a paisagem também é uma maneira de contato do corpo humano com o corpo orgânico da natureza.

É através da paisagem que se apreende, de forma parcial, a configuração territorial. Esta, porém, é tida como um sistema, uma totalidade, mesmo que inerte. Este termo faz referência ao todo, diferentemente da paisagem, que é apenas uma fração, um fragmento. Para Santos (2008, p. 85), “[...] a configuração territorial é o conjunto total, integral, de todas as coisas que formam a natureza em seu aspecto superficial e visível”.

Assim como a paisagem não é a configuração territorial ou espacial, Santos (2008) destaca que este termo também não pode ser confundido com o espaço, mesmo que dele participe. Este último é considerado pelo autor como a totalidade verdadeira, porque é dinâmico, resultando da geografização da sociedade sobre a configuração territorial. Esse termo, por sua vez, é concebido pelo autor como “[...] o território mais o conjunto de objetos existente sobre ele; objetos naturais ou objetos artificiais que a definem” (SANTOS, 2008, p. 83).

A respeito da noção de organização espacial, Souza (2013) considera muito restrita a perspectiva que entende esse termo apenas como a presença dos objetos espaciais criados pela sociedade. Argumenta, nesse sentido, que mesmo diante da ideia de organização (bem como as de ordem e desordem) que se apresenta subjetiva e enraizada em termos culturais, fazendo com que não tenha sentido pensar a natureza sem a presença do homem, não defende a concepção que exclui do conceito de organização espacial as formas não criadas pela sociedade. O autor entende que tal exclusão acarretaria em

dificuldades para a descrição e compreensão da organização espacial de grupos sociais, cuja presença dos objetos naturais é indispensável, tais como caiçaras, faxinalenses, quilombolas, seringueiros e os ribeirinhos na Amazônia. Nesta pesquisa, admite-se tal raciocínio como válido para se descrever e compreender a organização socioespacial ao longo do litoral da Amazônia, em especial, na faixa que corresponde ao litoral do estado do Pará.

Lança-se mão desse conceito por entender que, a partir dele, torna-se possível reconhecer, ao longo da costa do Salgado Paraense, características que em grande medida reforçam os traços históricos inerentes ao seu processo de formação espacial, e que repercutem sobre a atual organização e dinâmica socioespacial; revelando elementos espaciais que particularizam essa sub-região tanto no contexto da Amazônia Oriental quanto no próprio litoral do estado do Pará. Dessa forma, tal conceito destina-se à compreensão da produção da espacialidade humana que integra e particulariza a geografia do Salgado Paraense, com destaque para apreensão sobre as formas de uso e apropriação, historicamente produzidas e redefinidas, ou seja, a partir da socialização da natureza e da produção social do espaço.

Moraes (2007), ao abordar o espaço litorâneo brasileiro, chama atenção para as alternativas que se apresentam face ao quadro natural, na busca de uma definição dos limites deste espaço, as quais dizem respeito à adoção de critérios relacionados à dimensão da vida social, com destaque para dois elementos considerados fundamentais. O primeiro refere-se às divisões político-administrativas que, mesmo perante de sua artificialidade, expressam uma materialidade mais efetiva, diferente do que comumente vigora no mundo natural. Destaca, nesse plano, o papel dos municípios como exemplo, de espaços do exercício do planejamento e da ação política. O segundo elemento a ser considerado diz respeito ao padrão predominante de uso do solo que, segundo o entendimento de Moraes (2007), acaba atuando como um dado corográfico, ressaltando, sobretudo, o fator econômico como qualificador do lugar.

Para o caso do litoral do estado do Pará, apontar os municípios que dele fazem parte, para assim chegar a uma definição de seus limites, também não constitui uma tarefa tão simples, pois, dependendo do critério adotado, o

número de unidades municipais pode sofrer variações. A exemplo, do que ocorre em âmbito nacional, quando se busca estabelecer quais municípios podem ser considerados litorâneos.

Essa problemática é apontada por Moraes (2007), quando constata que o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), ao utilizar a perspectiva da “linha de costa”, o que significa não adentrar nas reentrâncias do litoral, identificava 253 municípios litorâneos no Brasil, no ano de 1991. Enquanto que o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO, ligado ao Ministério de Meio Ambiente – MMA) assinalava, no ano seguinte, 532 municípios litorâneos. Moraes (2007) considera que a discrepância de 279 municípios é bastante significativa, entendendo que ela é importante para demonstrar que, mesmo pautado em um único critério delimitador, a indicação dos municípios, os quais podem ser considerados litorâneos, não é algo tão simples.

No Pará, no curso do debate acerca da implantação do Programa de Gerenciamento Costeiro Estadual (GERCO-PA), conduzido pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico-Social do Pará (IDESP-PA), foram identificados e definidos, em termos legais e para fins de atuação do programa, 40 “municípios litorâneos”, distribuídos em três setores, conforme a subdivisão proposta para este espaço (PARÁ, 1998). Enquanto que o IBGE reconheceu 45 “municípios litorâneos” como integrantes da zona costeira do estado do Pará.

Perante este quadro de indefinições, optou-se por adotar, como ponto de partida para o desenvolvimento desta pesquisa, a delimitação do litoral paraense elaborada no âmbito do Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro (GERCO-PA), por entender que os critérios adotados neste exercício de definição dos limites deste espaço são mais abrangentes em relação à consideração das características do litoral do estado do Pará. Isso não significa dizer, em nenhum momento, que esta proposta institucional esteja isenta de controvérsias. Pelo contrário, a respeito desta proposta também há divergências quanto à delimitação dos setores litorâneos, dos municípios integrantes e do número de municípios que compõe cada setor litorâneo.

De acordo com a formulação do GERCO-PA, o litoral do Pará, ou a zona costeira do estado do Pará (terminologia utilizada pelo órgão responsável), a partir da consideração de suas características físico-naturais e socioeconômicas, pode ser dividido em três subespaços<sup>17</sup>, os quais, de certa forma, ressaltam aspectos da diversidade físico-ambiental e das formas de ocupação humana desenvolvidas no litoral deste estado. Este espaço é composto por 40 municípios considerados litorâneos<sup>18</sup>, e está assim subdividido: a) Setor 1, ou Atlântico; b) Setor 2, ou Continental-Estuarino; e c) Setor 3, ou Insular-Estuarino.

Para efeito de exemplificação acerca da falta de unidade na delimitação do litoral do Pará, em outra definição, mas que claramente deriva da formulação desenvolvida pelo GERCO-PA, Trindade Jr et al (2014) também consideram que a zona costeira do estado do Pará pode ser subdividida em três setores litorâneos. Além de ser composta por 40 municípios identificados como litorâneos. Porém, esta proposta diverge da classificação dos setores litorâneos, sobre a composição dos municípios que integram cada setor e, por fim, quanto ao número de municípios em cada um desses setores.

Nessa proposição, o litoral paraense estaria assim dividido: a) Setor 1, ou Insular Estuarino, que compreende o arquipélago do Marajó; b) Setor 2, ou Continental Estuarino, que abarca as terras da margem direita do rio Pará e a baía de Marajó, incluindo a Região Metropolitana de Belém; c) Setor 3, ou Costa Atlântico do Salgado Paraense, situado na parte nordeste do litoral do Pará. Abaixo, para efeito de comparação, segue um quadro contendo as duas propostas de delimitação da zona costeira do Pará.

---

<sup>17</sup> Baseado apenas em características físico-naturais, Alves (2005) entende que a zona costeira do estado do Pará apresenta três setores com características fisiográficas distintas: 1) Setor Costa Atlântica do Salgado Paraense, delimitado pela Baía de Marajó e o Rio Gurupí; 2) Setor Insular Estuarino, cuja delimitação corresponde à Ilha de Marajó e o Rio Amazonas; e 3) Setor Continental Estuarino, delimitado pelo Rio Pará e Baía de Marajó.

<sup>18</sup> São considerados municípios litorâneos do estado Pará, segundo a proposição do GERCO-PA (Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro: Abaetetuba, Afuá, Anajás, Ananindeua, Augusto Corrêa, Barcarena, Belém, Benevides, Bragança, Breves, Cachoeira do Arari, Colares, Chaves, Curralinho, Curuçá, Gurupá, Igarapé Miri, Limoeiro do Ajuru, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Marituba, Muaná, Ponta de Pedras, Primavera, Quatipuru, São Caetano de Odivelas, São Sebastião da Boa Vista, São João da Ponta, São João de Pirabas, Santo Antônio do Tauá, Santa Cruz do Arari, Santa Bárbara do Pará, Santarém Novo, Salinópolis, Salvaterra, Soure, Tracuateua, Vigia, Vizeu.



<b>Delimitação e Classificação da Litoral do Pará, segundo o GERCO-PA.</b>		<b>Delimitação e Classificação do Litoral do Pará, Segundo Trindade Jr et al (2014).</b>	
<b>Setor costeiro</b>	<b>Municípios</b>	<b>Setor costeiro</b>	<b>Municípios</b>
<b>Setor 1 ou Atlântico</b>	Augusto Corrêa, Bragança, Colares, Curuça, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Primavera, Quatipuru, São Caetano de Odivelas, São João da Ponta, São João de Pirabas, Santarém Novo, Salinópolis, Tracuateua, Vigia e Viseu (17 municípios)	<b>Setor 3 ou Costa Atlântica do Salgado Paraense</b>	Augusto Corrêa, Bragança, Capanema, Cachoeira do Piriá, Colares, Curuça, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Primavera, Quatipuru, São João de Pirabas, Santarém Novo, Salinópolis, Terra Alta, Tracuateua e Viseu (16 municípios)
<b>Setor 2 ou Continental Estuarino</b>	Abaetetuba, Ananindeua, Barcarena, Belém, Benevides, Igarapé Miri, Limoeiro do Ajuru, Marituba, Santo Antônio do Tauá e Santa Barbará do Pará (10 municípios)	<b>Setor 2 ou Continental Estuarino</b>	Abaetetuba, Ananindeua, Barcarena, Belém, Benevides, Colares, Marituba, São Caetano de Odivelas, São João da Ponta, Santo Antônio do Tauá, Santa Barbará do Pará e Vigia (12 municípios)
<b>Setor 3 ou Insular Estuarino</b>	Afuá, Anajás, Breves, Cachoeira do Arari, Chaves, Curralinho, Gurupá, Muaná, Ponta de Pedras, São Sebastião da Boa Vista, Santa Cruz do Arari, Salvaterra e Soure (13 municípios)	<b>Setor 1 ou Insular Estuarino</b>	Afuá, Anajás, Breves, Cachoeira do Arari, Chaves, Curralinho, Muaná, Ponta de Pedras, São Sebastião da Boa Vista, Santa Cruz do Arari, Salvaterra e Soure (12 municípios)

**Tabela 1:** Proposições com os municípios que compõem a zona costeira do Pará.

**Fonte:** Elaborado com base nas informações do GERCO-PA e Trindade Jr et al (2014).

Na comparação entre as duas propostas, percebe-se que as divergências entre elas revelam, inicialmente, diferenças com relação ao número de municípios em cada setor. Outro ponto de divergência é quanto a quais municípios podem ser considerados litorâneos. Há discordância com relação à composição dos municípios nos três setores litorâneos em ambas as propostas. A menor delas é encontrada no Setor Insular Estuarino e consiste na classificação do município de Gurpurá como litorâneo, considerado, na proposta do GERCO-PA, mas não na proposição de Trindade Jr et al (2014). As divergências mais agudas estão presentes nos setores Continental

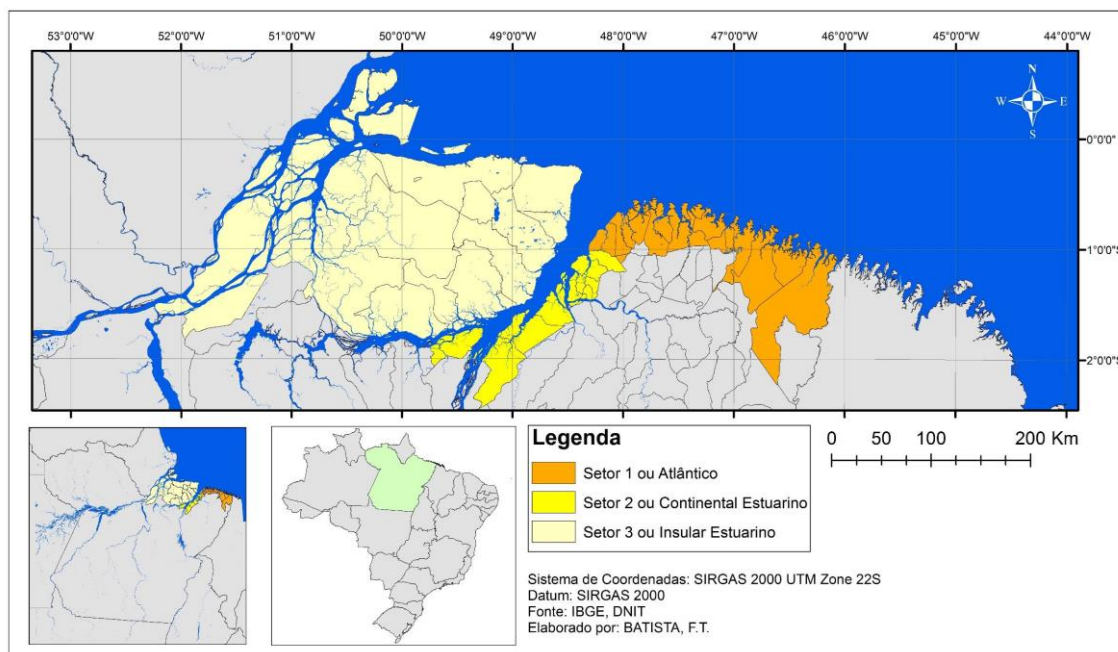
Estuarino e Costa Atlântica, a ponto de sugerirem duas possibilidades de organização distintas para os limites destes setores na costa paraense.

De acordo com a proposta do GERCO-PA, no setor Continental Estuarino, a área que se entende como zona costeira, ou setor litorâneo, estende-se até os municípios de Limoeiro do Ajuru e Igarapé Miri, adentrando, assim, na direção dos rios Tocantins e Amazonas, apresentando, como limite deste setor na direção da costa oceânica, o município de Santo Antônio do Tauá. A proposta de Trindade Jr et al (2014), por sua vez, é mais expansiva em direção da costa atlântica paraense, incluindo municípios que, na proposta do GERGO-PA, estão situados no Setor Atlântico. São eles: Colares, São Caetano de Odivelas, São João da Ponta e Vigia. Porém, é mais contida na direção aos rios Tocantins e Amazonas, estabelecendo, como limite, o município de Abaetetuba.

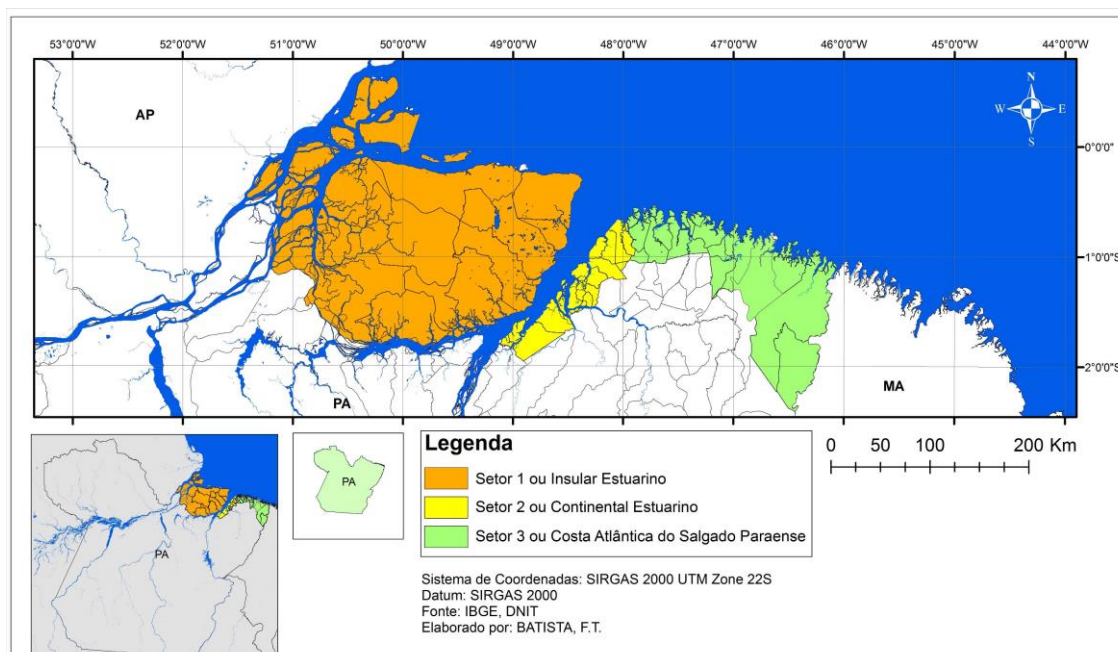
De maneira parecida, a discordância sobre os municípios que integram o setor Atlântico também remete a concepções distintas de sua delimitação. Iniciando novamente pela proposição oficial (GERCO-PA), percebe-se que este setor litorâneo é demarcado pelo município de Colares e se estende até o município de Viseu, não abarcando municípios interioranos. Limitando-se, assim, àqueles cujos territórios estão situados na costa imediata de contato com o oceano Atlântico.

Na segunda proposta, o setor litorâneo em destaque é encurtado, sendo delimitado do município de Curuçá até Viseu. Mas, diferentemente da proposição anterior, Trindade Jr et al (2014) incluem, neste setor, municípios que estão situados para além do contato com o oceano Atlântico, tais como as unidades municipais de Cachoeira do Piriá, Capanema e Terra Alta. Ampliando, assim, esse setor na direção do interior do continente do território paraense.

Para além do debate acerca das diferenças evidenciadas nas duas propostas e dos critérios utilizados para a sustentação de cada uma delas, é importante ressaltar que ambas representam possibilidades concretas de estabelecimento dos limites da zona costeira paraense, permitindo, dessa forma, estabelecer um recorte territorial do espaço litorâneo do estado do Pará.



**Mapa 3:** Localização dos Setores Litorâneos segundo a proposta do GERCO.



**Mapa 4:** Localização dos Setores Litorâneos, segundo a proposta de Trindade Jr. et al (2014).

A divisão do litoral paraense em três setores promove a incorporação de municípios que pertencem a diferentes mesorregiões e microrregiões do estado do Pará. O que pressupõe um espaço marcado por distintas dinâmicas socioespaciais, as quais influenciam diretamente na constituição de uma organização/configuração espacial não homogênea no litoral deste estado. Identificam-se, nesse espaço, municípios integrantes de três mesorregiões e nove microrregiões, conforme demonstrado na Tabela 2.

Mesorregiões	Microrregiões	Municípios
<b>Metropolitana de Belém</b>	Belém	Ananindeua, Barcarena, Belém, Benevides, Marituba, Santa Bárbara do Pará
	Castanhal	Santo Antônio do Tauá, Terra Alta
<b>Marajó</b>	Portel	Gurupá
	Furo de Brevés	Afuá, Anajás, Breves, Curralinho, São Sebastião da Boa Vista
	Arari	Cachoeira do Arari, Chaves, Muaná, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Soure
<b>Nordeste Paraense</b>	Salgado	Colares, Curuçá, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Salinópolis, São Caetano de Odivelas, São João de Pirabas, São João da Ponta, Vigia
	Bragantina	Augusto Corrêa, Bragança, Capanema, Primavera, Santarém Novo
	Cametá	Abaetetuba, Igarapé Miri, Limoeiro do Ajuru
	Guamá	Viseu, Cachoeira do Piriá

**Tabela 2:** Mesorregiões, microrregiões e municípios integrantes do litoral do Pará, segundo o GERCO-PA.

**Fonte:** Organizado pelo autor com base nas informações do IBGE.

Ao adotar como referência os critérios estabelecidos pelo Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro para definir a zona costeira do Pará (GERCO-PA), Szlafsztein (2009) ressalta algumas das principais características deste espaço, são elas: a) a extensa faixa de sedimentos lamosos cobertos por manguezais nos dois primeiros setores, fazendo do litoral paraense a maior área contínua de manguezais do planeta; b) a caracterização do setor Atlântico como uma costa estuarina irregular; a predominância de campos naturais, capoeiras e florestas secundárias nas áreas mais continentais; c) o registro de aproximadamente 44% da população

paraense<sup>19</sup> habitando nesses setores da zona costeira do estado (8%, setor Atlântico, com destaque para a distribuição heterogênea, em virtude da presença de núcleos urbanos de maior concentração, no caso, Bragança, Salinópolis e Vigia; 32% setor Continental-Estuarino, percentual que se deve à região metropolitana de Belém; e 4% no setor Insular-Estuarino); d) o baixo dinamismo econômico de grande parte do litoral, onde, com exceção da região metropolitana de Belém, predomina o desenvolvimento de atividades ligadas à pequena agricultura, a exploração dos recursos dos manguezais e a pesca como principais atividades produtivas, registrando-se ainda atividades turísticas e balneárias.

Apesar de gerais, as informações apresentadas acima por Szlafsztein (2009) podem ser utilizadas como ponto de partida para se iniciar a compreensão dos elementos inerentes à configuração/organização espacial e das dinâmicas socioespaciais do litoral do estado do Pará.

Nessa direção, com base na subdivisão do litoral paraense em três setores específicos e nas características dos municípios componentes, busca-se reconhecer alguns dos aspectos que marcam a configuração e dinâmica espacial do litoral do estado do Pará. Destaque aqui para a organização desse espaço a partir da presença das cidades enquanto forma de ocupação humana.

Entende-se que a delimitação do litoral do Pará, segundo o GERCO-PA e sua subdivisão em setores, estabelece um recorte espacial específico, e pode possibilitar a compreensão de elementos associados à organização e dinâmica socioespacial particular. Contudo, busca-se não perder de vista a interação deste espaço com os processos socioespaciais mais amplos que envolvem o estado do Pará e a Amazônia, tais como, aqueles que interferem na dinâmica e organização urbana da região, permitindo, assim, reconhecer, nesta porção da Amazônia, as características inerentes à presença das cidades litorâneas.

---

<sup>19</sup> De acordo com as informações do IBGE (2007-2010), a população que reside na área costeira do estado do Pará corresponde, atualmente, a 45,1 % do total da população do estado (população total de 7.205.913 habitantes; população residente em área costeira: 3.258.556 habitantes).

Inicia-se, então, tal exercício, com base na subdivisão do litoral do Pará em três setores, a partir da consideração das principais características das unidades municipais que integram cada um deles.

De início, destaca-se, conforme o macrodiagnóstico da Zona Costeira e Marinha, elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente (2007/2010), o qual segue a proposição do GERCO-PA, que o Setor 2 (Continental-Estuarino) apresenta-se no litoral deste estado como o espaço de maior concentração populacional. Também, pode-se afirmar, que é de maior dinamismo econômico, diversificação das formas de uso e apropriação do espaço, e, ainda, como o setor de maior ocupação urbana do litoral.

As unidades municipais que compõem este setor litorâneo estão localizadas no estuário do Golfão Marajoara, ou Estuário Amazônico, formado pela desembocadura dos rios Amazonas, Pará e Tocantins, além de outros de menor importância na hierarquia fluvial da região (BARBOSA, 2007). Em virtude disso, é destaque nesta área do litoral do Pará as volumosas descargas destes rios, que contribuem para que as correntes fluviais sejam as de maior atuação e, em conjunto com as marés, fazem predominar nesse estuário formas e processos aluviais e fluviomarinhas.

Nesse setor do litoral paraense, estão localizados a metrópole Belém e alguns municípios da região metropolitana<sup>20</sup> (Marituba, Ananindeua, estes com população superior a 100.000 e 250.000, respectivamente; e Santa Bárbara do Pará, com população menor que 20.000 habitantes). Além dos municípios de Abaetetuba e Barcarena, ambos situados na área de influência (indireta e direta, respectivamente) de empreendimentos minero-metalúrgico (um exemplo é a empresa Albras – Alumínio do Brasil, situada no município de Barcarena) e do setor portuário (Porto de Vila do Conde, localizado também no município de Barcarena).

O primeiro com um número superior a 100.00 habitantes; enquanto o segundo apresenta uma população próxima desta cifra, segundo o IBGE (2010), 99.859 habitantes. No Setor 2 (Continental-Estuarino), somente os

---

<sup>20</sup> A Região Metropolitana de Belém é composta pelos municípios de Belém (metrópole), Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal (cidades incorporadas recentemente). Destes municípios, apenas Santa Izabel e Castanhal não compõem o Setor Continental Estuarino.

municípios de Limoeiro do Ajuru (25.021 hab.), Santo Antônio do Tauá (26.672 hab.) e Santa Bárbara do Pará (17.141 hab.) apresentam população inferior a 50.000 habitantes.

Ao recorrer aos dados da demografia do Pará, cujos números fazem referência ao ano de 2010, percebe-se que, entre os municípios de maior representatividade populacional<sup>21</sup> do estado, quatro estão situados no Setor 2 (Continental-Estuarino). São eles: Belém, Ananindeua, Abaetetuba e Marituba. Belém e Ananindeua ocupam a primeira e segunda posições, respectivamente, enquanto que Abaetetuba e Marituba, respectivamente sétima e décima posições. Trata-se, portanto, não somente da área de maior concentração populacional do litoral do Pará, mas, também, de todo o estado.

O Setor 1 (Atlântico) é o que agrega o maior número de municípios, 17 no total. Em sua composição, constam municípios que integram diferentes microrregiões do Pará, como, por exemplo, a microrregião do Salgado<sup>22</sup> (todos os municípios desta microrregião estão neste setor litorâneo); a microrregião da Bragantina<sup>23</sup> e a microrregião do Guamá<sup>24</sup> (possui apenas o município de Viseu como integrante do setor Atlântico). Todas pertencentes à mesorregião do Nordeste Paraense.

Entretanto, o maior número de municípios no Setor 1 (Atlântico) contrasta com a quantidade de municípios cuja população é inferior à marca de 50.000 habitantes. Nesta porção do litoral do Pará, somente Bragança (113.227 hab.) e Viseu (57.716 hab.) têm população superior a tal número; seguidos de perto por Vigia, com população de 47.889 habitantes. Dos

---

<sup>21</sup> Com base nas informações do IBGE/Censo 2010, os dez municípios de maior população no estado do Pará são: 1) Belém (1.393.399 hab.), 2) Ananindeua (471.980 hab.), 3) Santarém (294.580 hab.), 4) Marabá (233.669 hab.), 5) Castanhal (173.149 hab.), 6) Parauapebas (153.908 hab.), 7) Abaetetuba (141.100 hab.), 8) Cametá (120.896 hab.), 9) Bragança (113.227 hab.), 10) Marituba (108.246 hab.).

<sup>22</sup> De acordo com IBGE (1990), são considerados como municípios da microrregião do Salgado: Colares, Curuçá, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Salinópolis, São Caetano de Odivelas, São João de Pirabas e Vigia.

<sup>23</sup> De acordo com IBGE (1990), são considerados como municípios da microrregião da Bragantina: Augusto Corrêa, Bonito, Bragança, Capanema, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Primavera, Santa Maria do Pará, Santarém Novo e São Francisco do Pará.

<sup>24</sup> De acordo com IBGE (1990), são considerados como municípios da microrregião do Guamá: Capitão Poço, Garrafão do Norte, Irituia, Mãe do Rio, Ourém, São Domingos do Capim, São Miguel do Guamá e Viseu.

municípios deste setor, 7 ainda registram população abaixo de 20.000 habitantes; e 8 apresentam população maior que 20.000, porém, menor que 50.000.

Por fim, o Setor 3 (Insular Estuarino), constituído por municípios da Ilha de Marajó, tem como destaque, em termos populacionais, o município de Breves, onde a população registrada atinge o número de 92.860 habitantes. Dos 13 municípios que integram este setor litorâneo, 11 apresentam população superior a 20.000 habitantes, mas inferior a 50.000. E um único município, Santa Cruz do Arari, não registra população superior a 10.000 habitantes. Este setor litorâneo é o que apresenta o menor contingente populacional, cerca de 386.166 habitantes. A fim de possibilitar uma visualização comparativa dos números populacionais, segue abaixo o Quadro 5 com os dados de população dos três setores litorâneos do Pará, com base nos últimos censos.

Ainda de posse dos dados demográficos do estado Pará, também se identifica que o Setor 2 (Continental-Estuarino) é o espaço com a maior concentração de pessoas vivendo em centros urbanos na costa paraense (e também de todo o estado do Pará). Neste setor litorâneo, a distribuição da população, segundo a diferenciação, em termos de população urbana e rural de cada município litorâneo, revela que, dos 10 municípios da porção continental-estuarina da costa paraense, 6 apresentam população citadina superior à que habita a zona rural (Abaetetuba, Ananindeua, Belém, Benevides, Marituba e Santo Antônio do Tauá); e 4 figuram entre os 10 de maior população urbana do estado do Pará (Abaetetuba, Ananindeua, Belém e Marituba), revelando que nesta área do litoral do Pará a ocupação urbana tem peso significativo na forma de apropriação e uso do solo.



Setor da Zona Costeira do Estado do Pará	Municípios Paraenses considerados litorâneos	População Municipal (Censo/IBGE/2000)	População Municipal (Censo/IBGE/2010)	Taxa (%) Crescimento População (2000/2010)
<b>Setor 1 ou Atlântico</b>	Augusto Corrêa	33.011	40.497	2,06
	Bragança	93.779	113.227	1,90
	Colares	10.632	11.381	0,68
	Curuçá	26.160	34.294	2,74
	Magalhães Barata	7.693	8.115	0,54
	Maracanã	27.571	28.376	0,29
	Marapanim	24.718	26.605	0,74
	Primavera	9.718	10.268	0,55
	Quatipuru	10.905	12.411	1,30
	São Caetano de Odivelas	15.595	16.891	0,80
	São João da Ponta	4.035	5.265	2,70
	São João de Pirabas	17.484	20.647	1,68
	Santarém Novo	5.434	6.141	1,23
	Salinópolis	33.449	37.421	1,13
	Tracuateua	22.743	27.455	1,90
	Vigia	40.176	47.889	1,77
	Vizeu	51.090	57.716	1,23
	<b>Setor 2 ou Continental Estuarino</b>	Abaetetuba	119.152	141.100
Ananindeua		393.569	471.980	1,83
Barcarena		63.268	99.859	4,67
Belém		1.280.614	1.393.399	0,85
Benevides		35.546	51.651	3,81
Igarapé Miri		52.604	58.077	0,99
Limoeiro do Ajuru		19.564	25.021	2,49
Marituba		74.429	108.246	3,82
Santo Antonio do Tauá		19.835	26.674	3,01
Santa Bárbara do Pará		11.378	17.141	4,18
<b>Setor 3 ou Insular Estuarino</b>	Afuá	29.505	35.042	1,73
	Anajás	18.322	24.759	3,06
	Breves	80.158	92.860	1,48
	Cachoeira do Arari	15.783	20.443	2,62
	Chaves	17.350	21.005	1,93
	Curralinho	20.016	28.549	3,61
	Gurupá	23.098	29.062	2,32
	Muaná	25.467	34.204	2,99
	Ponta de Pedras	18.694	25.999	3,35
	São Sebastião da Boa Vista	17.664	22.904	2,63
	Santa Cruz do Arari	5.255	8.155	4,49
	Salvaterra	15.118	20.183	2,93
Soure	15.721	23.001	3,88	

**Tabela 3:** Dados populacionais dos municípios litorâneos.

**Fonte:** Elaborado pelo autor a partir das informações disponibilizadas pelo GERCO-PA e IBGE (Censo, 2000/2010).

Entre os municípios que apresentam população rural maior que a população urbana, curiosamente, encontram-se: Barcarena que, como já mencionado, é sede de empreendimentos minero-metalúrgicos, porto, *company town* e está sobre a influência direta da metrópole Belém; e, Santa Bárbara do Pará, município que integra a Região Metropolitana de Belém, o que se explica, segundo Veloso e Trindade Jr. (2014), a partir do entendimento da forma como se deu o processo de metropolização no entorno da capital paraense, caracterizado por produzir uma malha urbana considerada mista, ora conurbada, ora descontínua. Incluindo, nesse caso, municípios tanto da Região Metropolitana de Belém, para o caso de Santa Bárbara do Pará, quanto as não oficiais desta região, no caso de Barcarena e Abaetetuba.

Igarapé Miri e Limoeiro do Ajuru são municípios mais afastados do raio de influência de Belém, porém, conectados com a metrópole, seja por vias fluviais, seja por rodovias. Abaixo segue a tabela 4 com os números da população urbana e rural dos municípios do Setor 2 (Continental-Estuarino).

Municípios	População Urbana	População Rural	População Municipal
<b>Abaetetuba</b>	82.998	58.102	141.100
<b>Ananindeua</b>	470.819	1.161	471.980
<b>Barcarena</b>	36.297	63.562	99.859
<b>Belém</b>	1.381.475	11.924	1.393.399
<b>Benevides</b>	28.912	22.739	51.651
<b>Igarapé Miri</b>	26.205	31.872	58.077
<b>Limoeiro do Ajuru</b>	6.197	18.824	25.021
<b>Marituba</b>	107.123	1.123	108.246
<b>Santo Antônio do Tauá</b>	14.871	11.803	26.674
<b>Santa Bárbara do Pará</b>	5.458	11.683	17.141

**Tabela 4:** População urbana e rural do setor 2 ou continental estuarino.

**Fonte:** Elaborado pelo autor, com base nas informações do IBGE/Censo 2010.

No Setor 1 (Atlântico) do litoral do Pará, quando se observa a distribuição da população urbana e rural nos municípios, percebe-se que os números são indicativos de que, nessa porção da costa paraense, a situação é oposta e distante da que se encontra no Setor 2 (Continental-Estuarino). No setor litorâneo em questão, registra-se que dos 17 municípios integrantes,

apenas em 5 deles (Bragança, Primavera, São João de Pirabas, Salinópolis e Vigia), a população que habita a cidade é superior a que vive no campo. E destes 5 municípios, somente Bragança, Salinópolis e Vigia apresentam diferenças significativas entre os números da população urbana e rural; sendo Bragança o único município onde a população urbana é superior ao número de 50.000 habitantes.

Nos outros 2 municípios, Primavera e São João de Pirabas, duas situações se apresentam. Na primeira situação, que se evidencia neste segundo município, percebe-se que o número da população da cidade é quase que equivalente ao número da população do campo, sendo a diferença entre tais contingentes populacionais de apenas 320 habitantes. A segunda situação que chama atenção ocorre no município de Primavera, onde, de acordo com os números da população municipal registrados no último censo (IBGE, 2010), consta um contingente de apenas 6.391 habitantes vivendo na cidade sede do município, o que pressupõe se tratar de uma pequena cidade, cujas características socioespaciais (dinâmica e organização socioespacial) tendem a se assemelhar a uma pequena vila, ou mesmo, a uma comunidade tradicional da Amazônia, comparação que se estabelece, neste momento, apenas em relação aos números da população.

Ao observar os números da população que habita a cidade e o campo no restante dos 12 municípios integrantes do Setor 1 (Atlântico), em que a última é maior, percebe-se a ocorrência de outros municípios com população citadina menor que 20.000 habitantes, em alguns casos, a cifra não chega a alcançar 10.000 habitantes. Os municípios onde tal situação se aplica são: Colares (2.510 hab.), Curuçá (5.781 hab.), Magalhães Barata (3.795 hab.), Quatipuru (5.313 hab.), São Caetano de Odivelas (6.958 hab.), São João da Ponta (1.031 hab.) Santarém Novo (1.809 hab.) e Tracuateu (7.256 hab.). Isso reforça ainda mais o pensamento sobre a tendência de se encontrar, ao longo deste segmento do litoral do Pará, cidades que mais se assemelham a pequenas vilas ou comunidades tradicionais, onde o peso da vida urbana (pautado no modo de vida e valores tidos como modernos, caracterizados, em grande medida, pelo consumo de bens e serviços) também tende a se apresentar de forma reduzida ou incipiente. Por fim, completa-se o Setor 1

(Atlântico) com os demais municípios, Augusto Corrêa, Maracanã e Marapanim, cuja população urbana está acima de 10.000 habitantes, porém, sem alcançar o número de 20.000 habitantes. Abaixo, segue a tabela 5, para melhor visualização e comparação da população urbana e rural dos municípios deste setor litorâneo.

Municípios	População Urbana	População Rural	População Municipal
<b>Augusto Corrêa</b>	18.240	22.257	40.497
<b>Bragança</b>	72.621	40.606	113.227
<b>Colares</b>	2.510	7.720	11.381
<b>Curuçá</b>	5.781	22.120	34.294
<b>Magalhães Barata</b>	3.795	4.320	8.115
<b>Maracanã</b>	11.656	16.720	28.376
<b>Marapanim</b>	11.704	14.901	26.605
<b>Primavera</b>	6.391	3.877	10.268
<b>Quatipuru</b>	5.313	7.098	12.411
<b>São Caetano de Odivelas</b>	6.958	9.933	16.891
<b>São João da Ponta</b>	1.031	4.234	5.265
<b>São João de Pirabas</b>	10.487	10.160	20.647
<b>Santarém Novo</b>	1.809	4.332	6.141
<b>Salinópolis</b>	33.391	4.030	37.421
<b>Tracuateua</b>	7.256	20.199	27.455
<b>Vigia</b>	32.353	15.536	47.889
<b>Vizeu</b>	18.397	38.319	57.716

**Tabela 5:** População urbana e rural do setor 1 ou atlântico.

**Fonte:** Elaborado pelo autor, com base nas informações do IBGE/Censo 2010.

De maneira semelhante à situação anteriormente apresentada, o Setor 3 (Insular-Estuarino) do litoral do Pará, que compreende parte das terras da ilha de Marajó, registra dados populacionais que demonstram uma superioridade da população do campo em relação à população que habita a cidade. Dos 13 municípios que integram este setor litorâneo, somente Breves (46.560 hab.), Salvaterra (12.762 hab.) e Soure (21.015 hab.) registram população citadina superior à população do campo. Porém, chama atenção o município de Breves, onde a diferença entre a população urbana e rural é de apenas 260 habitantes.

Semelhante à situação encontrada no Setor 1 (Atlântico), o Setor 3 (Insular-Estuarino) apresenta muitos municípios cujo contingente populacional que habita a cidade pode ser comparado a de uma vila ou comunidade. Chaves (2.510 hab.) e Santa Cruz do Arari (3.994 hab.) figuram como os exemplos mais significativos. Da mesma forma que para os setores litorâneos

já mencionados, segue abaixo a tabela 6 com os números da população urbana e rural dos municípios do Setor 3 (Insular Estuarino).

Municípios	População Urbana	População Rural	População Municipal
Afuá	9.478	25.564	35.042
Anajás	9.494	15.265	24.759
Breves	46.560	46.300	92.860
Cachoeira do Arari	7.356	13.087	20.443
Chaves	2.510	18.495	21.005
Curralinho	10.930	17.619	28.549
Gurupá	9.580	19.482	29.062
Muaná	14.521	19.683	34.204
Ponta de Pedras	12.424	13.575	25.999
São Sebastião da Boa Vista	9.902	13.002	22.904
Santa Cruz do Arari	3.994	4.161	8.155
Salvaterra	7.511	12.672	20.183
Soure	23.001	21.015	1.986

**Tabela 6:** População urbana e rural do setor 3 ou insular estuarino.

**Fonte:** Elaborado pelo autor, com base nas informações do IBGE/Censo 2010.

Notadamente, esses números sobre a população do litoral do estado do Pará e sua distribuição e organização chamam atenção para alguns aspectos a respeito da configuração deste espaço. Um primeiro aspecto a ser mencionado está relacionado ao caráter concentrado do assentamento populacional em apenas um dos três setores litorâneos, no caso do Setor 2 (Continental-Estuarino), o que se deve à presença da Metrópole Belém e de grande parte dos municípios que integram a sua região metropolitana. Outro aspecto interessante diz respeito ao elevado número de municípios, cuja população rural é superior à população urbana, fato que é registrado em 29 municípios, dentre os 40 classificados como litorâneos.

E, por fim, também chama atenção o considerável número de cidades consideradas pequenas (com base no critério populacional), no Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino), o que possibilita dizer que, nestes setores do litoral do Pará, o urbano ainda se apresenta bastante restrito, pelo menos em termos de critério demográfico, compreendendo uma extensa área que incorpora as mesorregião do Marajó e do Nordeste Paraense - segundo a regionalização proposta pelo IBGE.

Apesar do Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino) demonstrarem com base nos números que, no litoral paraense, é marcante a

participação da população do campo em relação a da cidade, na grande maioria dos municípios, é necessário deixar claro que, no estado do Pará, 68,5% da população vive nas cidades e 31,5%, no campo (IDESP, 2014)<sup>25</sup>. E ainda, que o crescimento populacional do estado é superior nas áreas urbanas, como revela a taxa anual de crescimento da população paraense, que é 2,34% nas áreas urbanas e de 1,42%, nas áreas rurais (IDESP, 2014).

Esses números confirmam uma tendência já evidenciada, no estado do Pará, a partir dos anos de 1970, quando se observava, no censo demográfico da região Norte deste ano que, 62,8% da população considerada urbana estava concentrada no Pará, com a maior parcela deste contingente populacional concentrada nas cidades situadas às margens dos rios. Exceção às cidades de Castanhal e Capanema (cidades situadas na mesorregião do Nordeste Paraense), cujas dinâmicas socioespaciais estavam associadas à presença da antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança (1883-1965) e à colonização de base agrícola do nordeste paraense, iniciada no período áureo da exploração econômica da borracha. Exploração essa voltada, neste contexto histórico, ao propósito de abastecimento da capital com produtos oriundos da agricultura (PINHEIRO et al, 2010).

Tendência de crescimento que se consolida (porém, não mais com uma concentração populacional exatamente nas mesmas cidades em destaque, na década de 1970), segundo Pinheiro et al (2011), quando se observa que o crescimento populacional do estado do Pará, no período de 2000-2007 (que atingiu a marca de 873.266 habitantes), é superior à soma total do crescimento dos demais estados da região Norte (atingindo o número de 749.136 habitantes), fazendo deste estado o mais dinâmico da região. Dados que ressaltam a importância do estado Pará na compreensão da dinâmica populacional da Amazônia, assim como, para o entendimento de aspectos atrelados à dinâmica socioeconômica e à reestruturação da rede urbana da região.

As características do assentamento populacional, no litoral do estado do Pará, possibilitam visualizar, grosso modo, uma configuração do espaço

---

<sup>25</sup> Para Pinheiro et al (2011), a população urbana do estado do Pará atingiu o percentual de 70,05%, no ano de 2007, e a população rural caiu para 29,97.

marcada pela forte concentração populacional no entorno da Metrópole Belém e uma vasta área onde a população se encontra dispersa, agrupada em pequenas cidades e vilas/comunidades rurais, com alguns poucos pontos de concentração urbana, como demonstram os quadros apresentados anteriormente, confirmando assim algumas das apreensões de Moraes (2007) sobre a ocupação do litoral setentrional do Brasil. Aspectos que remetem à identificação e compreensão das dinâmicas socioespaciais que corroboraram para a configuração deste quadro no litoral paraense que, por sua vez, evoca elementos histórico-geográficos que fizeram parte do processo de formação do estado Pará. Assim como ressaltam as transformações recentes promovidas no território paraense, as quais estão associadas às mudanças no padrão de organização do espaço regional.

Sobre este aspecto, Pinheiro et al (2011), ao tratarem da dinâmica urbana recente do estado do Pará, a partir das tendências da distribuição da população, indicam, com base nos números censitários da década de 1970 até ano de 2007, algumas mudanças de caráter demográfico que reforçam tanto o papel do Pará, em termos de crescimento populacional na região Norte quanto sinalizam para mudanças recentes relacionadas à dinâmica da população neste estado, as quais refletem também a configuração espacial do litoral paraense.

No quadro elaborado por Pinheiro et al (2011), pode-se observar algumas das mudanças ocorridas na distribuição da população urbana do Pará, as quais estão associadas, pode-se dizer, às transformações econômicas e socioespaciais evidenciadas ao longo do processo de formação da Amazônia, e que repercutiram na organização do território paraense. Neste quadro, são apresentados, a cada década, os dez principais municípios do Pará em termos de participação da população urbana, dando indícios de transformações socioespaciais significativas, ocorridas no território do Pará, a partir da segunda metade do século XX, as quais também são perceptíveis no litoral deste estado.

Local de residência	1970		1980			1991			2000			2007		
Brasil	52.097.260		80.437.32			110.990.990			137.925.238			189.335.191		
Pará	1.021.195		1.666.993			2.596.388			4.122.10			4.949.50		
Belém	602.829	59,03	Belém	824.405	49,45	Belém	849.187	32,7	Belém	1.272.354	30,87	Belém	1.399.689	28,27
Santarém	61.324	6,00	Santarém	111.493	6,68	Santarém	180.018	6,93	Ananindeu	392.627	9,52	Ananindeua	483.116	9,76
Castanhal	25.667	2,51	Castanhal	53.317	3,19	Marabá	102.435	3,94	Santarém	186.297	4,52	Santarém	242.652	4,9
Bragança	20.098	1,97	Marabá	41.752	2,50	Castanhal	92.852	3,57	Marabá	134.373	3,26	Marabá	175.020	3,53
Abaetetub	19.785	1,94	Bragança	35.949	2,15	Ananindeu	74.051	2,85	Castanhal	121.249	2,94	Castanhal	137.226	2,77
Capanem	16.670	1,63	Abaetetuba	33.748	2,02	Itaituba	62.186	2,39	Abaetetub	70.843	1,71	Parauapeba	118.847	2,4
Marabá	14.569	1,42	Conceição do Araguaia	33.189	1,99	Abaetetub	56.389	2,17	Marituba	64.884	1,57	Tucuruí	85.426	1,72
Vigia	11.681	1,14	Capanema	29.541	1,77	Altamira	50.145	1,93	Itaituba	64.486	1,56	Itaituba	82.495	1,66
Alenquer	11.367	1,11	Tucuruí	27.308	1,63	Bragança	49.600	1,91	Altamira	62.285	1,51	Marituba	81.420	1,64
Cametá	10.981	1,07	Altamira	26.905	1,61	Tucuruí	46.014	1,77	Tucuruí	60.918	1,47	Abaetetuba	77.792	1,57
Demais município	262.643	25,72	Demais município	449.386	27,01	Demais município	1.033.51	39,84	Demais município	1.691.79	41,04	Demais município	2.065.82	41,78

**Tabela 7:** População urbana residente no estado do Pará por municípios ranqueados, segundo tamanho populacional em 1970, 1980, 1991, 2000 e 2007.

**Fonte:** Reproduzido de Pinheiro et al (2010).



De acordo com Pinheiro et al (2011), os números sobre a população urbana dos dez municípios mais bem ranqueados no Pará, assim como as perceptíveis alterações de posição e substituições entre as unidades municipais evidenciadas no quadro, não podem ser interpretados apenas enquanto mudanças de natureza demográfica, haja vista que eles também seguem as dinâmicas inerentes às mudanças ocorridas no padrão de organização espacial da região, ou seja, na produção da configuração regional. Neste sentido, os autores destacam, inicialmente, as mudanças referentes à relação da população urbana e a importância de algumas cidades na dinâmica socioeconômica do estado, ressaltando que, no passado, as cidades que mais se destacavam no âmbito desta relação eram aquelas localizadas às margens dos rios e as do nordeste paraense (o que perdurou até a década de 1970). Atualmente, entre as cidades de maior destaque no estado estão algumas localizadas na Região Metropolitana de Belém (Belém, Ananindeua e Marituba), aquelas classificadas como polos regionais (Marabá, Santarém e Castanhal) e as que foram dinamizadas em função da implantação de eixos rodoviários (estaduais e federais) e/ou empreendimentos econômicos (Parauapebas, Marituba, Abaetetuba).

Pinheiro et al (2011) também chamam atenção para a diminuição da participação da população urbana de Belém na dinâmica populacional do Pará. Observam que, ao longo das décadas, especificamente, a partir de 1980, esta participação sofre uma redução, passando de 49,45% para 32,70%, em 1991; na década seguinte (2000) para 30,87%, e atingindo o percentual de 28,27%, no ano de 2007. Movimento que está associado a um processo espacial vigente em outras metrópoles do país, a desconcentração da população urbana, a qual Santos (2008) denominou de desmetropolização<sup>26</sup>. Seguindo uma tendência nacional, no estado do Pará, os números mostram que a região metropolitana tem crescido mais que a metrópole, acompanhado do

---

<sup>26</sup> De acordo com Santos (2008), os mesmos números que demonstram um processo de metropolização possibilitam também outra interpretação, quando orientados para a apreensão do processo de macrourbanização. Ao considerar a desagregação maior da população urbana, segundo o tamanho dos aglomerados, pode-se chegar à conclusão de que, paralelamente ao crescimento cumulativo das maiores cidades do país, estaria havendo um fenômeno de desmetropolização, que pode ser definido, segundo o autor, pela repartição com outros grandes núcleos, de novos contingentes da população urbana.

crescimento expressivo de pequenas e médias cidades em outras partes do território estadual. Porém, para os autores, não significa dizer que a metrópole Belém tenha perdido importância – ou mesmo deixado de crescer –, pois, com base nos dados da tabela 7, a capital do estado continua mantendo o ritmo de crescimento desde a década de 1970. No caso do crescimento da população urbana de algumas pequenas e médias cidades do estado, reforça-se a relação deste com as áreas de maior investimento econômico, pois, como apontam Pinheiro et al (2011), com exceção das três cidades da Região Metropolitana de Belém (Ananindeua, Belém e Marituba), as demais cidades (entre as 10 mais importantes do estado) tiveram sua dinâmica socioeconômica atingida por empreendimentos econômicos e/ou por políticas territoriais.

Por fim, deve-se mencionar que a participação da população dos municípios que não estão entre os dez apontados na tabela 7 passou de 39,84%, em 1991, para 41,78%, em 2007. Reforçando a ideia dos autores sobre a forma difusa e dispersa como os investimentos econômicos e infraestruturais têm se dado no estado do Pará, responsáveis pela dinamização socioeconômica e atração/mobilização da mão de obra neste estado, as quais não se concentram, atualmente, apenas na metrópole de Belém (PINHEIRO et al, 2011).

Quando se observa a composição do quadro com os dez municípios de maior participação na população urbana do estado do Pará, percebe-se, com base na consideração da área delimitada como o litoral do estado aqui adotada, a presença de alguns municípios litorâneos integrando a lista. Na década de 1970, por exemplo, o Setor 1 (Atlântico) estava representado pelos municípios de Bragança e Vigia (e Capanema, caso se considere a proposta de delimitação de Trindade Jr. et al (2014) e o Setor 2 (Continental-Estuarino), por Belém e Abaetetuba. Porém, não se registra a presença de municípios do Setor 3 (Insular-Estuarino), ao longo do período de tempo mencionado no quadro em questão. É importante ressaltar que, os municípios litorâneos presentes na tabela 7, para Pinheiro et al (2011), são considerados espaços que se estruturam a partir de dinâmicas socioespaciais ligadas aos rios, para o caso de Belém e Abaetetuba, e do nordeste paraense, onde a implantação da

estrada de ferro Belém-Bragança foi um importante vetor de organização do espaço, principalmente, para o município de Bragança.

A tabela 7 também revela a existência de um movimento de troca de posições e, mesmo, de substituição de municípios litorâneos presentes ao longo do período de tempo representado, denotando, ainda que em termos de dinâmica e participação da população urbana no Pará, as formas diferenciadas com que os processos espaciais atingiram o estado e a Amazônia, relegando grande parte do litoral paraense a um segundo plano.

Na década de 1980, o número de municípios litorâneos, entre os 10 com maior população urbana, caiu para três, com Vigia saindo da lista, permanecendo somente Abaetetuba, Bragança e Belém. Em 1991, o número de municípios litorâneos nesta lista subiu novamente para quatro, permanecendo a capital Belém como principal cidade do estado (apesar de já apresentar diminuição na sua taxa de crescimento); Abaetetuba e Bragança estão caindo para nona posição (apesar de apresentar relativo crescimento em relação à década anterior). Junta-se a esses três municípios, Ananindeua, pertencente à Região Metropolitana de Belém, passando a ocupar, já nesta década, a quinta posição entre os municípios de maior população urbana do Pará. Em 2000, o litoral mantém quatro municípios entre os dez, mas todos pertencentes ao Setor 2 (Continental-Estuarino); Belém, sempre na primeira posição; Abaetetuba, Ananindeua (assumindo nesta década o posto de segunda maior em população urbana do estado); e Marituba, também da região metropolitana. Nesta década, com a saída de Bragança, o Setor 1 (Atlântico) deixa de possuir representante entre os dez municípios mais bem ranqueados do Pará.

E, por fim, o ano de 2007, houve a permanência ainda dos quatro municípios presentes no ano 2000, porém, com algumas trocas de posições. Belém e Ananindeua mantêm a primeira e segunda colocações, mas Abaetetuba e Marituba, que ocupavam, respectivamente, sexta e sétima posições, passaram a ocupar, neste ano, a décima e nona colocações. Apesar dessas quedas, este ano reforça a participação do Setor 2 (Continental-Estuarino) como o espaço de maior ocupação urbana do litoral do Pará, assim

como também reforça a baixa participação na dinâmica urbana do estado dos municípios do Setor 1 (Atlântico) e do Setor 3 (Insular-Estuarino).

A dinâmica da população urbana, evidenciada no quadro, conforme já mencionado por Pinheiro et al (2011), não pode ser desatrelada do conjunto das transformações socioespaciais ocorridas no território paraense, uma vez que são produto da instauração de um novo padrão de organização do espaço amazônico, que teve início a partir de 1960. Este denominado por Gonçalves (2001) de padrão “estrada-terra-firme-subsolo”, para assim demonstrar a diferença do padrão de organização do espaço, que foi historicamente produzido até esta década, cujas atividades econômicas (extrativismo florestal e agricultura de várzea), a concentração da população e a circulação de mercadorias e pessoas se deram, primordialmente, nos espaços situados às margens dos rios da região, num padrão de organização do espaço denominado pelo autor de “rio-várzea-floresta”.

Nesse novo padrão de organização do espaço regional, ressalta-se, grosso modo, a perda da importância do rio para as atuais atividades produtivas desenvolvidas na Amazônia, em relação aos eixos rodoviários que passaram a assumir o papel de principais eixos de circulação e integração intra e inter-regionais, assim como de ocupação do espaço e produção do urbano. Trata-se, portanto, de um novo padrão de organização socioespacial da Amazônia.

O trabalho recentemente desenvolvido pelo IDESP (2014) revela que os maiores índices de crescimento da população urbana, atualmente, são registrados nas cidades médias e pequenas (o que já vem sendo observado desde década de 1960, quando da inserção da Amazônia em uma nova lógica de ocupação), em geral localizadas fora do eixo metropolitano, superando, inclusive, os números referentes à metrópole de Belém.

Tais mudanças têm sido consideradas como um fato novo no processo de urbanização da Amazônia, no início do século XXI, revelando a redução da primazia histórica das cidades de Belém e Manaus na região, devido à crescente importância de metrópoles extra regionais e de cidades de porte médio no cenário urbano da região, contribuindo, assim, para o rompimento do

tradicional padrão dendrítico da rede urbana em algumas áreas (PINHEIRO et al, 2010).

No caso do Pará, uma manifestação deste fato é apontada a partir do adensamento de cidades na mesorregião do Sudeste Paraense, estendendo-se de Marabá à Redenção, interiorizando, assim, o processo de urbanização que antes esteve restrito ao eixo da rodovia BR – 010 (Belém-Brasília). Em termos populacionais, isto contribuiu para a relativização da centralidade de Belém no contexto regional (desconcentração urbana), o que não aconteceu até década de 1960, quando lhe fora conferido um grande papel de destaque, uma vez que concentrava as principais atividades econômicas e culturais do estado (TRINDADE JR. e PEREIRA, 2007).

Para Trindade Jr. (1998), isto não significa dizer, necessariamente, que a capital do estado do Pará tenha perdido sua importância na cena urbana amazônica, pois entende que a metrópole passa a assumir a função de “centro urbano relacional”, voltando-se ao desenvolvimento de coleta de informações, armazenamento, classificação, manipulação e utilização a serviço de agentes econômicos, além de se manter como o destino final da mão de obra móvel e polivalente que se desloca na região; mantendo, assim, um papel concentrador na rede urbana da Amazônia e do estado do Pará.

Na atual configuração da rede urbana do Pará, destacam-se as cidades médias de Santarém (Oeste do Pará), Marabá (Sudeste do Pará) e Castanhal (Nordeste do Pará) (TRINDADE JR. e PEREIRA, 2007; IDESP, 2014) e um conjunto de cidades pequenas, situadas fora do eixo metropolitano. A maior parte delas localizada na região sudeste do estado. Esta região do estado, segundo o estudo, foi favorecida pela abertura de rodovias (PA-150, PA-279, BR-422, BR-222 e BR-230) e instalação de empreendimentos ligados à mineração (investimentos econômicos externos, em sua maior parte) e pecuária (de corte e produção leiteira), o que tem colocado a região entre a de maior participação do PIB do estado (IDESP, 2014).

Das três cidades médias mencionadas, destaca-se a importância que cada uma delas desempenha no território paraense e em suas sub-regiões: Santarém se destaca por sua influência no oeste e sudoeste do Pará, sendo

considerada um importante entreposto comercial e ponto nodal entre os estados do Amazonas e Mato Grosso; Marabá é considerada uma cidade de grandes investimentos realizados na região e tem forte influência sobre o sudeste e sul do Pará; e, por fim, Castanhal, considerada como polo regional do nordeste paraense, polarizando, inclusive, alguns municípios litorâneos do Setor 1 (Atlântico).

No caso das cidades pequenas, o destaque é a influência direta ou indireta de investimentos ligados a empreendimentos econômicos que desenvolvem atividades de exploração mineral (a exemplo do projeto ferro Carajás), a criação de infraestrutura, como no caso da usina hidrelétrica de Tucuruí, os polos agropecuários, a atividade de exploração madeireira e carvoejamento e a expansão da fronteira agrícola (IDESP, 2014).

No sentido contrário aos números que demonstram um elevado incremento populacional de algumas áreas do território paraense (principalmente no sudeste do Pará), em função da dinâmica das atividades econômicas já mencionadas, também se registram áreas do estado onde tem ocorrido uma diminuição demográfica (PINHEIRO et al, 2010, 2011; IDESP, 2014), nas quais se fazem presentes alguns municípios do litoral do Pará.

Pinheiro et al (2010, 2011) e IDESP (2014) demonstram que a mesorregião do Nordeste Paraense se apresenta como a região que registra diminuição demográfica. Nesta parte do Pará, a produção agrícola, de base familiar e extrativista, e o baixo nível de modernização tecnológica são predominantes. Entende-se, ainda, que a extinção da Estrada de Ferro Belém-Bragança e a abertura de novos eixos criados, a partir das rodovias BR-316 e BR-010, provocaram mudanças significativas na organização socioespacial da região, com destaque para a estagnação econômica ao longo do trecho da ferrovia e a dinamização e revigoração de cidades como Castanhal, Santa Maria do Pará e Capanema. No estudo do IDESP (2014), a tabela 8 apresenta alguns dos municípios paraenses com taxa negativa de crescimento em relação à população urbana, dos quais somente Jacareacanga e Curionópolis não pertencem à mesorregião em destaque.

Municípios	População urbana (2000)	População urbana (2010)	Taxa geométrica de crescimento (2000-2010) %	Saldo Populacional
Jacareacanga	5.670	4.930	-1,39	-740
São João da Ponta	1.163	1.031	-1,20	-132
Magalhães Barata	4.183	3.795	-0,97	-388
Curionópolis	13.250	12.530	-0,56	-720
Bujaru	8.143	8.099	-0,05	-44
Maracanã	11.712	11.656	-0,05	-56

**Tabela 8:** Municípios do Pará com taxas negativas de crescimento da população urbana (2000-2010).

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.

Em Pinheiro et al (2010, 2011), a tabela 9 apresenta os municípios com taxas de incremento inferior da população urbana, no período de 2000 a 2007. Neste quadro, o número de municípios é maior que o apresentado no trabalho do IDESP (2014), mas existe uma composição marcada pela maioria dos municípios da mesorregião do Nordeste Paraense, as exceções são os municípios de Curionópolis (cuja taxa negativa se deve ao fim da atividade garimpeira), Almerim e Terra Santa (ambas situadas na região do baixo Amazonas).

Municípios	População 2000	População 2007	Taxa de incremento 2000/2007	Saldo populacional
Magalhães Barata	3.978	3.592	-1,45	-386
Curionópolis	13.250	12.101	-1,29	-1.149
Nova Timboteua	4.985	4.669	-0,93	-316
São Francisco do Pará	4.907	4.612	-0,88	-295
Maracanã	11.712	11.199	-0,64	-513
Terra Santa	10.965	10.569	-0,52	-396
Marapanim	9.490	9.256	-0,36	-234
Almeirim	18.916	18.458	-0,35	-458
Pará	4.120.693	4.949.502	2,65	828.809

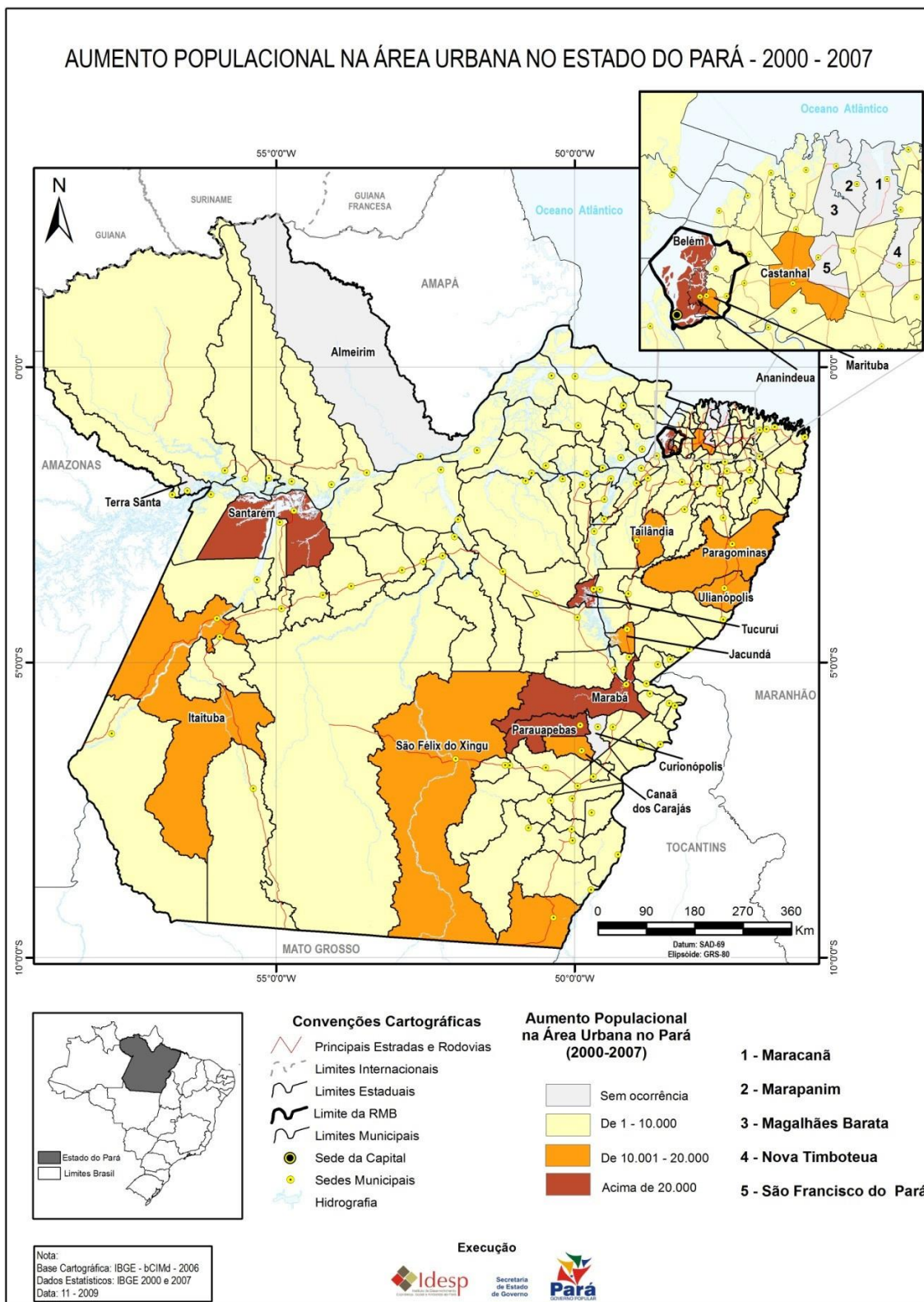
**Tabela 9:** Municípios com taxa de incremento inferior entre 2000 e 2007.

**Fonte:** Extraído de Pinheiro et al (2010, 2011).

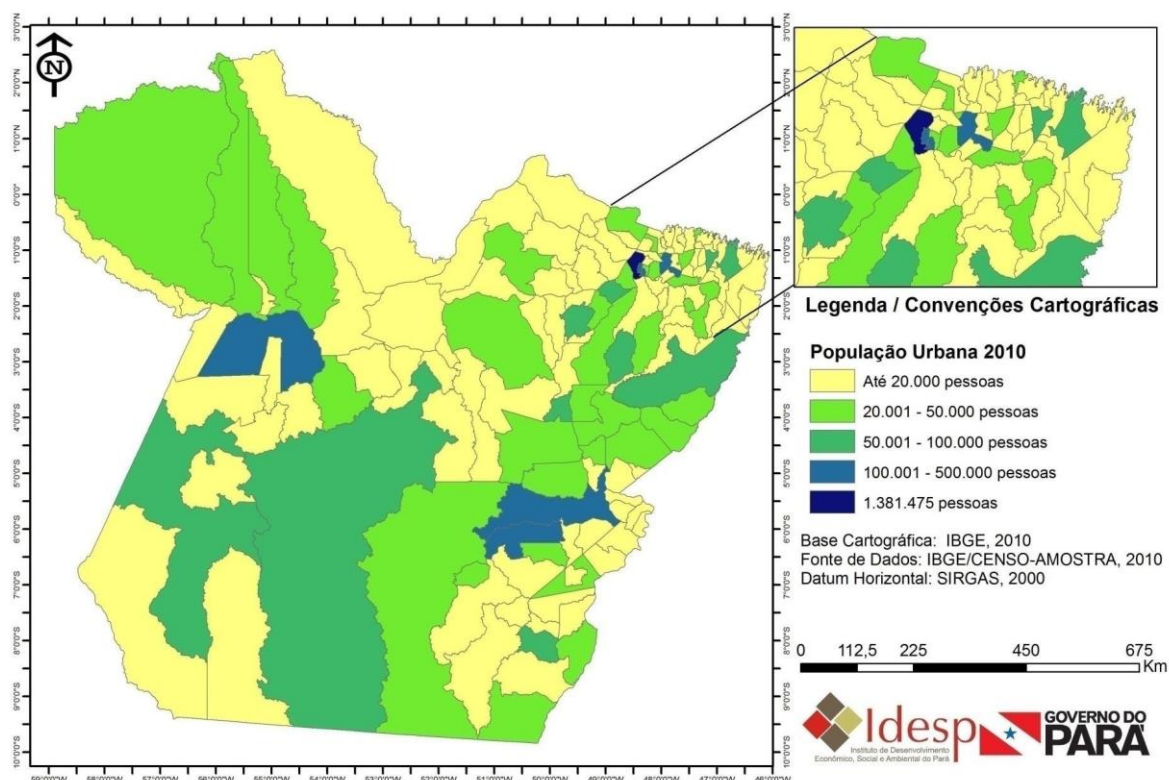
Nas duas formas aqui utilizadas para expressar a taxa negativa de crescimento da população urbana de alguns municípios do Pará, principalmente daqueles situados na mesorregião do Nordeste Paraense, chama atenção a presença de alguns municípios litorâneos do Setor 1 (Atlântico), quatro no total. São eles: Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim

e São João da Ponta, que reforçam a concepção de uma configuração espacial do litoral marcada, significativamente, pela presença de pequenas cidades, cujas dinâmicas socioespaciais não permitem estabelecer os limites rígidos de seus conteúdos sociais, no que se refere à presença de modos de vida urbano e rural. Muito embora o critério demográfico não deva ser considerado como determinante para a definição da natureza de um fenômeno social, não se pode negar que, para o caso desta parte do litoral paraense, ele é um importante indicativo de uma situação geográfica peculiar, que decorre das mudanças na organização espacial do estado do Pará. Abaixo, os Mapas 5 e 6 ajudam a visualizar a espacialização da população urbana no estado, possibilitando, inclusive, observar este fenômeno no litoral.





**Mapa 5:** Espacialização da população urbana do Pará (2000-2007).  
 Fonte: Extraído de Pinheiro et al (2010).



**Mapa 6:** População urbana dos municípios do Pará (2010).  
 Fonte: Extraído do IDESP (2014).

Nos Mapas 5 e 6, a representação da distribuição espacial da população urbana, no estado Pará, possibilita um melhor entendimento acerca dos números apresentados até o momento, e também, de modo específico, da população do litoral paraense.

No mapa 5, no destaque aos cinco municípios da mesorregião do nordeste paraense que não apresentaram crescimento em termos de população urbana (dos quais três são litorâneos, Maracanã, Marapanim e Magalhães Barata), demonstra-se, também, que outros municípios do litoral do Pará apresentaram crescimento da população urbana (porém, considerado pequeno na relação que se estabelece entre crescimento e o quantitativo expresso na legenda do mapa), de acordo com a legenda, entre 1 a 10.000 habitantes, o que ocorreu, principalmente, nos municípios litorâneos do Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino).

O mapa 6 também revela que muitos municípios do litoral do Pará, novamente, a maioria do Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino), estão

entre aqueles onde a população urbana não ultrapassa a faixa de 20.000 habitantes. As exceções presentes no mapa são os municípios de Soure e Breves, no Setor 3 (Insular-Estuarino); e Vigia, Salinópolis e Bragança, no Setor 1 (Atlântico), confirmando, assim, uma característica evidenciada nos quadros já apresentados.

Outro aspecto relevante a ser considerado na apreensão da configuração espacial do litoral do Pará diz respeito à espacialização das atividades econômicas e dos setores produtivos. Isto porque, entende-se que as atividades econômicas são um importante fator de organização do espaço (cidade, campo, região, etc.) revelando, portanto, uma dimensão espacial, o que faz do espaço uma condição indispensável para implantação e desenvolvimento de certos setores e atividades econômicas.

Nesse sentido, o interesse é destacar a relação entre os setores e atividades econômicas ali presentes e sua influência na organização socioespacial dos municípios do litoral paraense, ressaltando, inclusive, sua participação no contexto econômico do estado. Considera-se que esta variável é importante para identificar possíveis transformações na organização espacial da costa paraense, as quais podem se manifestar a partir da dinâmica urbana das cidades litorâneas, bem como na força das atividades econômicas na organização destas formas geográficas, sejam elas implementadas na forma de investimentos públicos e/ou privados, em setores estratégicos.

Ressalta-se que, no bojo das transformações promovidas pelos investimentos econômicos sobre a dinâmica urbana de uma cidade, ou de uma região, os fluxos migratórios e a modernização do território constituem-se em fatores significativos para a apreensão da configuração espacial, uma vez que permitem distinguir áreas de atração ou repulsão de pessoas e investimentos econômicos, ajudando, dessa forma, a entender certas tendências na produção de uma nova configuração do espaço.

Para isso, parte-se da concepção de que a configuração espacial do Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Pará (ainda que não seja o único recurso) pode ser utilizado como um importante instrumento para promover a leitura sobre a dinâmica econômica no território do estado, possibilitando

identificar áreas de polarização econômica e áreas pouco dinâmicas ou polarizadas.

Nesta perspectiva, destaca-se a consideração de dados e informações secundárias a respeito do Produto Interno Bruto (PIB) e da dinâmica econômica e produtiva do estado do Pará, ressaltando a participação de algumas unidades municipais litorâneas no âmbito da economia do estado. Tem-se, neste sentido, como principal fonte de consulta destes dados e informações, o trabalho elaborado pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (IDESP), publicado no ano de 2014.

Nesta publicação, dentre os diversos temas abordados, apresenta-se uma análise da dinâmica econômica e produtiva recente do estado, com base nas informações referentes ao PIB, no período compreendido entre 2000 a 2010. Entendido como um indicador econômico utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua principal finalidade é mensurar o total de bens e serviços produzidos pelas unidades produtivas de uma determinada localidade (cidade, municípios, país), em um determinado período de tempo.

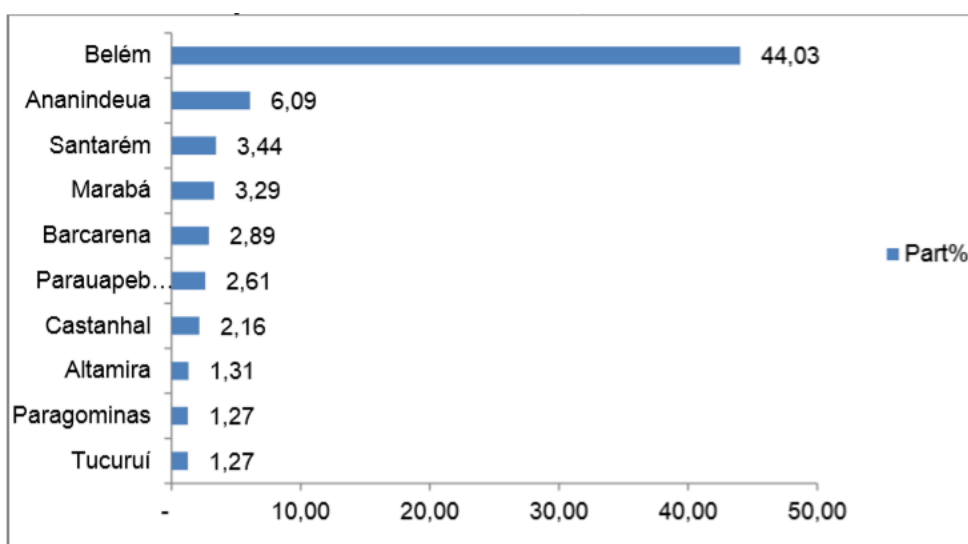
Um aspecto ressaltado pelo IDESP (2014) diz respeito à participação dos setores econômicos no valor adicionado ao PIB do Pará, em 2000. Sobre este ponto, o trabalho revela que o setor de serviços participou com 60,86% do valor adicionado ao PIB, enquanto que outros setores, o industrial e o agropecuário, participaram com 27,92% e 11,22%, respectivamente.

Diante de tais percentuais sobre a economia do Pará, chama a atenção o setor de serviços, cuja expressiva participação no PIB estadual enfatiza a importância de alguns municípios, dentre os quais, destacam-se Belém e Ananindeua, na Região Metropolitana de Belém; Santarém (baixo amazonas) e Marabá (sudeste paraense); e Barcarena, Parauapebas, Castanhal, Altamira, Paragominas e Tucuruí, considerados importantes e dinâmicos centros sub-regionais e locais. Em alguns destes municípios, a maior parte da população urbana empregada neste setor da economia (trabalhadores formais) está vinculada ao emprego público, ao comércio e à prestação de serviços ligados à mineração, exploração florestal, entre outros. Por meio da utilização de gráficos, o trabalho do IDESP (2014) resalta os

municípios de maior participação no PIB do Pará, segundo os setores econômicos.

No Gráfico 1 sobre o setor de serviços, dá-se ênfase ao percentual do valor adicionado por este setor na composição do PIB. Nele, ressalta-se a grande centralidade exercida por Belém na concentração e oferta dos serviços existentes no estado do Pará. Alia-se, ainda, o fato da metrópole se apresentar como o espaço onde os investimentos se dão, em grande monta, acompanhados da implementação de investimentos em infraestrutura, transporte e comunicação, possibilitando as condições gerais para as atividades de prestação de serviços (com destaque para aqueles ligados a gestão do capital). Apresentando-se, portanto, como a porção do território paraense de maior densidade técnica.

Em função da expressiva participação de Belém neste setor da economia, atribui-se a esta cidade uma forte especialização no setor, polarizando uma considerável parte do estado: além da própria Região Metropolitana, o Nordeste Paraense, o Marajó e parte do Sudeste do Pará (PINHEIRO et al, 2010, 2011).



**Gráfico 1:** Municípios com maiores valores adicionados no setor de serviços no PIB do Pará, 2000.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.

Como se observa, entre os dez municípios com maior destaque neste setor para a geração do PIB, apenas três são municípios litorâneos, no caso, Ananindeua, Barcarena e Belém, situados no Setor 2 (Continental-Estuarino).

Em contrapartida, não se identifica a participação de municípios litorâneos dos Setores 1 (Atlântico) e 3 (Insular-Estuarino), reforçando pelo menos duas impressões iniciais. Uma que se relaciona à presença de muitos municípios com população rural superior à urbana, o que pressupõe a presença de cidades (sedes municipais) pouco dinâmicas economicamente, onde predominam serviços básicos (comércio, saúde, educação etc.), com abrangência restrita ao próprio município e entorno imediato. A outra impressão refere-se à influência de Belém sobre o restante do litoral paraense como um todo, principal cidade de destino dos que procuram serviços mais especializados e com maior grau de complexidade (atendimento médico da rede pública e privada, educação básica e superior pública e privada etc.).

Mesmo não aparecendo entre os dez municípios que se destacam no setor de serviços, é importante ressaltar a presença de municípios cuja sede cumpre um importante papel na concentração e oferta de serviços no litoral, com destaque para Breves, na Ilha de Marajó (setor insular-estuarino), e Bragança, no nordeste paraense. No caso de Breves, destacam-se serviços ligados ao transporte fluvial de mercadorias, linhas privadas de passageiros, telecomunicações e serviços bancários e, principalmente, serviços públicos atrelados às áreas da saúde e educação, polarizando assim grande parte da mesorregião do Marajó.

Com relação à Bragança, cuja população urbana já ultrapassa a casa de 100.000 habitantes, destaca-se a relevância da atividade pesqueira (pesca marítima) como um importante vetor de atração de serviços, sobretudo, comerciais, bancários, manutenção de embarcações, comercialização de produtos e subprodutos do pescado, dentre outros, fazendo desta cidade um importante centro urbano na microrregião da bragantina (PINHEIRO et al 2010, 2011). Diferentemente do que ocorre em relação à Ilha de Marajó (cujo acesso a Belém se dá por meio fluvial e aéreo), nos municípios litorâneos situados na mesorregião do nordeste paraense (Microrregião do Salgado e alguns da Bragantina), a demanda por serviços fora do município de certa forma é

possibilitada em função do acesso e interligação rodoviária à cidade de Castanhal (cidade média do nordeste paraense), ou à Belém<sup>27</sup>.

De acordo com o IDESP (2014), a indústria se apresentou como o segundo setor econômico de maior participação no PIB do estado do Pará, correspondendo a 27,97% do total, em 2000. É importante frisar que esta atividade constituiu uma das mais importantes estratégias para introdução do capital na Amazônia, sobretudo, na porção do território que Becker (1994) denomina de Amazônia Oriental, em grande medida, corresponde ao território paraense. Dentre os dez municípios com maior participação no setor da indústria, apontados pelo IDESP (2014), diferentemente do setor de comércio e serviços, Belém não é o principal centro. No ano em questão, os municípios de Parauapebas e Barcarena ocuparam as primeiras posições e Belém a terceira. Nos dois primeiros municípios, o desenvolvimento da atividade industrial esteve atrelado aos grandes empreendimentos minero-metalúrgico. Em Parauapebas, o grande destaque é para exploração do minério de ferro, cuja produção é escoada pelo porto de São Luís – MA, de onde é exportada para o mercado internacional. Enquanto que em Barcarena, destaca-se a produção de lingotes de alumínio, também voltada ao mercado estrangeiro e exportado pelo porto de Vila do Conde, situado no município.

Em Belém (assim como em Ananindeua, que aparece na sexta colocação), a presença da atividade industrial não está ligada às atividades mineradoras e encontra-se organizada em distrito industrial. Segundo Castro e Marin (1993), a atividade industrial na capital Belém tem como características a presença de um parque industrial instável, com a predominância de capital regional e nacional, com produção voltada para exportação, destacando-se os produtos ligados ao setor madeireiro e têxtil.

Os municípios de Marabá, Castanhal e Santarém também figuram entre os dez de maior destaque no setor industrial, porém, com fases distintas de desenvolvimento. Em Marabá, o setor em questão já se encontra consolidado, com grande destaque para a atividade siderúrgica, o que não era o caso de Castanhal e Santarém, onde o setor vivia o momento de

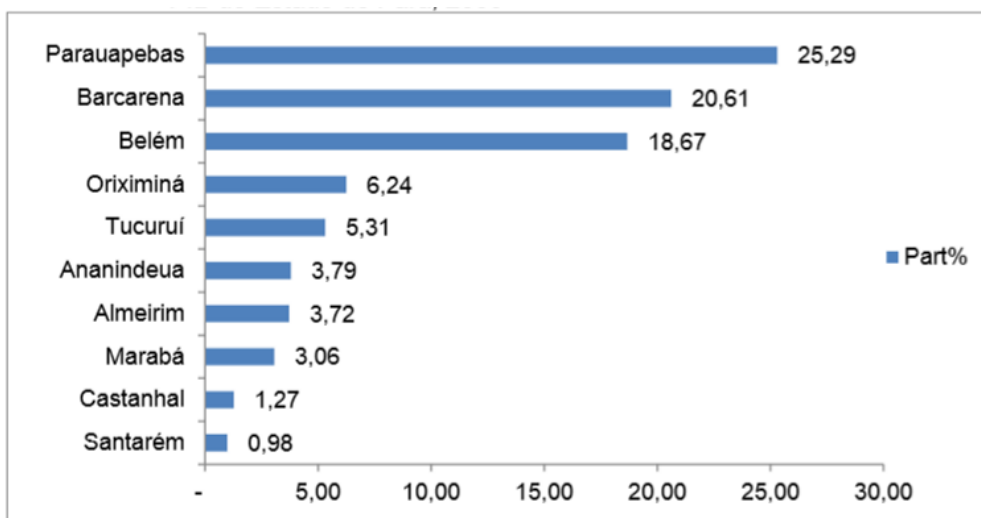
---

<sup>27</sup> Registra-se, a título de exemplo, que o município litorâneo desta mesorregião mais distante de Belém está a pouco mais de 315 km, o município de Viseu, já no limite com o estado Maranhão.



implantação, o que, de certa forma, justificava a presença destes municípios nas últimas colocações. Por fim, assim como no caso de Barcarena, nos municípios de Oriximiná, Almeirim e Tucuruí, a atividade industrial também está relacionada a grandes empreendimentos econômicos - mineração para os dois primeiros e produção de energia, para o último.

De forma semelhante ao setor de serviços, a presença mais significativa da atividade industrial na zona costeira do estado do Pará encontra-se concentrada nos municípios de Ananindeua, Barcarena e Belém (setor litorâneo continental-estuarino). Isso, porém, não significa dizer que a atividade industrial seja inexistente no restante do litoral, mas também não é expressiva ao ponto de colocar outros municípios do litoral do estado entre os mais bem ranqueados no setor. Nessa porção do território, pode-se destacar certa relevância para a indústria pesqueira, conforme será demonstrado adiante.



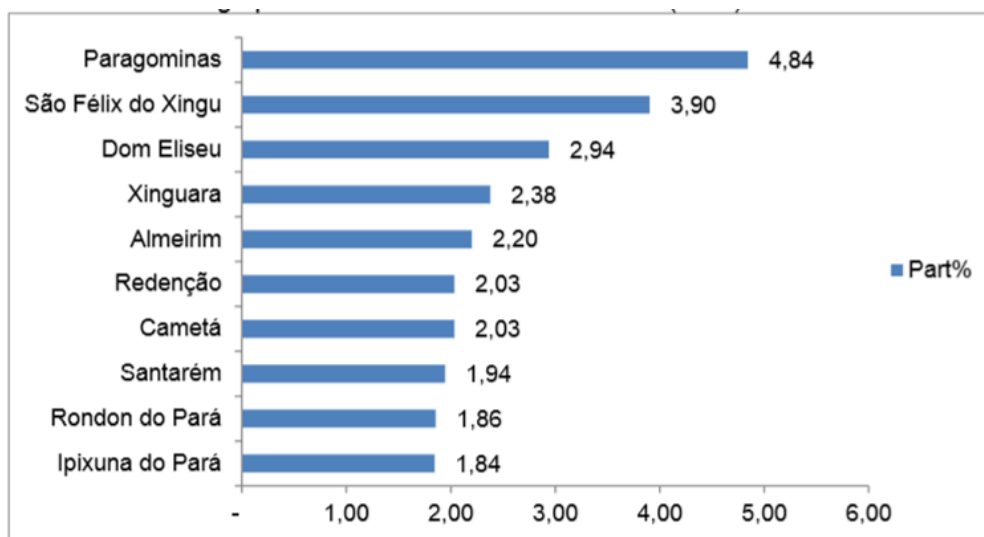
**Gráfico 2:** Municípios com maiores valores adicionados no setor industrial no PIB do Estado do Pará, 2000.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.

O setor econômico de menor participação no PIB do estado do Pará, no ano 2000, foi o agropecuário, registrando o percentual de 11,22% do valor adicionado. Neste setor da economia, o destaque ficou a cargo dos municípios ligados a atividades como a pecuária e o agronegócio. As dez primeiras colocações são ocupadas, principalmente, por municípios que foram criados a partir da política de integração da Amazônia, muito deles situados nas



proximidades da principal rodovia aberta na região a partir de 1960, como no caso da rodovia Belém-Brasília (BR 010), com destaque para o município de Paragominas; o primeiro colocado no percentual de valor adicionado deste setor no PIB estadual, além de Dom Eliseu e Ipixuna do Pará (nordeste paraense). Registra-se, ainda, entre os principais municípios do setor, alguns situados no sudeste do Pará (São Félix do Xingu, Xinguara e Redenção) e do Baixo Amazonas, com destaque para Santarém, principal centro urbano do oeste do Pará e também um dos principais municípios produtores de soja no estado. Diferentemente do que se viu no setor de serviços e industrial, este setor da economia não registra a participação de municípios do litoral paraense.



**Gráfico 3:** Municípios com maiores valores adicionados no setor agropecuário no PIB do Estado do Pará, 2000.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.

Os gráficos dos setores econômicos do ano de 2010 revelam algumas mudanças no cenário da economia do Pará, as quais incidem sobre a participação dos três setores da economia no PIB e os municípios que integram cada um desses setores. No entanto, mantêm-se a presença de Ananindeua, Barcarena e Belém como os municípios litorâneos de maior destaque para a economia do estado, ambos permanecendo entre os dez principais nos setores de serviços e indústria, da mesma forma que se mantém

a ausência de municípios litorâneos entre os dez de maior participação no setor agropecuário.

No que concerne à dinâmica dos três principais setores da economia do Pará, o trabalho do IDESP (2014) demonstra que o setor de serviços e o da agropecuária apresentaram, em 2010, decréscimos, enquanto que a indústria foi o setor da economia que apresentou crescimento considerável. Nos primeiros setores, os percentuais de participação no PIB caíram de 60,86% para 52,02 e 11,22% para 6,58%, respectivamente; enquanto que a participação da indústria salta de 27,92 para 41,39%.

Quanto à posição dos municípios, o trabalho do IDESP (2014) ressalta que não houve grandes alterações, mantendo-se aqueles de maior destaque no ano 2000, tais como, Belém, Ananindeua, Parauapebas, Marabá, Castanhal, Santarém, Barcarena, Tucuruí e Paragominas. Mas, por outro lado, chama atenção para a diminuição da participação de Belém no setor de serviços, acompanhada do aumento da participação de outros municípios neste setor, cujas sedes municipais passaram a aumentar sua importância ou centralidade em suas sub-regiões.

Ao observar o Gráfico 4 do setor de serviços, percebe-se que a participação de Belém, que era de 44,03%, em 2000, caiu para 34,09%, em 2010, enquanto que as cidades abaixo dela registraram certo crescimento no setor. Apesar disso, Belém ainda apresentou percentuais que ressaltam sua centralidade e importância no setor em questão e na economia do Pará.

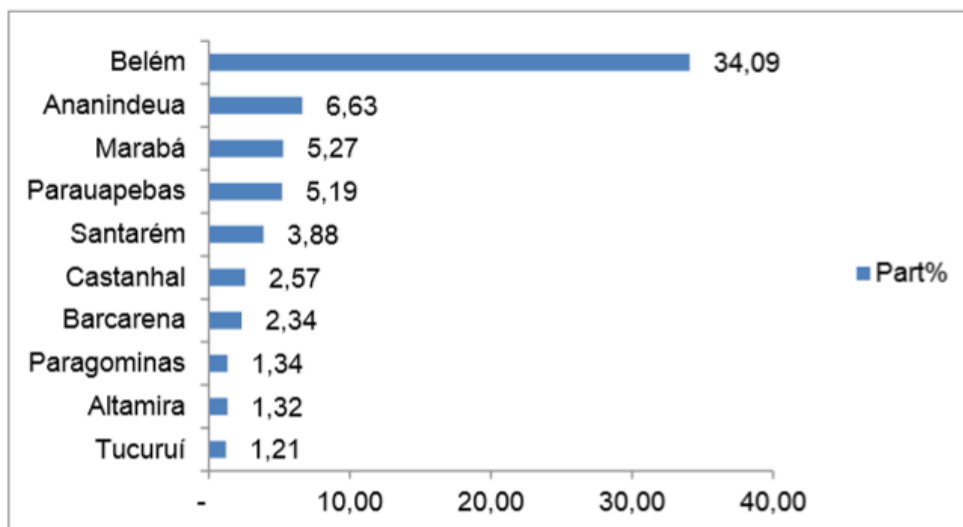
No Gráfico 4, os percentuais dos municípios de maior participação no setor de serviços, depois de Belém, também dão destaque para a presença daqueles cuja sede municipal é considerada, na atual hierarquia urbana do Pará, como cidades de porte médio. São elas: Castanhal (sexta posição), Marabá (terceira posição) e Santarém (quinta posição). Nos demais municípios, com exceção de Ananindeua (que pertence à Região Metropolitana de Belém), todos apresentam crescimento no setor, principalmente, aqueles influenciados diretamente pela presença de atividades ligadas aos grandes empreendimentos de extração mineral, produção de energia e agronegócio. Dentre eles estão Parauapebas, Barcarena,

Paragominas, Tucuruí e Altamira, demonstrando o crescimento econômico de suas sedes municipais na hierarquia urbana do estado.

A participação dos dez principais municípios, nesse setor da economia paraense (cujas atividades associadas tendem a estar concentradas nos centros urbanos), possibilita fazer associações com algumas transformações recentes evidenciadas na dinâmica urbana da região. As cidades (sede político-administrativas em questão) que compõem o gráfico 4 do setor de serviços, no ano de 2010, podem ser tomadas como exemplos materiais das transformações em âmbito estadual. A partir da composição municipal do gráfico em evidência, que em termos de núcleos urbanos é composto por uma metrópole, três cidades médias e seis pequenas cidades, da oscilação do percentual de participação de Belém no setor (que registra queda, em 2010, dando indícios de uma perda na concentração do setor) e o aumento da participação das cidades médias e pequenas (reforçando a ideia de desconcentração da atividade no estado, e, por conseguinte, a diminuição da centralidade de Belém no setor de serviços), é possível correlacionar ao que alguns estudos recentes têm indicado como novas tendências na reestruturação da rede urbana na Amazônia, em particular na realidade urbana da Amazônia Oriental.

Isso é Trindade Jr. e Pereira (2007) apontam, ao analisarem o processo no qual as cidades médias passaram a assumir certo destaque na estrutura urbana regional da Amazônia Oriental, discutindo de forma específica a realidade do Pará. Ressaltam os autores que, na nova dinâmica urbano-regional, a participação econômica de Belém vem se alterando gradativamente em função da expansão da fronteira econômica no interior do estado e do crescimento de pequenas e médias cidades fora de sua órbita. Entendem, ainda, que a reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades tendem a confirmar uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho no Pará, considerados produto da forma disseminada e desconcentrada como as políticas territoriais e de incremento econômico foram implantadas. O objetivo foi, a partir de 1960, por meio da abertura de rodovias e dos incentivos fiscais e creditícios, aumentar a eficiência da economia regional, bem como promover a integração do Pará aos outros estados

amazônicos e à divisão territorial do trabalho, em âmbito nacional e internacional.



**Gráfico 4:** Municípios com maiores valores adicionados no setor de serviços no PIB do Estado do Pará, 2010.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.

De acordo com IDESP (2014), os dez menores PIBs do Pará, no ano 2000, foram registrados entre os municípios da mesorregião do Nordeste Paraense (São João da Ponta, Santarém Novo, Magalhães Barata, Peixe-Boi, Inhangapi, Primavera, Terra Alta e Bonito), baixo Amazonas (Faro) e Marajó (Santa Cruz do Arari). Fato que, em certa medida, repete-se, no ano de 2010, quando se observa que entre os dez menores PIBs deste ano, novamente, registra-se a considerável presença de municípios da mesorregião do Nordeste Paraense; seis, no total (Primavera, Terra Alta, Magalhães Barata, Peixe-Boi, Santarém Novo e São João da Ponta). As exceções foram os municípios de Bannach e Palestina do Pará, ambos da mesorregião do sudeste do Pará, Santa Cruz do Arari; mesorregião do Marajó e Inhangapi (mesorregião metropolitana de Belém). Estes últimos já apareciam entre os menores PIBs do estado, no ano 2000. A seguir, as Tabelas 2 e 3 apresentam os municípios com os menores PIBs, nos anos de 2000 e 2010. (IDESP, 2014).

Municípios	PIB (2000) R\$ mil	Participação %
Bonito	9.679	0,05
Terra Alta	9.558	0,05
Faro	9.400	0,05
Primavera	9.384	0,05
Inhangapi	9.163	0,05
Peixe-Boi	8.191	0,04
Santa Cruz do Arari	7.886	0,04
Magalhães Barata	7.383	0,04
Santarém Novo	5.992	0,03
São João da Ponta	5.633	0,03
<b>Pará</b>	<b>19.050.190</b>	<b>100</b>

Tabela 10: Os dez menores PIB do Pará no ano 2000.

Fonte: Extraído do IDESP, 2014.

Municípios	PIB (2010) R\$ mil	Participação no PIB do PA %
Inhangapi	36.331	0,05
Bannach	35.626	0,05
Palestina do Pará	35.074	0,05
Primavera	33.450	0,04
Terra Alta	29.635	0,04
Santa Cruz do Arari	28.761	0,04
Magalhães Barata	27.837	0,04
Peixe-Boi	26.429	0,03
Santarém Novo	23.519	0,03
São João da Ponta	19.258	0,02
<b>Pará</b>	<b>77.847.597</b>	<b>100</b>

Tabela 11: Os dez menores PIB do Pará no ano de 2010.

Fonte: Extraído do IDESP, 2014.

A considerável presença de municípios da mesorregião do Nordeste Paraense<sup>28</sup>, entre os que apresentaram o menor PIB, no período de 2000 a

<sup>28</sup> A mesorregião do Nordeste do Paraense é composta por cinco microrregiões (e municípios), quais sejam: Bragantina (Augusto Corrêa, Bonito, Bragança, Capanema, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Primavera, Quatipuru, Santa Maria do Pará, Santarém Novo, São Francisco do Pará e Tracuateua), Cametá (Abaetetuba, Baião, Cametá, Igarapé-Miri, Limoeiro do Ajurú, Mocajuba e Oeiras do Pará), Guamá (Aurora do Pará, Cachoeira do Piriá, Capitão

2010 (sete, em 2000, e seis, em 2010), está associado, segundo a interpretação do IDESP (2014), ao fato destes espaços não terem sido diretamente atingidos pelas frentes de modernização e grandes empreendimentos econômicos direcionados ao território do Pará. Isso após a segunda metade do século XX, o que tem permitido caracterizar estes municípios (e também esta sub-região do Pará) como espaços onde a infraestrutura pode ser considerada deficitária (ou antiga), no que se refere à dinamização de fluxos regionais (pessoas, mercadorias, informações etc.). Prevalece, na grande maioria dos municípios dessa sub-região, uma dinâmica local ligada à presença de serviços básicos (os mais complexos são procurados em centros urbanos mais adensados, tais como Capanema e Bragança, situados na mesorregião; ou Castanhal, considerada uma cidade média de grande influência sobre o Nordeste Paraense; ou na própria metrópole de Belém), agricultura de base familiar e agroextrativismo. Situação que, em grande medida, também se replica na mesorregião do Marajó.

Segundo os dados do IDESP (2014), os municípios de Ipixuna do Pará (microrregião do Guamá) e Acará (microrregião de Tomé-Açu) são os únicos representantes da mesorregião do Nordeste Paraense que apresentaram destaque na constituição do PIB do Pará, situados entre os municípios mais importantes no setor agropecuário, nos anos de 2000 e 2010 (ambos ocupando a décima posição nos dois períodos mencionados, respectivamente). É importante ressaltar que Ipixuna do Pará está situado à margem da BR 010 (Belém-Brasília), eixo rodoviário que também perpassa por outros municípios desta sub-região do estado, principalmente, aqueles situados na microrregião do Guamá.

A participação de municípios litorâneos (tanto do nordeste paraense, quanto do Marajó) entre os dez com menor PIB do estado, em certa medida, permite relacionar suas dinâmicas socioeconômica e urbana, ao próprio dinamismo das mesorregiões/microrregiões a que estão inseridos. Subespaços do estado do Pará onde as políticas regionais e a instalação de

---

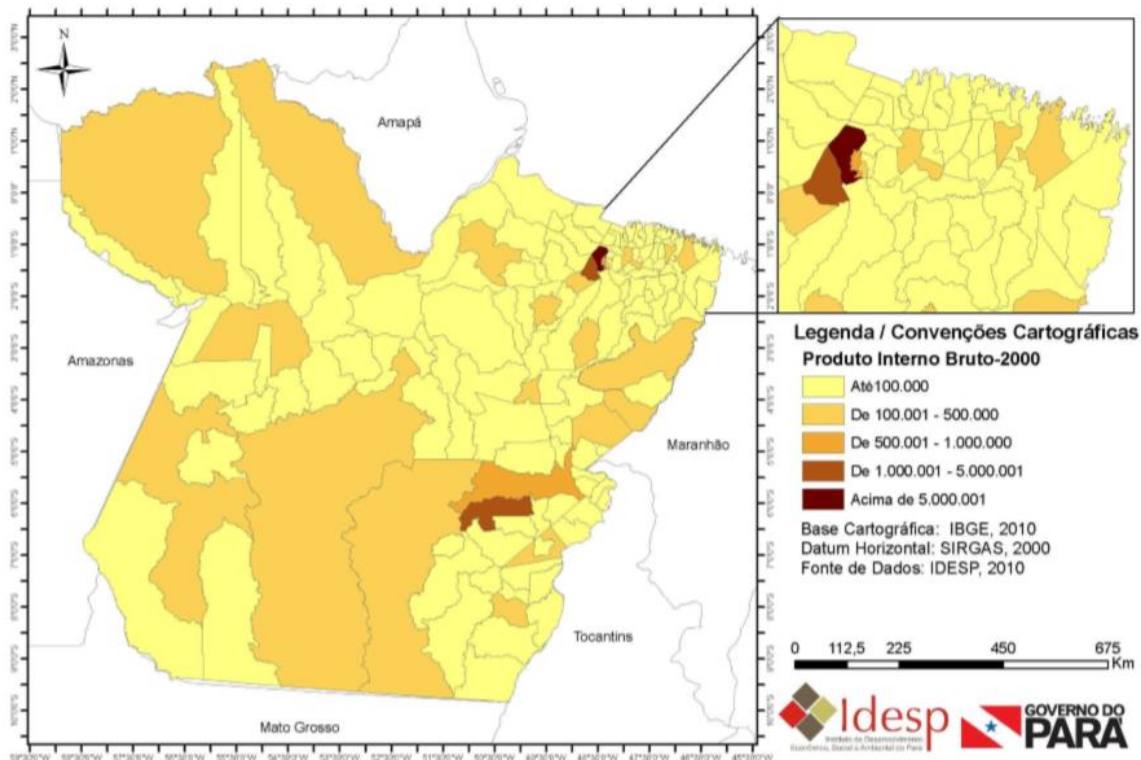
Poço, Garrafão do Norte, Ipixuna do Pará, Irituia, Mãe do Rio, Nova Esperança do Piriá, Ourém, Santa Luzia do Pará, São Domingos do Capim, São Miguel do Guamá e Viseu), Salgado (Colares, Curuçá, Magalhães Barata, Marapanim, Salinópolis, São Caetano de Odivelas, São João da Ponta, São João de Pirabas, Terra Alta e Vigia) e Tomé-Açu (Acará, Concórdia do Pará, Moju, Tailandia e Tomé-Açu) (IBGE, 2014).

empreendimentos econômicos, direcionados à Amazônia, a partir de 1960, voltados para a dinamização econômica e integração, não se deram da mesma forma que em outras partes do estado, a exemplo da mesorregião do Sudeste Paraense.

No Marajó, por exemplo, são poucas as rodovias federais e estaduais existentes. A principal rodovia é a PA 154, que liga o município de Cachoeira do Arari à Soure e Salvaterra, com uma extensão de 89 km (que não se encontra totalmente pavimentada). Sua malha viária é quase que inexistente, estando os fluxos de circulação de mercadorias e pessoas, de certa forma, condicionados ao transporte hidroviário.

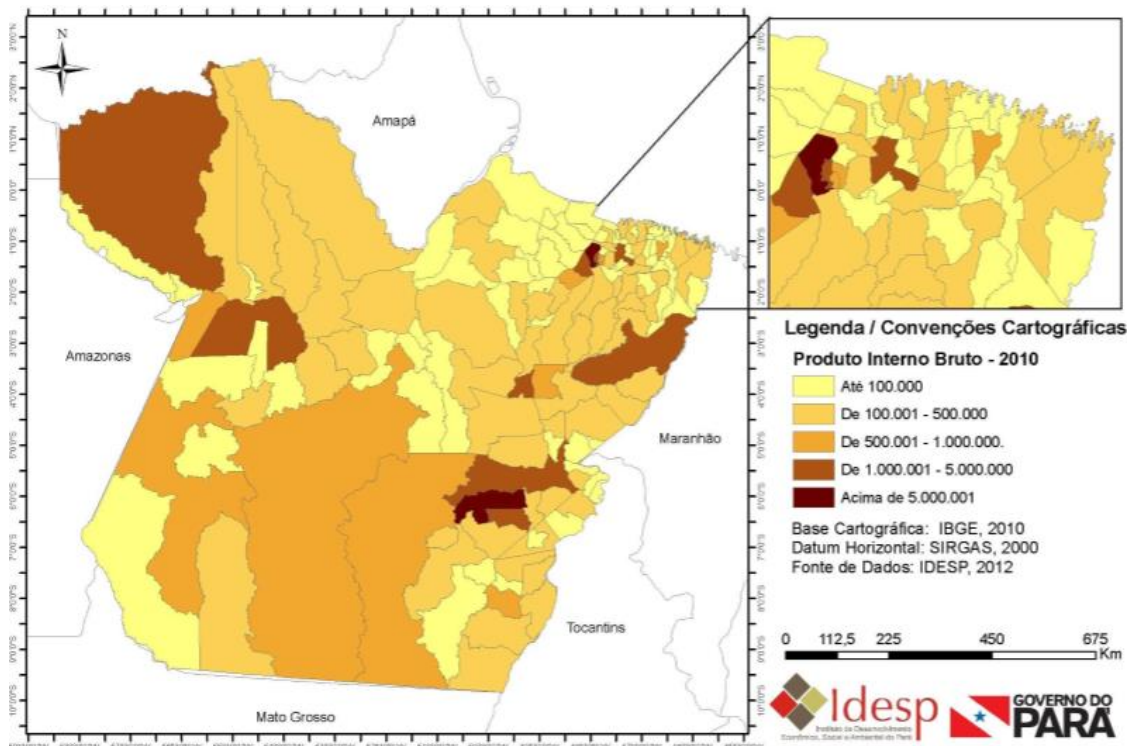
De modo geral, esta mesorregião é considerada pouco dinâmica, representada, principalmente, por um setor de comércio e serviços pouco diversificado e moderno, cujo abastecimento depende de centros como Belém e Macapá. O setor agropecuário é ainda fortemente dominado pela atividade de subsistência, complementado por atividades agroextrativistas, enquanto que o setor industrial se restringe à indústria de alimentos e serrarias, ainda prejudicadas pela irregularidade no abastecimento de energia (problema que também se estende à maioria dos municípios da ilha, cujo abastecimento se restringe à sede municipal, é feito por usinas termoelétricas) (IDESP, 2014).

Para auxiliar na apreensão da espacialização das informações até o momento apresentadas, seguem abaixo os Mapas 7 e 8, elaborados pelo IDESP (2014), representando a distribuição do PIB no território paraense, a partir das unidades municipais, no período em 2000 e 2010.



**Mapa 7:** Produto Interno Bruto (PIB) do Pará em 2000, por município.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.



**Mapa 8:** Produto Interno Bruto (PIB) do Pará em 2010, por município.

**Fonte:** Extraído do IDESP, 2014.



Os números apresentados, a partir dos quadros, tabelas e gráficos, com informações referentes à população e economia do estado do Pará, bem como os mapas que auxiliam na apreensão da espacialização destas variáveis sobre o território paraense, permitem falar da vigência de uma configuração socioespacial caracterizada por uma forte diferenciação espacial interna. Esta deriva não apenas dos processos espaciais recentes, mas também daqueles que não são mais predominantes (mas resistem, mesmo que residualmente) e datam de outros períodos históricos que integraram o processo de formação socioespacial do Pará.

A relação das variáveis econômicas (PIB, setores econômicos e sua espacialização) e populacional (população municipal e urbana, e sua dinâmica) é reveladora de situações diversas sobre a dinâmica urbana do estado do Pará, perceptíveis a partir da inserção e participação dos municípios e suas sub-regiões na estrutura urbana e econômica do estado.

Pode-se destacar, por exemplo, dentre as situações identificadas, a maior parte situada nas mesorregiões do Marajó e Nordeste Paraense, grande número de municípios (sedes municipais) onde: a população urbana não ultrapassa 10.000 habitantes; há taxas de crescimento populacionais muito baixas e mesmo negativas; a população rural ainda prevalece sobre a urbana ou não é muito abaixo desta; incipiente participação na produção do PIB do estado.

Em contrapartida, tem-se, nessa urbanodiversidade do Pará: altas taxas de crescimento da população urbana nos municípios das mesorregiões do Sudeste paraense, baixo Amazonas e região Metropolitana de Belém; crescimento da importância das cidades médias na cena urbana e econômica do Pará, com destaque para Marabá, Santarém e Castanhal, o que tem contribuído para a relativização da centralidade de Belém no estado (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007); crescimento, modernização e surgimento de cidades atreladas à mineração; crescimento urbano e econômico de municípios ligados ao agronegócio e à pecuária; entre outras que não foram observadas.

Essa diversidade de situações expressa, grosso modo, o caráter diferenciado da urbanização na Amazônia, principalmente, a partir da década

de 1960, quando este processo foi introduzido na região como estratégia do Estado para viabilizar a ocupação deste espaço (BECKER, 1994)<sup>29</sup>. Sobre esse ponto, Becker (2007) concebe a Amazônia como um espaço definitivamente urbanizado, mas entende que sua urbanização se apresenta de forma diferenciada, não só em termos intra-regionais, mas também dentro dos estados que a compõe. Neste sentido, a autora ressalta três situações em que é possível identificar a diferenciação deste processo na região: a) áreas com urbanização elevada e com diferenciação interna, encontradas nos estados de Rondônia, Mato Grosso, Tocantins e sudeste do Pará; b) áreas com urbanização elevada e pequena diferenciação interna, encontradas nos estados do Acre e do Amapá; e, c) áreas de baixa urbanização com diferenciação interna, encontradas nos estados do Maranhão, Amazonas e grande parte do Pará (BECKER, 2007, p. 95).

Das áreas apontadas por Becker (2007), duas fazem menção ao estado do Pará (a primeira e a terceira) e, de certa forma, podem ser visualizadas a partir da exposição das informações sobre a dinâmica populacional e econômica do estado, já expostas anteriormente.

A primeira situação corresponde à mesorregião do Sudeste Paraense, parte do estado para onde foram direcionados os principais investimentos em infraestrutura, empreendimentos de exploração mineral e agropecuária e, por conseguinte, para onde tem se direcionado a maior parte dos fluxos migratórios na Amazônia. Ao recorrer, novamente, aos gráficos e tabelas acima apresentados, fica notória a importância dos municípios desta mesorregião, seja em relação à participação na dinâmica econômica e geração do PIB, seja em relação à participação na dinâmica urbana do estado. Apenas para resgatar algumas situações já demonstradas, destaca-se a importância de municípios como Parauapebas (segundo maior PIB do Pará, ficando atrás apenas de Belém, e primeiro em participação no setor industrial no ano de 2010), Marabá (principal cidade da mesorregião do Sudeste Paraense e,

---

<sup>29</sup> Para Becker (1994), o processo de urbanização da Amazônia, pós 1960, constitui-se em uma estratégia básica do Estado para ocupar a região. Três papéis fundamentais exercidos pela urbanização ressaltam sua importância como instrumento de ocupação da Amazônia: a) a atração de fluxos migratórios; b) a organização do mercado de trabalho; e c) o controle social, o que, para a autora, atribui à urbanização um novo significado.

atualmente, considerada uma cidade média), Canaã dos Carajás (que despontou recentemente na exploração da mineração) e São Félix do Xingu (município de maior participação no setor agropecuário no ano de 2010).

Na terceira situação mencionada por Becker (2007), parte do estado do Pará é associada a áreas de baixa urbanização, com diferenciação interna, onde, segundo a autora, o espaço é considerado de tradição mais rural, de ocupação antiga e de desenvolvimento de atividades pecuaristas e/ou extrativistas, ou ainda, espaços considerados relativamente preservados no âmbito da ocupação da Amazônia. Nesta situação, apesar de não ter sido mencionado pela autora, algumas áreas do Pará apresentam semelhanças com o que foi descrito, a saber, parte da mesorregião do Nordeste Paraense (em especial a microrregião do Salgado), e o Marajó, ambas consideradas áreas de colonização antiga e onde ainda é marcante a permanência de atividades produtivas de subsistência.

Essa diferenciação interna do Pará (que, além da urbanização, também está relacionada a outros aspectos de sua organização socioespacial) também tem sido ressaltada por Becker (1994; 2007), quando propõe uma nova regionalização para a Amazônia. Em uma primeira ocasião, Becker (1994, p. 98) propôs a consideração de dois conjuntos sub-regionais homogêneos, constituídos de diferentes sociedades locais: a Amazônia Oriental, cujo núcleo corresponde ao sul e o leste do Pará, sendo considerada, pela autora, como a primeira área de povoamento na expansão da fronteira, tendo na rodovia Belém-Brasília seu principal eixo de penetração da região; e a Amazônia Meridional, que apenas está esboçada em torno de Rondônia.

Em outra ocasião, Becker (2007, p. 147), a partir da escala macrorregional, propôs para a Amazônia o reconhecimento de três regiões (ou espaços-tempos), cada uma com várias subdivisões<sup>30</sup>. Essas macrorregiões

---

<sup>30</sup> De acordo com Becker (2007), em sua proposta de regionalização para Amazônia, as três macrorregiões consideradas apresentam a seguinte subdivisão: a) Macrorregião de Povoamento Consolidado (corresponde ao arco povo do sul e leste da Amazônia, envolvendo extensões de terras do Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e sudeste do Pará): arco de embocadura, núcleos de modernização do leste e sudeste do Pará, corredor do Araguaia-Tocantins, áreas intensivas em tecnologia agroindustrial e áreas de agropecuária tradicional e sistemas agrofloretais; b) Amazônia Central (estende-se do extremo norte do Mato Grosso à estrada Porto Velho-Manaus e à hidrovia do madeira): fronteira de preservação, vale do Amazonas, zona de produção familiar da Transamazônica e frentes de expansão (cunha do Tapajós ou Cuiabá-Santarém, Terra do Meio e Corredor do Madeira); c) Amazônia Ocidental

foram definidas a partir da utilização de quatro variáveis fundamentais: “tendências demográficas, alterações no padrão de uso da terra, centros dinâmicos da economia regional e proteção ambiental”, assim denominadas: a) macrorregião do povoamento consolidado, b) Amazônia central, e c) Amazônia ocidental. As menções sobre o território paraense são encontradas nas macrorregiões do povoamento consolidado e Amazônia central, enquanto que a macrorregião Amazônia ocidental se refere, de acordo com as variáveis utilizadas, aos estados do Amazonas, Roraima e parte do estado do Acre.

Nas duas primeiras macrorregiões, com base nos seus principais atributos e, a partir de suas subdivisões, identificam-se algumas referências à organização socioespacial do Pará, que corroboram para fortalecer a concepção a respeito da diferenciação socioespacial interna e urbana deste estado. Dentre as referências feitas pela autora, de maneira geral, pode-se destacar: a importância da metrópole Belém na dinâmica regional (cuja influência extrapola os limites estaduais) e na configuração da área onde se encontram as maiores densidades demográficas, índices de renda per capita e desenvolvimento humano da Amazônia (juntamente com a participação de Macapá e São Luís, na área em torno da foz do rio Amazonas); a presença de espaços onde a dinâmica da pequena produção e ocupação rural ainda são marcantes, como no caso das mesorregiões do Nordeste Paraense e do Marajó; cidades que se apresentam ligadas a núcleos de modernização econômica (Sudeste do Pará), surgidas com a expansão da fronteira e que, atualmente, são importantes núcleos urbanos voltados à prestação de serviços para a produção ligada a atividade minero-metalúrgica, pecuária moderna (onde já se registram práticas de melhoramento genético de rebanho e reforma de pastagens (Paragominas e Redenção) e atividades madeireiras (com iniciativas de projetos de reflorestamento voltados ao setor e ao abastecimento de siderúrgicas de ferro gusa); o papel de Santarém enquanto cidade média no vale do Amazonas, atualmente, dinamizada pela produção da soja, cuja principal estrutura de escoamento é o porto de exportação da Cargil.

---

(corresponde aos estados do Amazonas, Roraima e maior parte do Acre): fronteira de integração continental, alto Rio Negro, várzeas do Solimões, zona de Florestania e Manaus e seu entorno.

É na macrorregião de povoamento consolidado, mais especificamente, na área que Becker (2007) denomina de arco da embocadura (que se estende da área povoada do Amapá até o Maranhão, em torno da foz do Amazonas) que as referências feitas pela autora à organização espacial do Pará podem ser direcionadas para o entendimento da organização socioespacial do litoral do estado. Sobre este subespaço da macrorregião, definida pela autora, o que lhe chama atenção é a alta densidade demográfica e os elevados índices de renda per capita e desenvolvimento humano, concentrados no entorno de Belém, os quais não se estendem para as áreas que pertencem às mesorregiões do Nordeste Paraense e do Marajó, que integram tanto esta subdivisão do espaço amazônico e, ao mesmo tempo, o espaço litorâneo paraense. Argumentos que se confirmam ao se retomar os dados apresentados sobre a população e a economia dos municípios que integram o espaço litorâneo, onde é possível identificar, de um lado, áreas adensadas em termos de ocupação urbana e dinâmicas economicamente, e, de outro, áreas de rarefeita ocupação urbana, onde ainda predominam atividades produtivas consideradas tradicionais, cuja capacidade de dinamização econômica e urbana está restrita a escala local.

Pelo que foi exposto até momento, tanto as referências quanto os dados secundários utilizados conduzem ao entendimento de que, no espaço litorâneo paraense, predomina uma configuração espacial marcada pela diversidade de situações que refletem, em grande medida, as feições diferenciadas do processo de urbanização no estado do Pará (e na Amazônia), como demonstrado anteriormente, a partir da concepção de Becker (2007) sobre o encadeamento desse processo na região.

Considerar essa diferenciação espacial ao longo da costa paraense remete ao entendimento de que, neste espaço, coexistem distintas dinâmicas, formas e conteúdos geográficos historicamente produzidos, e que, por isso, atribuem ao litoral características diversas, no que diz respeito às formas de ocupação humana, manifestadas no espaço a partir da paisagem, da organização das cidades e das relações socioespaciais.

Essa apreensão sobre o litoral do Pará, ainda que geral, possibilita levantar algumas indagações sobre a organização deste espaço,

principalmente, sobre a identificação e reconhecimento de uma particularidade litorânea no estado, e, ainda, sobre as características do processo de urbanização nessa faixa de terras paraenses.

Para ajudar a pensar a particularidade do litoral paraense, o encaminhamento de Moraes (2007, p. 20) para a zona costeira brasileira se apresenta como um importante ponto de partida. Ainda que, em termos genéricos, como ele mesmo afirma, os espaços litorâneos apresentem certas características que lhes são próprias, as quais podem estar relacionadas aos aspectos físico-naturais, ou ainda, a certas características a respeito da ocupação e uso do solo, exercendo, inclusive, um “monopólio espacial” sobre certas atividades.

Para Moraes (2007), a interface com o mar, considerada um qualificativo básico, atribui ao espaço litorâneo usos que podem ser considerados quase que exclusivos. Neste sentido, destaca, inicialmente, em função da proximidade mencionada, o fato de os espaços litorâneos se apresentarem como bases terrestres imediatas de exploração de todos os recursos marinhos, o que lhes confere vantagem locacional a respeito da alocação de infraestrutura e equipamentos referentes ao desenvolvimento das atividades ligadas a tal propósito.

Nessa direção, o autor aponta para a “favorabilidade” ímpar do litoral no que importa à circulação, que, em seu entendimento, detém a primazia na alocação dos pontos terminais dos fluxos intercontinentais de mercadorias, majoritariamente, ainda hoje, executados pelos transportes marítimos. Associado a este aspecto, Moraes (2007, p. 21) também afirma que os espaços litorâneos, enquanto bordas continentais, apresentam-se como “[...] áreas de trânsito entre todas as produções da hinterlândia e as eventuais vias marítimas de sua distribuição”, o que faz da navegação um importante elemento qualificador dos espaços litorâneos, os quais, em sua opinião, detêm quase o monopólio da atividade portuária no planeta. Por fim, destaca-se o fato de o litoral se particularizar, modernamente, a partir de formas culturais de apropriação, as quais o identificam como espaços de lazer, ligados às atividades turísticas e de veraneio.

Tais particularidades, para Moraes (2007), permitem tomar o litoral como uma localização diferenciada, dotada de especificidades e vantagens locais que, conjuntamente, qualificam o espaço litorâneo como raro e a localização como privilegiada, dotando-o, desta forma, de qualidades geográficas particulares, onde podem ser desenvolvidas formas específicas de ocupação e uso do solo, as quais habilitam “[...] o espaço litorâneo como áreas potencialmente geradoras de renda diferencial” (MORAES, 2007, p. 22).

Essas particularidades de usos apontados por Moraes (2007), como indicativos para se reconhecer a particularidade do litoral paraense, constituem-se como importante ponto de partida para a análise. No entanto, esta requer alguns cuidados, tendo em vista o risco de o exercício analítico querer encontrar, no litoral do Pará, tais qualidades em sua plenitude, deixando escapar os contornos específicos que foram adquiridos historicamente, em função da própria especificidade da realidade socioespacial do estado (e amazônica), a exemplo do que se pode observar sobre a navegação.

Se para Moraes (2007) a navegação é um importante elemento qualificador dos espaços litorâneos, faz-se importante observar como esta atividade e sua dinâmica (mesmo que de modo muito geral) estão organizadas, ao longo do litoral do estado Pará. Importa, nesse sentido, demonstrar uma breve caracterização acerca da espacialização dos portos e da dinâmica da navegação neste espaço.

Os portos existentes no espaço que aqui se está considerando como o litoral do Pará estão concentrados no Setor 2 (Continental-Estuarino) e nenhum deles está posicionado diretamente em contato com o oceano Atlântico. Todos se encontram no estuário do rio Pará (com a previsão da construção do Porto Espardate, no município de Curuçá, situado na microrregião do Salgado Paraense, litoral onde a interface com o Atlântico é direta). Dos quatro portos existentes nesta porção do litoral do Pará, três deles estão localizados em Belém (Porto de Belém, Porto Miramar e o Terminal do Outeiro) e um no município de Barcarena, o porto de Vila do Conde. Tais portos sob a gerência da Companhia Docas do Pará (CDP, 2013).

O porto de Belém é o mais antigo do estado. Sua inauguração data de 1909, e teve na exportação da borracha sua função inicial. Está localizado na

parte central da cidade de Belém, na margem direita da baía do Guajará, cerca de 120 km de distância em relação ao oceano Atlântico. Segundo o IDESP (2014), este porto revela um perfil de movimentação de cargas caracterizado por saídas de produtos de menor valor agregado, com destaque para madeira, pimenta do reino, castanha do Pará e palmito, destinados ao mercado europeu, japonês e norte americano; além da entrada de produtos manufaturados e industrializados, ressaltando uma característica representativa da economia do Pará e da região amazônica.

Nas proximidades do porto de Belém, a cerca de 5 km de distância, também no centro da cidade e na margem direita da baía do Guajará está localizado o porto de Miramar. Em funcionamento desde 1947, o porto foi projetado para movimentar líquidos inflamáveis e gasosos. Nele, a descarga de produtos prevalece em relação aos que são embarcados, sendo grande parte consumida na própria capital e escoada para o interior do estado, via transporte rodoviário. Dentre os produtos que chegam por Miramar estão óleo diesel, gasolina, querosene e óleo combustível marítimo (CDP, 2013).

O terminal portuário do Outeiro, conhecido também como porto da SOTAVE, está localizado no distrito de Outeiro (em Belém), ilha de Caratateua, distando cerca de 38 km do porto de Belém, também situado na margem direita da baía do Guajará. A construção deste porto data da década de 1980 e foi iniciada pela empresa de adubos químicos SOTAVE – Amazônia Química e Mineral S/A. Sua finalidade era funcionar como porto de importação e exportação de granéis sólidos, para atender a produção de fertilizantes a ser desenvolvida na própria empresa. Suas obras ficaram paralisadas por quase 20 anos, sendo retomadas em 2002 pela Companhia Docas do Pará (CDP). Foi inaugurado e alfandegado no ano de 2004. De acordo com IDESP (2014), o local onde está localizado lhe atribui uma nítida vocação para a exportação, devido às excelentes condições de atracação, com uma área de 255 m, condições de abrigo e profundidade para movimento de navios com calado de 10 m.

Por fim, tem-se o complexo portuário de Vila do Conde, localizado no município de Barcarena. O porto está situado à margem direita do rio Pará, no lugar denominado de Ponta Grossa, em frente à baía de Marajó, considerada



uma excelente localização, em função do rápido acesso ao oceano Atlântico. Inaugurado em 1985, este complexo portuário é resultado de acordos de cooperação econômica entre Brasil e Japão, em torno da produção de alumínio. Ficou sob a responsabilidade do governo brasileiro. Além da construção do complexo portuário Vila do Conde, a viabilização de estrutura rodoviária e urbana necessária para concretização dos projetos voltados ao processamento industrial da bauxita, bem como à produção de alumina e alumínio. Pode-se dizer que, na comparação com os portos anteriormente mencionados, o porto de Vila do Conde é o que apresenta maior complexidade em termos de estrutura.

Pode-se dizer, ainda, que os portos acima mencionados são os principais objetos espaciais presentes na faixa de terra do estado do Pará, aqui considerada como litorânea, que reporta à um sistema de ações ligadas à navegação como meio de circulação e fluxo intercontinental de mercadorias (em grande quantidade). Revelando assim, uma das particularidades dos espaços litorâneos, como fora apontado por Moraes (2007), muito embora tais estruturas não estejam localizadas, necessariamente, em uma área defrontante com o mar (oceano Atlântico), mas em uma área estuarina, demonstrando que muito mais que a localização, o conteúdo ou as funções sociais desempenhadas é que definem esses portos enquanto formas espaciais litorâneas.

Por outro lado, na costa paraense, sobretudo, nos setores Continental-Estuarino e no Insular-Estuarino, há uma grande presença de infraestruturas hidroviárias modestas (portos de pequeno porte, rampas, trapiches etc.), bem como uma navegação desenvolvida por embarcações de baixo padrão tecnológico e baixa capacidade em termos de transporte de cargas. O grande fluxo de transporte de pessoas e mercadorias, preferencialmente, ao longo dos rios do estado do Pará (estendendo-se também para outros estados principalmente Amapá e Amazonas), configura uma navegação voltada para o interior do território e que tem, no Atlântico, o seu limite.

Neste sentido, apesar desses espaços serem classificados como litorâneos, segundo a delimitação já apresentada, o conjunto de objetos e as ações reforçam uma dinâmica socioespacial que é muito mais fluvial (e

também ribeirinha) que propriamente litorânea, não possibilitando, dessa forma, falar das particularidades do espaço litorâneo como proposto por Moraes (2007).

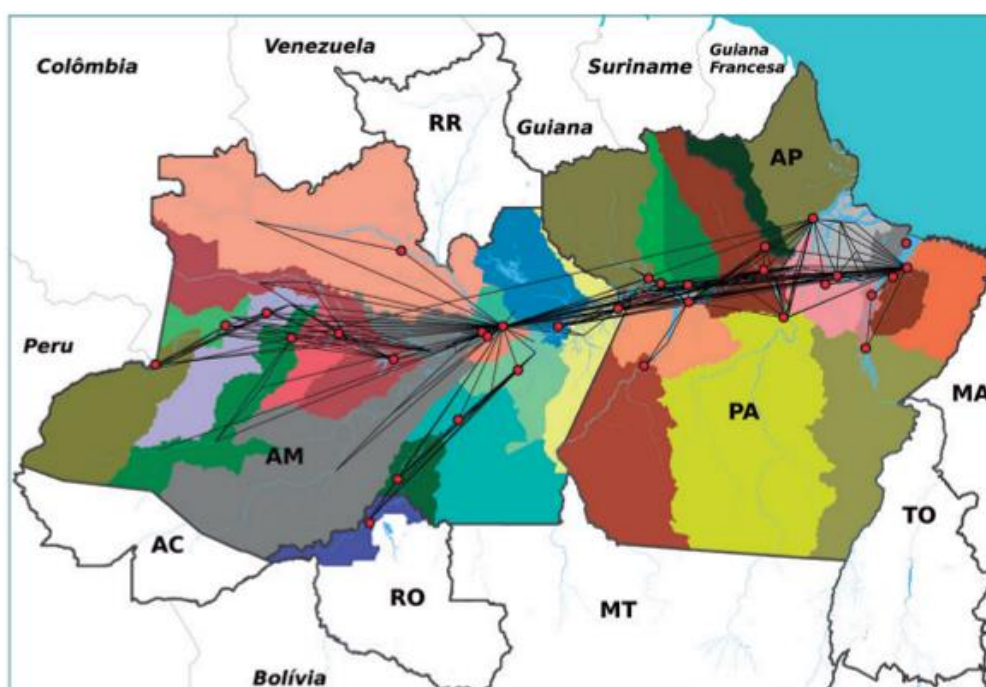
A evidência dessa dinâmica socioespacial que se estabelece da costa (principalmente nos dois setores mencionados) para o interior do território também reforça a importância histórica do rio como objeto geográfico para a compreensão da organização espacial do Pará (e também da Amazônia), tendo em vista a manutenção de uma rede de cidades que ainda se articula por meio dos rios. Isso faz com que se repense a classificação de muitas cidades que são consideradas como litorâneas apenas em função de certa proximidade em relação ao mar, ou seja, da localização absoluta.

De acordo com o estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), realizado em 2012, a navegação fluvial, tendo em vista as condições regionais, ainda se constitui em importante meio de integração e circulação entre grande parte das cidades do Pará (mas também entre alguns estados da região). Para esta agência do governo federal, o sistema hidroviário tem sido utilizado, predominantemente, para a circulação (pessoas, bens, mercadorias e informações), o abastecimento de centros urbanos interioranos e da capital e a integração de localidades situadas no interior do estado, sobretudo, das cidades situadas às margens dos cursos fluviais. O que faz da rede hidrográfica uma importante via de transporte, permitindo uma circulação que, apesar de ser considerada lenta, quando comparada à circulação em outras vias, é interpretada como viável em função dos baixos custos que apresenta (ANTAQ, 2013).

Ao associar a navegação fluvial e a participação dos municípios considerados litorâneos, a partir do trabalho da ANTAQ (2013), fica evidente que esta modalidade de transporte é predominante no Setor 2 (Continental-Estuarino) e Setor 3 (Insular-Estuarino). Não havendo nenhuma menção à navegação relacionada a transporte de passageiros e mercadorias no Setor 2 (Atlântico) do litoral do Pará, o que sugere pensar que a integração das cidades deste setor litorâneo com as demais cidades do estado e os principais centros urbanos e a capital, bem como a circulação de pessoas, bens,

mercadorias e informações não tem, na navegação, o seu principal eixo de articulação.

O trabalho da ANTAQ (2012) apresenta uma figura que ilustra as zonas de tráfego analisadas nos estados amazônicos (Amazonas, Pará, Amapá e Rondônia), com a delimitação de algumas áreas de influência. Nesta ilustração, fica evidente onde a navegação fluvial tem se espacializado no território paraense, demonstrando que, no litoral do estado, tal atividade está concentrada, principalmente, no setor marajoara e no entorno de Belém.



**Figura 4:** Área de estudo da ANTAQ e as zonas de influência das linhas de navegação.  
**Fonte:** Extraído da ANTAQ (2012).

Nesse estudo, a análise do transporte de passageiros regulado pela agência (que corresponde às linhas interestaduais) e das linhas intermunicipais possibilitou a identificação e contabilização de embarcações em operação e instalações portuárias. No âmbito das linhas interestaduais, o referido estudo destaca que o estado do Pará apresenta o quantitativo de 128 linhas, o que representa cerca de 51,41% do total das existentes na Amazônia. Em relação às embarcações em operação na Amazônia, são registradas 602, das quais 182 são pertencentes ao estado do Pará, o que corresponde a 30,23% das embarcações na região, ficando atrás apenas do estado do Amazonas, onde

foi registrado o número de 290 embarcações em operação, 48,17% da frota da Amazônia. E, por fim, com relação aos terminais de embarque e desembarque de passageiros, o estudo em questão registrou 35 no estado do Pará, dos quais 29 estão localizados em Belém, o restante subdividido entre o oeste do Pará e a ilha de Marajó.

A presença destes terminais/portos hidroviários e outras estruturas como pequenos terminais portuários de embarque e desembarque de passageiros ou mercadorias, rampas ou trapiches caracterizam a paisagem urbana de muitas cidades paraenses. São objetos espaciais que contribuem sobremaneira para a dinâmica socioespacial destas cidades, haja vista que representam, para muitas delas, a porta de entrada/saída dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. A presença desses objetos espaciais está evidente em muitas cidades litorâneas do Pará, principalmente, naquelas situadas na ilha de Marajó (Setor 3 Insular-Estuarino), onde tais equipamentos se fazem presentes praticamente em todas as cidades da ilha, haja vista os condicionamentos físico-naturais e a carência em termos de eixos rodoviários.

No Setor 2 (Continental-Estuarino), a presença de portos, trapiches e rampas no espaço urbano das cidades, sobretudo, nos centros urbanos mais adensados, como a metrópole Belém, acabam por reforçar a complexidade e a produção de múltiplas realidades socioespaciais intra-urbanas, revelando, assim, uma dinâmica urbana também diversa. Portos e trapiches representam, na opinião de Acevedo Marin et al (2005), territórios quase que exclusivos de trabalhadores e pequenos comerciantes e, ao mesmo tempo, são espaços sociais onde são forjadas referências e significados de uma dimensão simbólica e cultural da região (ACEVEDO MARIN et al, 2005), por muitos definidas como ribeirinhas.

Por outro lado, no Setor 1 (Atlântico), área onde estão situados os municípios defrontantes com o mar, a navegação e a presença de estruturas portuárias, como elementos constituintes de uma particularidade litorânea, não apresentam a mesma densidade de fluxos ou estruturas hidroviárias evidentes nos setores 2 (Continental-Estuarino) e 3 (Insular-Estuarino). Um dado inicial a esse respeito está relacionado à ausência, nesta parte do litoral do Pará, de portos geridos pela Companhia das Docas do Pará. Como já mencionado, para

esta seção do litoral do Pará, apenas está projetado a construção do Terminal Marítimo do Espardate, previsto para ser construído na ilha dos Guarás Ponta da Romana, situada no município de Curuçá, a 70 km de distância de Castanhal e 140 km de Belém. Depois de construída, projeta-se exportar por esta estrutura portuária produtos como minério de ferro, minério de manganês, cobre, ferro gusa e grãos (CDP, 2015). No entanto, ainda não há sinalização para o início das obras deste terminal portuário.



**Figura 5:** Ilustração do Terminal Marítimo do Espardate em Curuçá, microrregião do Salgado Paraense.

**Fonte:** CDP (site: [www2.cdp.com.br](http://www2.cdp.com.br)/acesso: março/2015).

Apesar dessa parte da costa paraense apresentar uma grande quantidade de municípios com interface direta como o mar, de acordo com a ANTAQ (2013), não há registro de terminais de passageiros nem linhas regulares de navegação, interligando suas cidades. Porém, isto não significa dizer que inexista uma circulação de pessoas, mercadorias e informações, possibilitadas a partir da navegação. Isso remete a pensar que o mar, nesta seção do litoral do Pará, diferentemente dos rios e estuários para os setores continental-estuarino e insular-estuarino (mas também para outras cidades do

Pará), não representa o principal meio de interação, articulação e circulação entre as cidades, e delas com outras cidades do território paraense, principalmente, com a capital Belém. Ao que parece, a importância do mar, na dinâmica das cidades desta parte do litoral paraense, está centrada na presença da atividade pesqueira, desenvolvida em praticamente todas que integram o setor litorâneo correspondente, mas suas comunicações, em termos de transporte de mercadorias e de pessoas, pelos registros oficiais, são realizadas, sobretudo, por terra.

Em função da importância da atividade pesqueira para a maioria dos municípios do setor litorâneo em questão (e suas sedes municipais), registra-se a presença de muitos portos e trapiches por onde desembarca e também se comercializa a produção do pescado. De acordo com o IDESP (2013), têm-se registros de portos e trapiches nos seguintes municípios: Augusto Corrêa, Bragança, Colares, Curuçá, Maracanã, Marapanim, Quatipuru, São Caetano de Odivelas, São João de Pirabas e Salinópolis. Tais estruturas estão localizadas, principalmente, nas sedes administrativas destes municípios, e são responsáveis pela dinamização econômica e urbana de muitas das cidades. Nesse sentido, entende-se que, na maioria das cidades do Setor 1 (Atlântico), portos e trapiches são objetos espaciais marcantes na paisagem urbana, bem como indispensáveis para entender a dinâmica urbana dessas cidades e as relações sociais que, a partir desses objetos espaciais, são produzidas e reproduzidas cotidianamente.

Diante desses pontos levantados sobre a navegação no litoral do estado do Pará, percebe-se que essa atividade não apresenta um caráter uniforme, pelo contrário, ganha contornos, significados e funções sociais diversas ao longo da costa do estado. Assim, não se deve apenas, pode-se afirmar, aos condicionantes físico-naturais, mas também aos condicionantes sociohistóricos, tornando, assim, a tarefa mais árdua e complexa de reconhecer a particularidade litorânea do estado do Pará.

Seguindo a contribuição teórica de Santos (2002), pode-se pensar tanto as características da navegação quanto a presença de portos, trapiches e rampas (e suas funções econômicas e sociais) e dos fluxos diversos a eles associados, evidentes ao longo da costa paraense e no espaço urbano de

suas cidades (segundo a delimitação aqui adotada), como sistemas de objetos geográficos articulados a sistemas de ações históricas e culturais estabelecidas durante o processo de produção da espacialidade humana, ao longo da costa paraense.

Por fim, resta falar de uma última particularidade apontada por Moraes (2007), a respeito dos espaços litorâneos, a que está associada ao desenvolvimento da atividade turística e de veraneio. No litoral do Pará, a potencialidade destas atividades foi incorporada, recentemente, como política pública direcionada ao desenvolvimento econômico do estado, materializada no Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará (PDT-PA, 2001)<sup>31</sup>.

No âmbito desta política, o litoral paraense, conforme a delimitação aqui adotada, concentra três dos seis polos turísticos instituídos no Pará, são eles: Belém, Costa Atlântica e Marajó. Cada um deles, conforme o levantamento do PDT-PA (2001), com atrativos turísticos distintos de grande potencialidade para o desenvolvimento do turismo no estado. Dentre estes, o polo turístico Costa Atlântica é o que melhor apresenta o desenvolvimento do veraneio e o turismo de sol e praia como uma das particularidades apontadas por Moraes (2007), em termos de usos do espaço litorâneo. Segundo o PDT-PARÁ (2001), o polo Belém tende a se destacar no âmbito do turismo em virtude dos atrativos relacionados ao patrimônio histórico-arquitetônico e cultural, eventos, gastronomia e pela presença de equipamentos singulares na capital Belém (Estação das Docas, Museu Emilio Goeldi e outros). Enquanto que o polo Marajó, tendo em vista seu ecossistema particular no contexto amazônico (arquipélago fluviomarinho), tende a se destacar por atrativos que potencializam o desenvolvimento do turismo ecológico ou ecoturismo,

---

<sup>31</sup> O Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará foi proposto no final da década de 1990. Nesta proposta, o turismo é concebido como uma das atividades econômicas estratégicas para o desenvolvimento econômico do estado. Suas proposições levam em consideração, principalmente, a riqueza de atrativos existente na “Amazônia paraense”, a qual, na concepção do Estado, apresentam grande potencial no mercado do turismo. Com base nesta concepção, o território do estado do Pará foi estruturado em seis grandes polos turísticos, de onde a atividade deveria ser propagada. São eles: Belém, Costa Atlântica, Marajó, Tapajós, Araguaia/Tocantins e Xingu. A extensão e a composição do municípios destes polos foi estabelecida pelo governo do estado, dentre estes últimos, foram selecionados alguns como espaços prioritários para o desenvolvimento da fase inicial do plano, cujo critério se baseou na presença de produtos turísticos consolidados e existência mínima de infraestrutura (PDT-PA, 2001).

associado a aspectos histórico-culturais da ilha, que remetem à presença das culturas milenares (marajoaras) e a presença histórica dos jesuítas.

A abrangência territorial do polo Costa Atlântica corresponde praticamente à delimitação do Setor 1 (Atlântico) do litoral do Pará, e é considerado a maior e mais estruturada área turística de sol e praia da Amazônia Brasileira. Entretanto, as ações de incentivo ao desenvolvimento do turismo, nessa parte do estado, não alcançaram todos os municípios situados no litoral paraense. Os critérios utilizados na avaliação do potencial turístico desse polo classificaram apenas 6 municípios como estratégicos para o desenvolvimento do turismo<sup>32</sup>, são eles: Bragança, Tracuateua, Salinópolis, Marapanim, Curuçá, Vigia e São Caetano de Odivelas (PARÁ, 2016).

Dentre tais municípios, Salinópolis é onde esta atividade demonstra relativo grau de desenvolvimento, quando comparado aos demais municípios, sendo apontado como o único que dispõe de melhores condições para o desenvolvimento do turismo de sol e praia no Pará. O que se deve à combinação da presença das condições associadas a esta modalidade de turismo, tais como as praias acessíveis, infraestrutura urbana, serviços urbanos e turísticos, este último, ainda assim classificado como mínimo ou simples, segundo o diagnóstico sobre o turismo no município.

Salinópolis ou simplesmente Salinas, como é chamada pela maioria dos visitantes, já se constitui em um destino consolidado no mercado do próprio estado e entre alguns estados da região Norte, sendo a praia a maior motivação da maioria de seus visitantes (PDT-PA, 2001). Atrativo cuja importância remonta à década de 1930, quando foram registradas as primeiras iniciativas voltadas ao aproveitamento da cidade e suas praias, na perspectiva do lazer e do turismo, que se manifestaram neste período, por exemplo, a partir do surgimento das primeiras residências de veranistas (segunda-residência) e na inauguração do primeiro hotel da cidade, o Hotel Salinópolis (ainda hoje em funcionamento), em 1936.

A partir dos elementos até aqui apresentados, acerca da configuração espacial do litoral do Pará, fica evidente que este espaço não apresenta uma

---

<sup>32</sup> No polo Belém, o município selecionado o município foi Belém e no polo Marajó foram os municípios de Ponta de Pedras, Salvaterra e Soure (PARÁ, 2016).



dinâmica socioespacial única e muito menos homogênea. Uma evidência inicial a respeito desta afirmação transparece na análise das principais características da dinâmica de sua população, na presença de atividades econômicas e sua importância na produção do PIB estadual, dos núcleos urbanos e o ritmo da urbanização da população, bem como pela presença de objetos espaciais e conteúdos sociais produzidos ao longo deste espaço.

De forma clara, a delimitação do litoral paraense, sua subdivisão em setores e os agrupamentos dos municípios considerados litorâneos, permitiram e facilitaram o reconhecimento de algumas diferenciações internas nesse espaço, as quais reforçam uma das apreensões expostas por Moraes (2007), a respeito das características da ocupação do litoral do norte do Brasil, quando menciona o entorno de Belém (juntamente com o entorno de São Luís-MA), como áreas onde predomina uma dinâmica capitalista de uso e apropriação da terra. Por outro lado, o quadro inverso que se evidencia no Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino) vão ao encontro da afirmação deste mesmo autor sobre a existência de vastas porções de terras litorâneas escassamente povoadas, com baixa densidade demográfica, atribuída à dificuldade de acesso e a uma lógica urbano-mercantil considerada episódica, constituindo, dessa forma, um “[...] padrão de uso do solo assentado em atividades extrativista e de autoconsumo, executadas por comunidades tradicionais semi-isoladas” (MORAES, 2017, p. 46).

A delimitação do litoral paraense proposta pelo GERCO-PA também revela aspectos que realçam a complexidade e diversidade da urbanização no estado do Pará. Com base na composição das cidades de cada setor litorâneo, evidencia-se, ainda, a partir de aspectos gerais, a atuação de duas lógicas distintas e predominantes no litoral do Pará. A primeira, circunscrita ao Setor 2 (Continental-Estuarino), quase que em sua totalidade, é conduzida pela dinâmica urbana da metrópole Belém e de sua região metropolitana. Nesta porção do litoral, encontra-se o nível mais complexo das relações sociais e econômicas vigentes no contexto urbano, assim como também pode ser considerado o espaço de maior concentração de equipamentos públicos, empresas e atividades econômicas e populacionais, principalmente, em Belém. Nesse sentido, tem-se a capital paraense como o centro urbano disseminador

e difusor de um sistema de valores e relações sociais considerados modernos, uma psicosfera urbana, como defendido por Santos (2002a), que se espalha não somente sobre os municípios deste setor, mas também, ainda que com intensidade e ritmos diferenciados, em função dos nexos informacionais presentes no território, àqueles que integram os outros dois setores litorâneos (e outros municípios do estado), polarizando, assim, praticamente todo o litoral do estado do Pará.

A segunda lógica urbana predominante identificada no litoral paraense, por sua vez, circunscreve-se ao Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino). Ao situar esses dois setores litorâneos no contexto regional do Pará, percebe-se que suas dinâmicas econômica e urbana refletem, em grande medida, a dinâmica socioespacial de suas mesorregiões. Neste caso, as mesorregiões do Nordeste Paraense (de modo mais específico, das microrregiões do Salgado e Bragantina) e do Marajó, ambas consideradas como espaços pouco afetados pela ação dos grandes projetos econômicos direcionados para o estado, a partir dos anos de 1960. Pode-se afirmar, nesse sentido, que as cidades litorâneas desses setores e integrantes de tais mesorregiões, diferentemente das que foram diretamente impactadas, não se constituem em destino da mão de obra atraída para a Amazônia e para o estado do Pará, no contexto de expansão da fronteira amazônica.

Diante de tais elementos, pode-se dizer que os dois setores litorâneos representam, no espaço paraense e amazônico, fragmentos de realidades sub-regionais pouco modificadas, ou somente indiretamente influenciadas pelos empreendimentos econômicos direcionados para a Amazônia, a partir de 1960. Entende-se que a realidade urbana do Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino) do litoral paraense pode ser associada a um dos modelos de urbanização reconhecidos por Becker (1985), no contexto de expansão da fronteira urbana na Amazônia, o modelo de urbanização em áreas tradicionais, ou urbanização tradicional. Porém, com algumas ressalvas.

De acordo com a autora, este modelo de urbanização refere-se àquelas áreas onde “[...] a expansão de frentes e o crescimento das capitais estaduais não foi suficientemente dinâmico para alterar o padrão tradicional de um centro regional comandando a rede de povoados de uma artéria fluvial”

(BECKER, 1985, p. 366). Ao partir da concepção de que no processo de expansão da fronteira urbana na Amazônia é possível reconhecer vários modelos de urbanização, que foram impostos e/ou subsistem na região, Trindade Jr. et al (2008), com base na identificação dos modelos de urbanização de Becker (1990), ressalta o modelo de urbanização tradicional para se referir às realidades sub-regionais pouco afetadas, ou apenas indiretamente afetadas pelas frentes de expansão econômicas e presentes, principalmente, na Amazônia Oriental. De acordo com os autores, pode-se destacar, dentre as principais características dessas sub-regiões, “a natureza ribeirinha” de sua população, traduzida para o plano de sua organização espacial, revelando heranças de uma forma dendrítica de rede urbana, apesar da presença de outras formas de circulação existentes que, de forma mais recente, passaram a articular essas realidades locais ao restante da região (TRINDADE JR. et al, 2008, p. 32). Têm-se, como a principal forma espacial atrelada à urbanização tradicional, a cidade amazônica denominada a partir de seu conteúdo socioespacial, de cidade ribeirinha tradicional.

Percebe-se que a noção de urbanização tradicional, definida por Becker (1985) e sua utilização por parte de Trindade Jr. et al (2008) e Trindade Jr. (2010), ressaltam como principal referência empírica (ou talvez a única) a cidade concebida como ribeirinha.

Mas, pelo que foi exposto até o momento a respeito do Setor 1 (Atlântico) e Setor 3 (Insular-Estuarino) e de suas cidades e dinâmicas socioeconômicas, entende-se que, guardada as suas especificidades, seja possível associar estes dois setores litorâneos do Pará à vigência da urbanização tradicional. Tomando, assim, esta noção como ponto de partida para o desenvolvimento da análise sobre suas formas e conteúdos urbanos produzidas ao longo da costa paraense. Isso, principalmente, com relação ao Setor 1 (Atlântico), onde estão situadas as duas cidades selecionadas nesta pesquisa para estudo de caso, Salinópolis e São João de Pirabas; sem contudo, ser possível chamá-las de cidades ribeirinhas, ou cidades da floresta. Porém, talvez, nelas, o mar, a praia e a vida atrelada a este elemento natural seja um fator tão marcante quanto o rio o é, nas diversas dimensões da vida das cidades.

Dessa forma, ressalta-se que a noção de urbanização tradicional mencionada por Becker (1985) representa a possibilidade de reconhecer, no Pará (e na Amazônia), feições diferenciadas de pequenas cidades e de vidas urbanas que se materializam não necessariamente a partir da relação com o rio (como tem sido comumente ressaltado nas abordagens sobre cidades e modos de vidas urbanos considerados tradicionais), mas com o mar, objeto geográfico que também tem importância na produção e organização de algumas cidades da Amazônia. Isso significa levar em consideração a produção de espacialidades e temporalidades sociais que também se estabelecem a partir da relação com a natureza.

#### 4. CAPÍTULO 3

### AS FORMAS-CONTEÚDO SOCIOESPACIAIS DO LITORAL DO ESTADO PARÁ: O CASO DE SALINÓPOLIS E SÃO JOÃO DE PIRABAS

O esforço de compreensão e definição das cidades litorâneas de Salinópolis e São João de Pirabas segue no sentido do reconhecimento de suas dinâmicas socioespaciais, cuja materialidade e racionalidade estão expressas no espaço dessas e de outras cidades do litoral paraense, a partir da indissociabilidade de seus sistemas de objetos (naturais e artificiais) e sistemas de ações, conforme propõe Santos (2002a) na sua definição de espaço geográfico. Com base neste direcionamento teórico, tais cidades se apresentam, como formas geográficas, compostas de um conjunto de objetos reais e concretos, associados a conteúdos sociais que lhes são característicos, definidos e redefinidos ao longo do processo histórico de suas formações. Nesse sentido, Salinópolis e São João de Pirabas, enquanto formas geográficas, apresentam-se na realidade como formas-conteúdo socioespaciais (SANTOS, 2002a).

Para este autor,

A ideia de forma-conteúdo une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social. Essa ideia também supõe o tratamento analítico do espaço como um conjunto inseparável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2002a, p. 103).

Essa perspectiva teórica está balizada na compreensão do espaço geográfico em termos de um conceito híbrido. O que representa a possibilidade de apreender a realidade não mais pautada unicamente em conceitos puros ou isolados. Uma concepção que, para o autor, representa um equívoco epistemológico forjado e herdado da modernidade, cuja principal marca tem sido a prática comum de separar e/ou de opor, de um lado, a natureza, vista como o objeto e, de ou outro, a sociedade, o sujeito, cujas ações incidem sobre o primeiro.

Para Santos (2002a), a compreensão do processo de realização da história no seu curso não se faz com a separação entre o natural e o artificial, nem entre o natural e o político, visto que, atualmente, é praticamente impossível distinguir claramente o que são obras da natureza e o que são obras da sociedade.

A realização da sociedade só é possível a partir da produção do espaço. E a sua geografização só ocorre através das formas espaciais, às quais são atribuídas funções sociais que, no decorrer do processo histórico, mudam constantemente. É a sociedade que dá vida ou sentido às formas espaciais, ou seja, atribui-lhes um conteúdo de interesse individual e/ou coletivo.

Conforme esse direcionamento teórico, o espaço se apresenta sempre como uma síntese provisória entre o conteúdo social e as formas espaciais (SANTOS, 2002a), pois, para Santos (2002b), forma e conteúdo não existem separadamente, são sempre formas-conteúdo. Compreendidos de outra maneira, representam apenas “verdades parciais” ou meras abstrações.

Essa proposição teórica é adotada por Santos (2008) em sua sistematização para a compreensão das tendências da urbanização brasileira, no bojo do processo de modernização do território. Em sua sistematização, este autor propõe pensar a cidade e o urbano no Brasil, levando em consideração as transformações decorrentes da difusão do meio técnico-científico-informacional (caracterizado pela presença da ciência e da técnica nas atividades humanas). Destaca que, nesse sentido, a difusão deste meio geográfico, a partir da modernização do território, impõe a necessidade de compreensão das mudanças processadas no espaço geográfico, a exemplo do que ocorreu no campo brasileiro, que se modernizou, passando a necessitar, diferentemente de períodos precedentes, cada vez mais de ciência e tecnologia, expressas nas demandas relacionadas à necessidade de maquinários, implementos, componentes, insumos materiais e intelectuais, mão de obra, crédito, tidos como indispensáveis para a produção agrícola moderna.

Para o autor, isso fez com que o campo se tornasse extremamente diferenciado, haja vista a multiplicidade de objetos geográficos que, a partir de

então, passaram a integrar, suscitando novas formas de produção, lógicas e relações sociais, redefinindo, assim, o conteúdo socioespacial das formas geográficas ligadas ao campo. Em função dessas transformações, o autor propõe pensar a distinção entre “cidades do campo” e “cidades no campo”, para enfatizar a adaptação de cidades às demandas da produção moderna que se realiza na zona rural sob sua influência.

São cidades que se inter-relacionam ou se conectam com espaços não necessariamente ou obrigatoriamente circunscritos ao seu entorno imediato. Sua região, por exemplo, integrando-se e interligando-se muito mais ao mercado externo e a lugares distantes. Vinculando-se às ordens distantes e integrando o que Santos (2002a; 2005) compreende como verticalidades, estabelecendo, assim, pouca ou quase nenhuma relação com o entorno próximo.

É nesse sentido que Santos (2008, p. 56) afirma que:

As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados.

Essa perspectiva teórica também foi utilizada como inspiração por Trindade Jr. (2013), para propor, no caso da Amazônia brasileira, a distinção entre o que define como “cidades da floresta” e “cidades na floresta”. Neste caso em específico, porém, ressalta este autor, que a perspectiva teórica de Santos (2008), utilizada para abordar a modernização do território e sua relação com a urbanização brasileira não é utilizada no sentido literal para a compreensão do espaço amazônico. Para esta realidade regional, pensar o espaço como forma-conteúdo possibilitou a identificação, no contexto urbano amazônico, de um novo tipo de cidade, as “cidades na floresta”, que passaram a compor a estrutura urbana da região, a partir do contexto de maior intensidade de integração da Amazônia ao espaço brasileiro.

Aqui, também, o conceito de espaço como forma-conteúdo se apresenta como instrumento analítico pertinente para a abordagem das cidades litorâneas da região do Salgado Paraense. Porém, deve-se ressaltar que sua utilização na análise e compreensão do contexto urbano, nessa porção do litoral amazônico, assim como no trabalho de Trindade Jr. (2013), também se apresenta apenas como inspiração, haja vista que a análise de Santos (2008) sobre a urbanização brasileira, segundo essa compreensão do espaço, não é utilizada no mesmo sentido para a compreensão do significado das cidades litorâneas no contexto urbano da Amazônia.

Da mesma forma, a proposição de Trindade Jr. (2013), com base nessa concepção de espaço, que identifica e diferencia duas tipologias de cidade, as “cidades da floresta” e “cidades na floresta”, também representa uma importante referência para se iniciar a apreensão do significado, da forma e do conteúdo das cidades na realidade urbana do Salgado Paraense. Contudo, também não se toma tal formulação de forma literal, pois a análise desenvolvida pelo autor diz respeito a cidades ligadas a um contexto socioespacial que se diferencia da realidade que aqui se propôs a abordar de maneira mais detalhada.

Feitas essas considerações, pode-se dizer que pelo menos duas diferenças podem ser apontadas inicialmente. A primeira está associada à relação das cidades a momentos históricos distintos da produção do urbano na Amazônia, estando as “cidades da floresta” ligadas ao período inicial de formação da rede urbana amazônica, que remonta ao momento da colonização até a primeira metade do século XX, período em que a conformação de uma rede urbana dendrítica foi predominante na organização do espaço e da dinâmica regional. Enquanto que as “cidades na floresta” representam as novas formas geográficas que passaram a compor a estrutura urbana da região, após a segunda metade do século já mencionado, originadas juntamente com a expansão das frentes econômicas e os projetos de integração rodoviária da região ao restante do país.

A segunda diferença, por sua vez, refere-se à importância ou ao papel que a natureza (a floresta e o rio) representa para a compreensão da dinâmica urbana dessas cidades. Para as “cidades da floresta” rio e floresta são mais



que objetos naturais que integram a paisagem, pois correspondem a objetos geográficos diretamente interligados ao contexto urbano dessas cidades e ao cotidiano dos habitantes. Já para as “cidades na floresta”, tais objetos naturais não representam mais que meros elementos da paisagem ou fontes de exploração econômica, pouco se integrando à dinâmica urbana desse tipo de cidade ou à vida de seus habitantes.

No caso das cidades litorâneas do Salgado Paraense, a apreensão dessas formas geográficas, enquanto forma-conteúdo, particulariza-se na medida em que busca analisar o significado de cidades amazônicas, cujo processo de formação não está relacionado à periodização proposta por Trindade Jr. (2013), para a pensar a formação da rede urbana regional. De maneira geral, as cidades do Salgado Paraense são consideradas antigas, cuja origem está associada ao momento inicial da ocupação portuguesa na Amazônia e/ou ao período de exploração econômica da borracha, ainda que esta atividade não tenha influenciado de forma direta a formação de cidades nesta sub-região. Portanto, são cidades cuja origem não estabelece relação com o processo recente de ocupação da região, no qual se destaca a introdução de novas frentes econômicas e eixos rodoviários, apresentando-se como cidades pouco impactadas pelos desdobramentos das dinâmicas socioeconômicas que passaram a reorganizar o espaço regional amazônico, a partir da segunda metade do século XX.

São cidades que estão inseridas num contexto sub-regional (Salgado Paraense) que pode ser considerado como uma realidade pouco afetada pelas frentes econômicas direcionadas para a Amazônia. Pode-se afirmar que essa sub-região não foi o espaço de destino dos grandes empreendimentos econômicos modernos direcionados à região, no passado recente, bem como também não se caracteriza como um subespaço para onde se destinaram os fluxos migratórios de mão de obra que acompanharam a maioria dos empreendimentos econômicos, muito embora, tenha sido alcançada pela nova lógica de circulação da região, a rodoviária.

Pode-se afirmar que, com algumas pequenas ressalvas em relação à proposição original, as cidades litorâneas do Salgado Paraense integram a concepção ou o modelo de urbanização que Becker (1990) define como

urbanização tradicional, utilizada para fazer referência às cidades amazônicas e a subespaços regionais que integram um quadro geográfico que pouco sofreu alterações em sua configuração territorial, em função da repercussão das dinâmicas socioespaciais ligadas à expansão das frentes econômicas que ganharam corpo na Amazônia, a partir da década de 1960.

A ressalva referida no parágrafo anterior está relacionada ao fato desta proposição associar a este modelo de urbanização as cidades ligadas ao padrão tradicional à beira-rio e as que mantêm forte ligação com um centro regional não necessariamente dependente do padrão dendrítico. Características que, aqui entendido, não se aplicam ao caso das cidades litorâneas da microrregião do Salgado Paraense. Tais aspectos revelam que a perspectiva teórica de pensar o espaço como forma-conteúdo será utilizada para definir o significado de cidades amazônicas que, de modo geral, pouco se diferenciam em termos de processo de formação, dinâmicas socioeconômicas e populacional.

Outro aspecto que particulariza e diferencia a abordagem das cidades litorâneas, em relação à proposta de Trindade Jr. (2013), diz respeito ao fato dela agora se referir a outra relação cidade e natureza na Amazônia, que, nas cidades do Salgado Paraense, está pautada, de um modo geral, na relação cidade e mar. Buscando, assim, revelar a importância deste último para a compreensão da dinâmica socioespacial das cidades à beira-mar. Este aspecto aponta para a relevância de se entender, a partir da premissa do espaço como forma-conteúdo, o significado de cidades amazônicas que, no curso da formação histórica da região, não estiveram necessariamente associadas ao papel ou importância do rio ou da floresta como os principais objetos ou sistemas naturais. Possibilitando, dessa maneira, identificar e analisar outras formas de relação entre sociedade e natureza, bem como, outras formações urbanas, cuja relação com a natureza é fundamental para compreensão de suas formas e conteúdos socioespaciais.

Assim, pode-se afirmar que a localização à beira-mar é uma condição importante e deve ser considerada como um fator inicial para a compreensão das cidades litorâneas na microrregião do Salgado Paraense. Porém, não deve ser vista como um fator determinante em relação à definição dos conteúdos

socioespaciais dessas cidades. Para além da localização absoluta e das características fisiográficas do entorno, sua compreensão, enquanto um espaço socialmente produzido, deve partir da consideração das relações socioespaciais estabelecidas historicamente entre seus habitantes e destes com a natureza (mar), para que assim possa ser possível reconhecer a importância deste último para o desenrolar da vida social nessas cidades.

O mar, nesse sentido, é um elemento que não pode ser descartado ou desarticulado no processo de interpretação das realidades urbanas da Amazônia, situadas no Salgado Paraense. Isso porque, na região, este objeto natural não representa simplesmente um acidente geográfico de destaque na composição da paisagem dessas cidades, visto que, em muitos casos, apresenta-se como uma importante referência geográfica. Possibilitando uma imediata identificação entre as cidades e esta sub-região, a ponto de sua desconsideração não permitir compreender aspectos relacionados à formação espacial, nem à dinâmica socioespacial vigente.

São cidades que, assim como outras da região, revelam, no seu processo de formação, fortes elementos socioespaciais de uma relação histórica com a natureza, os quais podem ser considerados como características inerentes ao espaço urbano dessas cidades. Todavia, estes elementos, no caso de muitas cidades do litoral do Pará, não podem ser associados ou definidos simplesmente como sendo resultantes de um fator de localização, no caso, o resultado da localização dessas cidades à beira-mar, mas pelo caráter histórico e importância social que o mar representa para a dinâmica urbana dessas cidades amazônicas. Aspecto este que não tem sido considerado nas diversas proposições voltadas a compreensão da cidade e do urbano na Amazônia, que têm deixado de fora da leitura da realidade urbana dessa região cidades que reforçam a concepção de urbanodiversidade atribuída ao espaço amazônico.

#### **4.1. O lugar das cidades litorâneas no debate sobre a urbanodiversidade amazônica.**

Em conhecido trabalho sobre a Amazônia, logo na seção de apresentação da obra, Gonçalves (2001) afirma, de maneira categórica, que este espaço é, sobretudo, diversidade. Esta ideia, nos últimos tempos, vem ganhando força e tem sido muito utilizada para fazer frente às imagens, representações sociais e concepções que, historicamente, retrataram e ainda hoje reproduzem a imagem da Amazônia como um espaço homogêneo e singular, seja em termos naturais, seja em termos sociais.

Com efeito, a ideia de diversidade também tem sido muito utilizada para fazer frente, e assim tentar superar, o caráter homogêneo e generalista que, durante muito tempo, caracterizou o pensamento sobre a urbanização na Amazônia. Estudos nessa direção têm procurado demonstrar, a partir da adoção de diferentes critérios, que o atributo da diversidade se apresenta como um pressuposto pertinente para o reconhecimento da região como um espaço socialmente diverso e complexo, no que concerne à manifestação do fenômeno urbano. Neste sentido, busca-se, nesta seção da pesquisa, apresentar e discutir alguns dos principais trabalhos dedicados à compreensão da realidade urbana amazônica, a partir do prisma da diversidade.

Vários são os estudos que têm procurado demonstrar e compreender a difusão e a diversidade do fenômeno urbano na Amazônia, dentre os quais destaca-se, inicialmente, para ao desenvolvimento deste capítulo, as propostas de Becker (1985), Vicentini (2004) e Trindade Jr. (2010)<sup>33</sup>.

O trabalho de Becker (1985) apresenta-se, inicialmente, como uma importante referência para iniciar o tratamento da questão. No contexto de discussão sobre a expansão da fronteira urbana na Amazônia, a autora já destacava o notável processo de mudança pelo passava esse espaço, tomando por base as transformações das velhas cidades fluviais em função do impacto da implementação das rodovias, a partir de 1960.

Chamou a atenção da autora, em pesquisa realizada ao longo da rodovia Belém-Brasília (BR – 010), a multiplicação de povoados ali estabelecidos para servir de residência da força de trabalho, considerada móvel

---

<sup>33</sup> A possível reorganização deste trabalho, leva em consideração a possibilidade subdividi-lo em três momentos. No primeiro, a partir da introdução de outras proposta sobre a diversidade urbana da região, busca-se expor os principais modelos e tipos de urbanização. No segundo, as principais tipologias de cidades. E, por fim, um maior detalhamento sobre as cidades do litoral amazônico.

no tempo e no espaço. Embora fossem considerados rurais, de acordo com critérios tradicionais, tais assentamentos humanos sugeriam a hipótese destes constituírem uma manifestação do fenômeno urbano. Hipótese que é fortalecida, quando se observava que na área da rodovia era patente a contradição entre o intenso e rápido processo de urbanização e a debilidade da relativa ocupação agrícola em áreas voltadas para esse fim, as quais foram rapidamente transformadas em bacia de força de trabalho, tida como uma importante condição para a expansão da fronteira. Situação que suscitava a investigação não apenas do papel dos “núcleos urbanos na nova ordenação do território, como da própria relação fronteira-urbanização” (BECKER, 1985, p. 358).

Na abordagem dessa relação, Becker (1985) entende que a fronteira representa a outra face do espaço urbanizado, e sua integração constitui a inserção ao espaço urbanizado, efetuando-se, portanto, através do urbano. Enquanto parte da sociedade e do espaço nacional, a especificidade da fronteira está no fato da mesma se apresentar como um espaço não plenamente estruturado e que se define em relação a um espaço estruturado. Por esse motivo, para a autora, a compreensão da expansão da fronteira amazônica só é possível caso se considere a inserção do Brasil, no final do século XX, no contexto da nova “[...] escala de relações capital-trabalho articulada ao interesse do capital industrial e financeiro”, cuja referência é a produção de um espaço planetário onde os Estados nacionais resguardam as atribuições de controle, hierarquização e regulação, tendo como base o espaço (LEFEBVRE, 1978, apud BECKER, 1985, p. 358).

De posse dessa concepção e tomando como referência o pensamento de Lefebvre (1978), Becker (1985), entende que cabe ao Estado:

[...] reorganizar o caos das relações sociais impondo-lhes uma racionalidade, a sua, tendo como instrumento privilegiado o espaço: o econômico se reconsidera em termos espaciais – fluxos e estoques – e o Estado tende a controlá-los e coordená-los, integrando e rompendo o espaço anterior, produzindo seu próprio espaço; impõe uma ordem espacial, vinculada a uma prática e concepção de espaço logística, global, de interesses gerais, estratégicos, que é contraditória à prática e concepção de espaço local, dos interesses privados e objetivos particulares (BECKER, 1985, p. 358).

Nessa linha de pensamento, o Estado tende, a partir de suas múltiplas ações e conexões, promove a “extensão do espaço”, produzindo assim o “espaço global” que, por sua vez, é condição indispensável para o desenvolvimento de uma produção generalizada. Tal processo, na concepção de Becker (1985), está associado a dois importantes fatores, “ao crescimento das forças produtivas e à urbanização maciça”. Em outros termos, consiste na formação de grandes unidades produtivas de produção e consumo, e também na presença dos núcleos urbanos, através dos quais o Estado realiza a gestão e a produção do espaço global.

Por se apresentar enquanto reserva mundial de recursos na nova divisão internacional do trabalho, a fronteira se constitui justamente em um espaço a ser incorporado ao espaço global/fragmentado e, portanto, ao espaço urbanizado. Na opinião de Becker (1985), é o que ocorre com a realidade amazônica.

É nesse sentido que, para esta autora, desde o início, o projeto de ocupação da “fronteira amazônica” previu a urbanização como estratégia, materializada na política governamental voltada à integração do território, na política urbana de polos de crescimento (Poloamazônia) e “urbanismo rural”. Este último considerado necessário, segundo a perspectiva do Estado, para atrair a população, oferecendo condições similares às áreas de origem dos fluxos migratórios.

É a partir dessas múltiplas frentes da estratégia de ocupação da fronteira amazônica, que Becker (1985, p. 360) entende a urbanização desta região como um fenômeno de múltiplas formas, reveladas desde “[...] o crescimento explosivo de cidades velhas à multiplicação de núcleos e povoados fortemente instáveis”.

Em meio ao quadro de mudanças na organização do espaço regional, no contexto de expansão da fronteira urbana, Becker (1985, p. 361) identifica quatro movimentos relacionados à transformação do urbano na região, os quais demonstram a complexidade e diversidade desse fenômeno. O primeiro deles é denominado de “expansão e consolidação de centros regionais e locais que constituem a base de operações produtivas” direcionados pelo Estado, fenômeno visível, principalmente, ao longo das principais rodovias da região,

tais como a Belém-Brasília, Transamazônica e Cuiabá-Porto Velho. Alguns dos municípios sobre influência direta apresentaram grande aumento populacional e, em alguns casos, segundo a autora, superando a taxa de 150% no período de 1970 a 1980.

Ao longo da Transamazônica, cidades como Marabá e Altamira, no Pará, e Imperatriz, no Maranhão, são exemplos de cidades que assumem posição estratégica para o Estado, na ocupação da fronteira amazônica, posto que estão situadas no contato da fronteira com as bacias de mão de obra do Nordeste e com as principais vias que conectam ao centro-sul do país. Além disso, tornaram-se importantes também para a estratégia de ocupação porque já dispunham de certa estrutura ligada a serviços bancários, transporte e comunicação na região, possibilitando a circulação de capital, além de mão de obra e mercadorias.

O segundo movimento identificado por Becker (1985, p. 362) na reorganização do urbano na Amazônia está associado à “[...] expansão-concentração nas capitais estaduais”. Neste movimento, o destaque está no crescimento diferenciado de algumas capitais de estados amazônicos. Belém, considerada extensão regional do centro nacional, por atender necessidades técnicas e políticas, apresentava expansão metropolitana, enquanto que outras capitais cresciam de forma diferenciada. Isoladamente, comandando uma vasta hinterlândia, destacou a cidade Manaus, cuja tendência à metropolização estava associada à posição geográfica, que lhe garante o comando da Amazônia Ocidental e da Zona Franca (em situação similar, a autora também destaca a capital Rio Branco). E, por “aglomeração”, cujo exemplo é Cuiabá. Segundo a autora, tendo em vista que estas cidades eram dotadas de serviços, tais como administrativos, bancários, de educação e saúde menos precários, devido à sua condição de centros de regiões tradicionais, as mesmas também acabaram se tornando bases da nova circulação do capital, além do centro informacional e populacional (BECKER, 1985).

O terceiro movimento registrado por Becker (1985) diz respeito à “reprodução de pequenos núcleos dispersos”, entendidos como vilas e povoados vinculados à mobilidade do trabalho que, ao término da frente de trabalho tende a se retrair ou mesmo a se extinguir, surgindo junto a novas

frentes de trabalho na região. E, por fim, o movimento de “retração de núcleos antigos”, que se estende às cidades que ficaram à margem da nova circulação regional, a rodoviária.

Ainda sobre a análise da relação urbanização e fronteira, Becker (1985) também se refere às distintas formas espaciais ou geográficas, por meio das quais a urbanização se manifesta na Amazônia. Nesta direção, associa tais formas espaciais à presença de modelos de urbanização diferenciados que, em seu entendimento, foram impostos à região. Dessa forma, a autora entende que seja possível esquematizar cinco modelos de urbanização direcionados para a região, tomando como referência empírica os estudos realizados na porção Oriental da Amazônia, quais sejam: a) “modelo de urbanização espontânea”; b) “modelo de urbanização dirigida”; c) “modelo de urbanização dos grandes projetos privados” e; d) “modelo de urbanização em áreas tradicionais” (BECKER, 1985).

Segundo Becker (1985, p. 363), o “modelo de urbanização espontânea” é característico das áreas decorrentes de ações de incentivo do Estado à apropriação privada da terra por empresas ou por fazendeiros individuais. Nestas áreas, ressalta a autora, as relações de trabalho tinham como característica a forte mobilidade, incorporada, principalmente, nas grandes obras públicas, mineração e no desmatamento e formação de pastagem.

Nas áreas de influência desse modelo, as cidades tornam-se residência da nova sociedade local, agora também constituída de comerciantes, funcionários, médios fazendeiros, pequenos produtores, “peões” e migrantes sem terra (BECKER, 1985). Em termos de organização intraurbana, destaca-se uma estrutura diferenciada, onde se evidencia a importância de dois espaços em específico. O espaço de reprodução social da força de trabalho, que passa a habitar os bairros periféricos, e o espaço de produção central, onde estão sediados o comércio e os serviços de consumo e circulação (BECKER, 1985).

Nesse modelo de urbanização, Becker (1985) dá destaque às cidades de Imperatriz – MA, Araguaína – TO, e Marabá – PA. Núcleos urbanos que se constituíram na porta de entrada do capital e também dos migrantes na região,



visto que já exerciam certa importância em outros momentos da dinâmica urbana e econômica regional, anterior à década de 1960.

O segundo modelo de urbanização reconhecido por Becker (1985) é denominado de “modelo de urbanização dirigida”, e faz referências à política de colonização planejada e executada tanto pelo Estado quanto por companhias privadas de colonização. As ações deste modelo estavam baseadas na “filosofia o urbanismo rural” do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), cuja proposta previa a construção de um sistema de núcleos urbano-rurais hierarquizados, articulando, a partir da Rurópolis (considerada o polo de desenvolvimento rural), a sua área de influência, constituída de unidades denominadas de Agrópolis e agrovilas.

Este modelo comporta dois submodelos: o “modelo de urbanização dirigida pela colonização particular” e o “modelo de urbanização dirigida pelo Estado”. Diretamente executado e controlado por companhias colonizadoras, é predominante, na primeira proposta, a apropriação da terra por colonos em lotes em 100 hectares (em média), pautada nas relações de trabalho do tipo familiar. Nas áreas onde este modelo foi implantado, Becker (1985) menciona que as cidades apresentavam características dominantes de lugares centrais hierarquizados, para um campesinato que, em seu entendimento, apresentava-se diferenciado, sendo parte dele considerado capitalizado.

Na passagem abaixo, tem-se uma noção de algumas das características das cidades associadas a esse modelo de urbanização.

As Cidades são residências de colonos e suas famílias, funcionários das companhias (só em 1981 foram inauguradas as prefeituras), comerciantes, investidores, sendo menos expressiva a proporção de migrantes sem terra e "peões"; sua estrutura interna é diferenciada com setores bem definidos e seus equipamentos e serviços são mais fartos, atendendo à demanda dos colonos, aos negócios de terra e financiamento das companhias e, no caso de Sinop, à circulação mais ampla da Cuiabá-Santarém, razão do crescimento da Cidade (BECKER, 1985, p. 364).

Outros dois aspectos são mencionados por Becker (1985) a respeito do modelo de urbanização dirigido pela iniciativa privada. Sobre o primeiro, relata a quase inexistência de povoados espontâneos em torno do projeto de colonização, fato que atribuiu diretamente para o forte controle exercido pela

companhia. No segundo, destaca a realização da rede urbana inspirada na filosofia do urbanismo rural do INCRA, que teria apresentado melhores resultados neste modelo do que no direcionado pelo Estado. A respeito da realização da proposta, nesta perspectiva de urbanização dirigida, a autora descreve:

Um centro urbano serve e controla a ocupação de cada gleba onde se distribuem pequenos núcleos (equivalentes a agropolis), e "comunidades" (de 3-3 km, equivalentes a agrovilas) dotados de igreja, escola e venda (no caso de Alta Floresta inexistem os pequenos centros). No conjunto, sucedem-se núcleos relativamente regulares em termos de tamanho funcional e espaçamento segundo configuração via de regra linear pois que ao longo das estradas (BECKER, 1985, p. 364-365).

O "modelo de urbanização dirigida pelo Estado" é a segunda proposta identificada por Becker (1985), na proposição de modelo de urbanização dirigido evidenciado por ela na Amazônia. Corresponde à colonização oficial, baseada na proposta de urbanismo rural do INCRA. A abordagem deste modelo é desenvolvida pela autora a partir do estudo das experiências de colonização realizadas por este órgão do Estado, ao longo da rodovia Transamazônica, o qual destaca as realidades urbanas de Itaituba, Altamira e Marabá, todas situadas no estado do Pará.

De acordo com Becker (1985), essa proposta de urbanização oficial caracterizou-se por ter como base a rodovia, mas também por se impor à velha estrutura urbana vinculada à circulação fluvial, aproveitando das velhas cidades a estrutura funcional e a posição na hierarquia cidadinas. Em seu entendimento, a colonização oficial se constituiu em enclaves frente às diversas formas de apropriação privada, as quais também tinham, nessas cidades, sua base de apoio. O que, para a autora, diluía bastante o planejamento inicial.

Em função disso, tais cidades passam a apresentar uma estrutura social complexa, compreendendo uma diversidade de sujeitos (e relações) sociais, dentre os quais estão colonos, funcionários, novos comerciantes de bens, terras e força de trabalho; assim como: aviadores ainda detentores de poder (que constituía a elite econômica e política no contexto econômico comercial-extrativista) e antigos moradores, que passaram a dividir a cidade

com fazendeiros médios, migrantes sem terra e com a nova força de trabalho móvel, o que também se expressa na estrutura interna desses núcleos urbanos (BECKER, 1985).

Conforme esse direcionamento da política de colonização direcionada pelo Estado, tais núcleos antigos passaram a constituir uma rede em que as cidades antigas, reavivadas a partir dessa nova dinâmica socioespacial, passaram a comandar agrovilas e povoados espontâneos. Em outros termos, passaram a exercer, dentro da proposta de urbanismo rural do INCRA, o que seria a função a ser desempenhada pela Rurópolis. Esta situação, como já mencionado antes, é identificada pela autora a partir da experiência de projetos de colonização promovidos pelo Estado ao longo da rodovia Transamazônica, onde a autora destaca as realidades urbanas de Itaituba, Altamira e Marabá, no estado do Pará.

Itaituba, cidade situada na confluência dessa rodovia com o rio Tapajós, é apontada por Becker (1985) como centro de uma área onde o projeto de colonização dirigido pelo INCRA não deu certo, visto que foi esvaziado e substituído pela atividade de exploração de ouro, desenvolvido por grandes empresas e pela pecuária. Esta comandada por populações advindas principalmente do Rio Grande do Sul.

A autora destaca que a ação do Estado, nessa área, ficou resumida à presença da atuação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o qual se encontrava afastado da área central. Acrescenta que, nesta área, “[...] apenas uma rua principal asfaltada concentra um comércio dinâmico para as 35 ruas de terra com casas de madeira e taipa, o chamado "Maranhão", que concentra os "peões" que se destinam basicamente ao garimpo” (BECKER, 1985, p. 365).

Já Altamira, situada na interseção da rodovia Transamazônica e o rio Xingu, na década de 1970 e 1980, em grande parte devido ao projeto de colonização, segundo Becker (1985), apresentou crescimento de 369%. Esta cidade era sede do Programa Integrado de Colonização (PIC-Altamira), e funcionou com base na distribuição de lotes de 100 hectares a colonos que, em função da presença de manchas de terras férteis (terra roxa), viabilizaram

a expressiva produção de cana-de-açúcar, pimenta e cacau, para consumo extra regional.

Em virtude disso, esta cidade apresentou, no período de grande expansão de serviços e equipamentos para atender aos colonos, que contribuiu para modificar a estrutura física da cidade, com destaque para a produção de um novo setor de comércio e bancos, novos bairros residenciais, além dos bairros tradicionais dos aviadores, à beira-rio.

A autora ressalta ainda que, a partir de 1974, em função de mudanças na política de terras, que passou a favorecer a grande empresa e a colonos selecionados, novas mudanças ocorreram na cidade, dentre as quais menciona o surgimento de novos bairros na periferia, habitados, principalmente, por migrantes sem terra e assalariados urbanos-rurais. Além de ocorrer o surgimento de loteamentos espontâneos no centro ou próximos a eles, ocupados por ex-colonos e trabalhadores empregados no setor terciário.

Por fim, Marabá, cidade onde a interação e os conflitos Estado-sociedade civil alcançam maior nível de complexidade. Localizada na confluência do Tocantins e Itacaiúnas, e atravessada pela rodovia Transamazônica. Tal cidade caracteriza-se por estar situada tanto na área de ocupação espontânea (exploração mineral e pastoril) e dirigida, baseada na agricultura, como por ter sido a base da economia extrativista da castanha, no início do século XX.

A autora destaca em Marabá, em função disso, a presença dos órgãos federais nela sediados, dentre os quais aponta: o "Programa de Integração Nacional (PIN), a SUDAM, o INCRA, as administrações de Serra Pelada e Pólo Carajás, bem como o Grupo Executivo de Terras do Araguaia Tocantins (GETAT). Neste sentido, a cidade torna-se o lugar onde residem antigos aviadores de castanha (atualmente envolvido em outras atividades econômicas, tais como pecuária), mas também pecuaristas do Sul, funcionários, novos comerciantes, migrantes sem terra e "peões". O que, para a autora, torna-se perceptível a partir da própria organização da estrutura física da cidade, como demonstra na passagem abaixo.

A interação complexa desses grupos se expressa numa estrutura física tripartite, com três setores bem definidos: a - a Cidade Velha,

compreendendo 10,97% da população, sede da fração regional de classe em declínio, antigos fazendeiros e aviadores, funcionários públicos, bancos; b - a Nova Marabá, fruto da ação do Estado, planejada pela SUDAM em 1971 onde à área urbana se sucedem áreas verdes, em forma de folhas de castanheira, para onde se transferiram a sede do Governo e das atividades estatais, os bancos, e que só a partir de 1981 vem sendo povoada por venda dos lotes e por invasão das áreas verdes, correspondendo a 27,8% da população; c - a Cidade Nova, locus da ocupação espontânea da força de trabalho móvel que sustenta os grandes projetos, os garimpos e as fazendas, e dos colonos em trânsito, que cresce horizontalmente a cada dia ao longo da Transamazônica, onde é mais dinâmico o comércio e onde já se inicia uma diferenciação interna no meio do amontoado de casas de madeira. Também aí são mais visíveis os conflitos decorrentes da socialização do espaço urbano, entre as velhas e novas frações hegemônicas regionais, entre o poder estadual e o federal, entre a força de trabalho e Estado local. A apropriação e utilização privada anterior é erodida pela socialização do espaço urbano que provoca valorização da Nova Marabá/desvalorização da Velha Marabá/ expansão da Cidade Nova; invasão da Nova Marabá (BECKER, 1985, p. 366).

Outro modelo de urbanização imposto à Amazônia e identificado por Becker (1985) corresponde ao “modelo de urbanização dos grandes projetos”, relacionado à presença de formas urbanas diretamente ligadas aos grandes projetos econômicos privados (mas também de iniciativa pública), sobretudo, aqueles de grande escala e capital investido. As formas espaciais associadas a tal modelo se apresentam como parte da organização produtiva da companhia, e representam um fragmento do caráter transnacional da organização do espaço na Amazônia, cujas relações ali vivenciadas tendem a estar ligadas a outros espaços, apresentando pouca interação com a região ou com o local onde está estabelecido.

No entendimento da autora, as formas espaciais derivadas deste modelo de urbanização, as “*company towns*”, apresentam-se como unidades “semi-auto-suficientes”, constituídas de uma “[...] base urbana para instalações, residência de pessoal técnico numeroso e trabalhadores permanentes, e atendimento à massa de trabalhadores assalariados temporários” (BECKER, 1985, p. 366). Ressalta, ainda, que, dependendo da escala e da localização do projeto, tais cidades-empresas puderam se valer da rede regional já estabelecida, além de contribuir para a formação de núcleos urbanos subespontâneos de força de trabalho.

E, por fim, o “modelo de urbanização em áreas tradicionais”, correspondente ao processo evidente nas áreas da região amazônica onde, de

acordo com Becker (1985, p. 366), “[...] a expansão de frentes e o crescimento das capitais estaduais não foi suficientemente dinâmico para alterar o padrão tradicional de um centro regional comandando a rede de povoados de uma artéria fluvial”.

De forma mais resumida, Trindade Jr. et al (2008) reconhece e sistematiza, em um quadro síntese, as principais características dos modelos de urbanização (bem como das cidades a eles relacionadas), identificados por Becker (1985), os quais considerou como padrões de urbanização.

Cidades	Vínculos/Vinculação
<b>Urbanização espontânea</b>	Muito presente na Amazônia Oriental, resulta, em grande parte, da ação indireta do Estado na produção do espaço, quando incentiva a apropriação privada da terra por empresas, grupos econômicos ou agentes individuais. Nesse processo, surgem ou se expandem cidades que acompanham as frentes econômicas, mobilizando, igualmente, uma grande quantidade de mão de obra móvel e polivalente e que acaba por incrementar a dinâmica dos núcleos urbanos recentes ou em expansão.
<b>Urbanização dirigida pela colonização particular</b>	Direcionados por companhias colonizadoras, é um tipo de urbanização comandada por relações econômicas baseadas no trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e que articula um sistema de núcleos configurados em localidades centrais hierarquizadas e onde os agentes principais são os colonos, os funcionários da companhia, os comerciantes e os investidores,
<b>Urbanização dirigida pela colonização oficial</b>	Trata-se do modelo de urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e que articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana preexistente para a configuração de um sistema de cidades que, por sua vez, está baseado em uma estrutura social complexa: colonos, funcionários, comerciantes (bens, terras, força de trabalho), extrativistas, antigos moradores, burocracia, fazendeiros, migrantes etc.
<b>Urbanização dos grandes projetos</b>	Trata-se de um processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infraestrutura -, cuja dependência de uma base urbana para a sua instalação e para a residência de pessoal técnico, de trabalhadores permanentes, e de atendimento a uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros enclaves urbanos na rede de cidades da Amazônia. Mesmo originando novos núcleos, não desconsidera, em definitivo, a rede urbana regional, ao gerar ou fazer crescer núcleos espontâneos, que dão apoio às atividades dos grandes projetos e que se expressam como espaços segregados, mas funcionalmente articulados a esses empreendimentos.
<b>Urbanização tradicional</b>	Com pouca repercussão da expansão de frentes econômicas, trata-se de cidades que apresentam uma configuração com pouca alteração do padrão tradicional à beira do rio e com forte ligação a um centro regional que prescinde do padrão dendrítico.

**Tabela 12:** Fronteira Urbana e os padrões de urbanização.

**Fonte:** Trindade Jr. et al (2008, p. 31).

O trabalho de Vicentini (2004)<sup>34</sup> também é outra importante referência de estudo que ressalta a ideia de diversidade atrelada ao processo de urbanização na Amazônia. Neste trabalho, a autora relata o processo histórico e contemporâneo de constituição das cidades na Amazônia brasileira, enfatizando a produção do urbano como uma importante estratégia de apropriação e domínio territorial ao longo da história desta região.

Também é destaque, no estudo em questão, a velocidade do processo de formação de novas cidades na região, particularmente, a partir de 1960, quando se intensificam as políticas públicas e privadas de ocupação do território, revelando uma expressão diferenciada do processo de ocupação da Amazônia, onde a produção de cidades se apresentou como meio de ocupação primordial do espaço.

É demonstrado, ainda, que a ampliação da urbanização na região, no período mencionado, significou a possibilidade de materialização das estratégias político-econômicas de expansão do capital na Amazônia, fazendo da região, a um só tempo, uma fronteira econômica e também urbana. Neste sentido, as diversas cidades passaram a expressar tanto as estratégias diferenciadas de ocupação do território quanto a diversidade cultural, manifestada, por exemplo, a partir da resistência da população<sup>35</sup> local em relação às novas formas e aos novos agentes da produção do urbano na região.

A partir desses elementos, Vicentini (2004) ressalta a diversidade do meio urbano contemporâneo amazônico, a partir de algumas de suas principais características, tomando, como referência, a diferenciação territorial resultante da expansão da fronteira econômica e sua relação com a natureza. Com base no enfoque de áreas específicas, a autora reconhece tipologias de cidades, as quais foram sistematizadas por Trindade Jr. et al (2008, p. 30), revelando a seguinte diversificação de cidades na região:

---

<sup>34</sup> Reconhece-se que a análise da proposição desta autora ainda não é suficiente, problema que se pretende corrigir até a entrega da versão final deste trabalho.

<sup>35</sup> Até meados do século XX, grande parte da população regional era constituída, principalmente, de populações tradicionais e de origem local.

CIDADES	VÍNCULOS/VINCULAÇÃO
<b>Metrópoles contemporâneas</b>	Estruturas urbanas complexas associadas às repercussões dos novos processos de ocupação (Belém, Manaus, São Luís).
<b>Cidades novas e modernas</b>	Bases de operação e reprodução social dos grandes projetos minero-metalúrgicos implantados na região ( <i>company towns</i> de Barcarena, Tucuruí e Carajás, principalmente), ou associadas à necessidade de consolidação de novas estruturas territoriais, que demandam uma relativa estrutura urbana concentrada de apoio às atividades econômicas e políticas (Palmas).
<b>Cidades da colonização</b>	Núcleos de apoio aos processos de colonização do final da década de 1960 e pontos de apoio aos eixos de penetração rodoviários (agrovilas, agrópolis, rurópolis).
<b>Cidades “espontâneas”</b>	Estruturas urbanas novas e precárias, associadas às atividades e serviços complementares, formais ou não, relativas aos grandes projetos ou de apoio às novas frentes econômicas.
<b>Cidades tradicionais</b>	Estruturas urbanas mais antigas e sujeitas às transformações recentes, decorrentes dos impactos sociais, culturais e ambientais promovidos pela introdução de novos modelos de produção e de inovação tecnológicas na região.

**Tabela 13:** Tipologias de cidades amazônicas.

**Fonte:** Trindade Jr. et al (2008, p. 30).

De maneira clara, tanto o trabalho de Becker (1985) quanto o de Vicentini (2004) ressaltam aspectos que permitem reconhecer, na Amazônia, uma dinâmica urbana diversificada, que ganha densidade, principalmente, a partir da década de 1960.

Também, de maneira muito nítida, torna-se compreensível, com base no que foi destacado acerca dos estudos de Vicentini (2004) e Becker (1985), que o curso do processo de urbanização na Amazônia assume características mais complexas e diversificadas, a partir do período mencionado, quando na região torna-se mais evidente a diferenciação do urbano em virtude de uma nova rodada de expansão do capital. Esta, possibilitada, em grande medida, pela disseminação de políticas públicas de integração à economia nacional e internacional.

Para Trindade Jr. (2011), tais formulações dão subsídios para se falar, atualmente, de uma “urbanodiversidade” regional, para fazer referência às realidades urbanas diferentes e plurais existentes no contexto urbano amazônico. Fenômeno que, no entendimento do autor, não se expressa apenas em função dos “[...] diversos tipos cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização que decorrem de um único processo”, mas, também, pela manifestação de “[...] formas mistas de espaços que indicam a hibridização de relações marcadas por contatos e resistências em face de



processos de diferentes naturezas”, fazendo com que se considere, na Amazônia, a coexistência de uma pluralidade de tempos e espaços, resultantes da ação de uma diversidade de agentes e intencionalidades que se inter-relacionam na produção diferenciada do urbano na região (TRINDADE JR., 2010, p. 235).

Assim, parte-se do entendimento de que a complexidade da urbanização, na Amazônia, bem como seu caráter diverso, estão associados a dois processos paralelos. Primeiro, da evidência de transformações recentes ocorridas na região que, de maneira significativa, atingiu a organização socioespacial das cidades amazônicas já existentes (com intensidades distintas), tornando-as também mais complexas e, sobretudo, diversas no que se refere à forma e ao conteúdo socioespacial. E, segundo, do surgimento de novas cidades ligadas diretamente às novas atividades econômicas desenvolvidas na região, integrando partes específicas da Amazônia a uma lógica/dinâmica econômica mais ampla, e, sobretudo, externa à região.

Trindade Jr. e Tavares (2008, p. 9), a partir dos trabalhos de Corrêa (1987) e Becker (1990), sintetizam o cenário urbano regional da atualidade que ressalta a forte diferenciação urbana do espaço regional, o qual é marcado por:

a) inchaço populacional nas capitais dos estados; b) fortalecimento e/ou surgimento de cidades em determinados pontos estratégicos, principalmente às margens de rodovias, ou na confluência destas com os rios; c) maior importância às cidades de porte médio, muitas delas com destaque econômico regional; d) surgimento de cidades para servir às grandes empresas e seus projetos de colonização; e) implantação de cidades para servir às grandes empresas e seus projetos econômicos; f) retração de cidades tradicionais, situadas em geral, às margens dos rios, ou em áreas de pouco dinamismo econômico; g) surgimento de outros núcleos populacionais menores, junto com as novas atividades econômicas.

Na direção desse pensamento, estudos têm focalizado as cidades amazônicas a partir do papel desempenhado por elas na dinâmica socioeconômica e estruturação do espaço regional, ou seja, numa divisão territorial do trabalho, em que as cidades se apresentam como espaços importantes para conectar a Amazônia à economia nacional e internacional. As cidades situadas em “áreas de pouco dinamismo econômico”, cujas

transformações são mais lentas ou mesmo inexistentes também têm sido objeto de atenção, como será demonstrado mais adiante.

No entanto, constata-se que os estudos voltados ao debate da diversidade urbana, ou da urbanodiversidade amazônica, são desenvolvidos a partir da abordagem de algumas cidades específicas, em especial, aquelas cujo contexto de produção do urbano relaciona-se à presença do rio e, mais recentemente, da rodovia, no processo de organização de seus espaços, objetos espaciais considerados importantes para se compreender a (re)produção e (re)organização do espaço urbano amazônico, em seu movimento de integração econômica.

Tais estudos, de modo geral, com base na análise da organização espacial e das dinâmicas socioespaciais de cidades específicas, têm apontado para a produção de objetos e relações que resultam do atual contexto de reestruturação do espaço regional, iniciado pós-década de 1960, no qual são destaques, o rompimento da rede urbana fluvial, a abertura de rodovias e o surgimento de novos tipos de cidades na região. Além destes, a presença de formas e conteúdos geográficos que remetem à permanência de dinâmicas socioespaciais herdadas do passado urbano amazônico, referentes, principalmente, ao contexto socioeconômico que deu origem aos primeiros núcleos urbanos da região, entendidos, em sua maioria, como aqueles localizados às margens dos rios da Amazônia, ligados ao contexto de conquista e defesa do território no período colonial e à economia da borracha.

Uma proposta, nesse sentido, diz respeito à diferenciação que se estabelece em relação às cidades amazônicas, a partir da consideração do tempo de inserção das mesmas na estrutura regional. Para Trindade Jr. (2008), de acordo com este critério, é possível identificar dois perfis de cidades na Amazônia. O primeiro compreende as cidades consideradas recentes, associadas ao modelo de ocupação que se instaurou na região a partir da década de 1960, e que, portanto, ligam-se ao momento da abertura das rodovias e implantação da malha rodoviária (e também de outras redes, como de telecomunicação e energia); a implementação e desenvolvimento de projetos econômicos ligados à exploração mineral (de grande ou pequeno porte), agropecuários, hidrelétricos; e a própria indução da urbanização como

estratégia de ocupação (BECKER, 1985), a partir da introdução de modelos dirigidos, estatal ou privado, etc. Todas integrando o padrão de organização do espaço amazônico denominado, por Gonçalves (2001), de “estrada/terra-firme/subsolo”.

Como exemplo de cidades desse primeiro perfil, Trindade Jr. et al (2008, p. 10) menciona aquelas “[...] surgidas das agrovilas ou fruto de um processo de ocupação mais espontâneo [...] associado ao não acesso à terra e à exclusão de mão de obra móvel e polivalente (BECKER, 1990) e/ou aos novos padrões de ocupação do espaço regional orientados por um vetor técnico-ecológico (BECKER, 1996, 1997)”.

Podem ser consideradas, nesse perfil, as cidades cuja gênese vincula-se ao contexto de abertura das principais rodovias da região (BR 010 – Belém-Brasília, BR 230 – Transamazônica etc.); as cidades empresas, ou *company towns*, ou cidades planejadas, vinculadas aos empreendimentos econômicos implantados na região – exemplo de um novo tipo de cidade, cujas relações majoritariamente estão atreladas mais com o exterior do que propriamente com a região<sup>36</sup>; as cidades originadas de núcleos de povoamento, que adquiriram funções urbanas, quando da organização de atividades produtivas caracterizadas pelo não investimento maciço de capital, como no caso dos núcleos surgidos nas áreas de influências de atividades de garimpo<sup>37</sup>, ou ainda de núcleos espontâneos, inicialmente constituídos como locais de concentração de pequenos lavradores e posseiros que, atraídos por frentes de trabalho, contribuíram para a instabilidade desses núcleos. Estes, caracterizados, ora pelo declínio econômico, em função do deslocamento de atividades produtivas, ora pelo crescimento em função da concentração de serviços, circulação e reprodução da força de trabalho<sup>38</sup>; além das cidades

---

<sup>36</sup> São exemplos de cidades desta natureza: Núcleo Urbano Vila dos Cabanos no município de Barcarena-PA, sob a responsabilidade da ALBRAS-ALUNORTE; Porto Trombetas, no município de Oriximiná-PA, criada pela empresa MINERAÇÃO RIO DO NORTE; Núcleo urbano Carajás, no município de Parauapebas-PA, de responsabilidade da Companhia Vale do Rio Doce, Vila Residencial Permanente da Eletronorte, em Tucuruí-PA, criada pelo ELETRONORTE.

<sup>37</sup> Curionópolis-PA é um exemplo emblemático, surgido na área de influência do garimpo de Serra Pelada, Sudeste do estado Pará.

<sup>38</sup> Dentre os povoados que adquiriram funções urbanas e, atualmente, constituem-se enquanto cidades, estão Mãe do Rio-PA, Aurora do Pará-PA, Ipixuna do Pará-PA, Dom Eliseu-PA,

oriundas das agrovilas, como no caso de Rurópolis-PA, situada na Rodovia Transamazônica etc. De modo geral, estas cidades são comumente associadas a aspectos não identitários ou simbólicos do espaço amazônico, caracterizando-se por representarem espaços urbanos vinculados à dimensão do novo e do externo e, portanto, estranhos à região (TRINDADE JR., 2011).

O segundo perfil de cidades identificado por Trindade Jr. et al (2008), de acordo com o critério acima mencionado, compreende os núcleos urbanos situados nas áreas não diretamente sujeitas às repercussões dos empreendimentos econômicos e infraestruturais instalados na Amazônia, a partir da década de 1960; os quais, na sua opinião, não se caracterizam como espaços de apoio a mão de obra móvel e polivalente, tão comuns na região a partir desse período.

Essa característica possibilita sugerir, como proposição, que nem todas as cidades amazônicas (assim como, nem todas as sub-regiões) estão inseridas da mesma maneira na atual dinâmica socioeconômica regional, permitindo afirmar que muitas delas ainda se ligam “[...] a dinâmicas econômicas herdadas do passado e às vias fluviais” (TRINDADE JR. et al 2008, p. 10). A atual dinâmica econômica não incorporou todos os espaços citadinos amazônicos, tão pouco os submeteu completamente a sua lógica de relações sociais de produção, persistindo, por esse motivo, no urbano amazônico, temporalidades e espacialidades não incorporadas, ou apenas parcialmente assimiladas ao atual cenário econômico regional. Neste sentido, para o autor, em muitas cidades do segundo perfil,

o rural e o urbano se confundem, mostrando a intensa articulação da cidade com uma temporalidade ainda não totalmente assimilada pelas novas atividades e modos de vida implantados mais recentemente; ou quando fortemente difundidos, criam impactos e resistências, que tendem a expressar múltiplas temporalidades e espacialidades conviventes e conflitantes, que conferem um caráter híbrido ao espaço (TRINDADE JR. et al, 2008, p. 10).

Dessa feita, neste segundo perfil de cidades, o conteúdo urbano nelas presente caracteriza-se por estar associado ao modelo de urbanização que Becker (1985) classificou como tradicional, associado aos primeiros períodos

---

situados ao longo da BR 010 (Belém-Brasília), e Xinguara e Rio Maria, ambas situadas na Rodovia PA-150.

de ocupação da região, quando a exploração econômica predominante era o extrativismo florestal e a circulação se dava exclusivamente por meios das vias fluviais da região, sendo, portanto, tais cidades, comumente relacionadas ao padrão de organização “rio/várzea/floresta” do espaço amazônico (GONÇALVES, 2001) e integrantes de uma rede urbana dendrítica (CORRÊA, 2006).

No entanto, para Trindade Jr. (2008), na Amazônia, quando se trata das cidades localizadas à beira-rio, faz-se necessário estabelecer uma diferenciação, tendo em vista o número significativo de cidades ligadas ao padrão fluvial e suas respectivas escalas de relações socioeconômicas – algumas que passaram pelo processo de integração e outras em regiões ainda não incorporadas. Neste sentido, o autor entende ser possível discernir, ao longo dos rios da região, a presença de dois tipos de cidades: “as cidades ribeirinhas” e as “cidades beira-rio”.

A esse respeito, o autor explica que, mesmo que algumas cidades estejam localizadas às margens dos rios da região, muitas não apresentam conteúdo sociogeográfico que as qualifica como ribeirinhas e, portanto, não podem ser assim definidas. Como já dito, este qualificativo socioespacial não se deve, simplesmente, ao fato delas estarem localizadas de forma absoluta à beira-rio, mas, principalmente, pela importância que o rio exerce na produção do cotidiano dessas cidades amazônicas. Para Trindade Jr. et al (2008, p. 11), as cidades ribeirinhas são espaços que apresentam fortes articulações socioeconômicas e culturais com escalas geográficas local e regional, as quais se traduzem, numa estreita relação com o rio, fazendo deste um elemento importante para a produção da espacialidade e temporalidade destas cidades.

Diferentemente dessas cidades, as beira-rio, por sua vez, mesmo estando localizadas às margens dos rios, possuem conteúdos socioespaciais que as colocam em outro plano de relações, que pode estar associado tanto a uma ordem socioeconômica próxima quanto distante (TRINDADE JR., et al 2008), visto que mais integradas<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> Muito provavelmente, uma cidade à beira-rio, já foi antes uma cidade ribeirinha, mas passou por um processo de transformação, decorrente da integração da região a dinâmicas econômicas mais amplas, contexto no qual ganham novos papéis e também novas formas-conteúdo.

Ainda a respeito das cidades ribeirinhas, a referência feita ao seu contingente populacional está normalmente relacionada à predominância de populações consideradas tradicionais, ascendentes de povos indígenas, negros, mestiços e de origem local. Nestas cidades, a produção do espaço urbano revela aspectos importantes da experiência histórico-cultural derivados das formas de apropriação da natureza. Estas desenvolvidas pelas populações ainda presentes nas atividades produtivas praticadas (extrativismo e agricultura, ambos em pequena escala), típicas de um contexto socioeconômico do passado, quando as vias fluviais e a floresta representavam os objetos geográficos primordiais para o desenvolvimento da circulação, atividades econômicas e produção das relações na região, indispensáveis para constituição de um modo de vida de raízes ribeirinhas. O que faz dessas cidades amazônicas, espaços onde, de acordo com Oliveira (sem data), estão fincadas as raízes caboclas da Amazônia.

O traçado urbanístico, que remete ao urbanismo português do período colonial, bem como a presença marcante de templos religiosos remanescentes deste período de ocupação inicial da Amazônia, em algumas cidades à beira do rio, para Trindade Jr. et al (2008), parecem constituir uma condição histórico-geográfica fundamental para a compreensão da formação das cidades ribeirinhas na Amazônia, pois fornecem elementos para identificar as características impostas a tais cidades, as quais ressaltam uma dinâmica de subalternização, ou dominação dos territórios e das pessoas.

Mas as cidades ribeirinhas, segundo a proposta de Trindade Jr. et al (2008), também guardam, em suas paisagens, aspectos que remetem à ideia de apropriação e uso que ressaltam a influência da cultura indígena, negra e mestiça, em meio ao contexto de dominação europeia. Para os autores, ainda que de forma submetida ao domínio da colonização, essas culturas contribuíram de maneira diversa para a produção das cidades ribeirinhas, ao “[...] imprimirem suas marcas, coletivamente vividas, na paisagem dessas cidades” (TRINDADE JR. et al, 2008, p. 34). É o que destacam, por exemplo, com base em Oliveira (2001), a respeito da presença do terreiro batido em frente às habitações. Assim como também dão ênfase,

[...] a presença e a centralidade, material e simbólica, de portos, feiras e trapiches, criados pelas vivências e trocas de experiências desses grupos sociais diversos. A inter-relação entre eles não poderia ter sido pensada sem a dimensão territorial de suas experiências, as quais eram trocadas nos lugares de passagem, isto é, como portos, feiras e trapiches ribeirinhos (TRINDADE JR. et al, 2008, p. 34).

Na apreensão da cidade ribeirinha, a consideração dos elementos que integram sua paisagem também ajuda a identificá-la. Neste sentido, Trindade Jr. et al (2008) destaca aqueles elementos da paisagem<sup>40</sup> cuja ausência não permitiria identificá-la e qualificá-la como tal. Para os autores, a presença de uma rua principal, na maioria das vezes paralela ao rio, define, de imediato, a localização de alguns poucos equipamentos urbanos integrantes da paisagem da cidade ribeirinha, tais como a sede administrativa da prefeitura municipal, a Câmara de Vereadores, o salão paroquial e uma ou outra escola. Em muitas cidades, nesta primeira rua, também estão localizados alguns outros equipamentos e serviços considerados essenciais, como hospital (de pequeno porte, na maioria das vezes), ou posto de saúde (quando não há hospital).

A beira, como é popularmente chamada na maior parte das cidades ribeirinhas, constitui a franja de contato da cidade com o rio. Nela estão localizados, de forma aparentemente caótica, “[...] um conjunto de objetos espaciais/geográficos, como armazéns, comércios, portos, feira, trapiches e barcos” (TRINDADE JR. et al, 2008, p. 36).

Mas, para além da identificação e descrição dos elementos da paisagem ou da dimensão do aparente, a apreensão da cidade ribeirinha deve perpassar pela análise da dimensão da espacialidade social, que é capaz de revelar as diversas formas de apropriação dos objetos geográficos, as suas funções e sentidos atribuídos, segundo uma ordem socioeconômica, seja ela próxima ou distante. Para Trindade Jr. et al (2008), a análise das cidades ribeirinhas deve utilizar pressupostos teóricos que articulem objetos e ações, ordens próximas e distantes, paisagem e espaço, forma e conteúdo (TRINDADE JR. et al, 2008).

---

<sup>40</sup> O conceito de paisagem utilizado por Trindade Jr. et al (2008) está assentado na perspectiva de Santos (1988) que, diferenciando-a em relação ao espaço, a entende como relacionada ao mundo do aparente, sendo constituída por um conjunto de objetos que revelam o imediato. Exteriorizado por meio de formas espaciais e de prováveis funções que a elas se relacionam e que são captadas de imediato pelos sentidos.

Trindade Jr. et al (2008, p. 38) reconhecem, em termos de hipótese de discussão, alguns pontos que permitem distinguir e particularizar as cidades ribeirinhas. Para os autores, elas são, a rigor, cidades:

a) localizadas às margens dos rios, às vezes de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água ou, ainda, o tamanho de seu curso fluvial; sendo este um importante atributo fisiográfico a ser considerado; b) pequenas, quanto ao seu tamanho populacional, à extensão do seu formato territorial e às funções urbanas que nelas se fazem presentes; c) locais, dado o alcance de sua polarização, a sua forma de relação com os espaços do seu entorno e a sua forma de inserção no conjunto regional; d) tradicionais, no sentido do ordenamento espacial do conjunto sub-regional em que se inserem, do padrão de seu ordenamento intra-urbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais.

Para Trindade Jr. et al (2008), em decorrência dos atributos acima, as cidades ribeirinhas podem ser consideradas como espaços pouco marcados pela presença da modernização econômica e territorial, ou seja, são municípios onde a presença do meio técnico-científico-informacional, conforme a proposição de Santos (1994), dá-se, de maneira muito tímida, expressando uma densidade técnica que pode ser considerada rarefeita e/ou pontual.

Da mesma forma, entendem que cada um dos atributos confere um sentido particular a tais cidades, mas, vistos em conjunto, ajudam a caracterizar o que estão definindo como cidades ribeirinhas da Amazônia.

Outra referência que se encontra em relação à diferenciação do urbano na Amazônia também direciona o entendimento deste fenômeno, a partir da formulação de dois tipos de cidades na região, tendo, na floresta, uma particularidade: as “cidades da floresta” e as “cidades na floresta” (TRINDADE JR, 2010; TRINDADE JR, et al, 2011).

Essa proposição, assim como a anteriormente exposta, também está pautada na interpretação da relação intrínseca entre sociedade e sua espacialidade, voltando-se, portanto, ao reconhecimento do espaço geográfico como forma-conteúdo. Com base nesta perspectiva teórica do espaço, cuja inspiração encontra-se na proposta de Santos (2002), Trindade Jr. (2010) entende que é possível falar no período/meio atual (técnico-científico-informacional), da existência de formas espaciais e conteúdos socioespaciais,



a exemplo de cidade e campo, urbano e rural, os quais não, necessariamente, associam-se de maneira mecânica.

No sentido dessa proposição teórica, Trindade Jr. (2010b, 2014) menciona a influência da discussão de Santos (1994) sobre a sistematização das tendências da urbanização brasileira, quando da proposição de diferenciação de “cidades do campo” e “cidades no campo”, no âmbito de sua perspectiva de urbanização do território, para a elaboração da proposição de “cidades da floresta” e as “cidades na floresta”, no contexto urbano da Amazônia.

Segundo Trindade Jr. (2010b, 2014), a utilização das expressões “cidades da floresta” e as “cidades na floresta” têm como finalidade promover a diferenciação de dois tipos de cidades presentes na região, as quais demarcam espacialidades e temporalidades distintas e intercambiáveis. As primeiras, de acordo com sua compreensão, predominaram até meados do século XX, quando então a região passou a vivenciar o processo de integração territorial ao restante do Brasil. Enquanto que as últimas passaram a compor o cenário urbano regional, a partir desse mesmo processo e período de integração, principalmente, na porção oriental.

Mais comuns na Amazônia, até a década de 1960, as “cidades da floresta” constituem uma tipologia que compreende as cidades amazônicas, consideradas pequenas, de fortes relações com seu entorno e localidades rurais próximas, como vilas, povoados, comunidades ribeirinhas, principalmente associadas à circulação fluvial. Em função disto, reconhece-se, nestes espaços citadinos, o estabelecimento de fortes ligações com a dinâmica da natureza, cujo ritmo da cidade confunde-se com o próprio ritmo da floresta e dos rios, sendo ainda caracterizadas pela tímida presença do meio-técnico-científico informacional. É o caso das “cidades ribeirinhas” da Amazônia que, segundo Trindade Jr. (2010b), podem ser consideradas “cidades da floresta”<sup>41</sup> por excelência.

Para Trindade Jr. (2010b), a compreensão da presença das “cidades na floresta”, no atual contexto regional, deve levar em consideração o processo

---

<sup>41</sup> Por já terem sido apresentados elementos sobre esta noção de cidade, na introdução e sobre a cidade ribeirinha, não se estenderá muito a respeito do binômio cidade da floresta/cidade na floresta.

de modernização do território (e urbanização do território), cuja nova dinâmica redefiniu o papel da Amazônia na Divisão Territorial do Trabalho. Frente a esse processo, a Amazônia apresenta um novo perfil regional, que atribui novas características a sua rede urbana, as quais tendem a colocar em xeque a estrutura rígida da rede urbana tradicional, organizada, em grande medida, em torno das “cidades da floresta”, cujas conexões configuram uma rede considerada de “curtos-circuitos” e que estão estabelecidas na lógica da hierarquia urbana tradicional - contexto urbano considerado contrário à lógica das “cidades na floresta”, visto que são cidades que expressam, por excelência, os elementos do meio técnico-científico-informacional e da modernização do território.

Para o autor, tal processo é representado por:

[...] novos objetos inseridos na nova dinâmica territorial, como as modernas plantas industriais; o novo sistema de circulação, estabelecido pelas rodovias e ferrovias; as modernas redes de telecomunicações; os novos sistemas portuários; a expansão da rede de energia elétrica, apoiada na instalação de modernas hidrelétricas; a presença dos grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e, igualmente, suas modernas cidades (TRINDADE JR., 2010b, p. 120).

Se as cidades ribeirinhas tradicionais se constituem no principal exemplo das “cidades da floresta”, as cidades-empresas ou *company twons* são as principais manifestações socioespaciais das “cidades na floresta”. Planejadas e organizadas para servirem de base para as operações dos projetos econômicos, as cidades empresas destoam da maioria das outras, seja em termos de sua paisagem urbana (moradias e padrão urbanístico, por exemplo), seja, ainda, em relação ao seu espaço social. Para Trindade Jr. (2010b), estes núcleos urbanos estão associados à produção de um espaço transnacional, não simplesmente pela presença de portos e/ou centros industriais, mas por se apresentarem como lugares da Amazônia onde se efetua uma comunicação de base eletrônica, sediando gerências dos diversos projetos, o que faz delas a base de um território “autossuficiente”; o território dos grandes projetos econômicos dentro do espaço regional, cujos comandos das ações estão de forma eficientemente articulados ao espaço transnacional.

Tais cidades podem ser entendidas como portadoras e difusoras de novos elementos técnicos visíveis na paisagem onde estão configuradas, bem como de novos modos de vida, difundindo hábitos de consumo e sociabilidades. Isto porque, no entendimento de Trindade Jr. (2010b, p. 131), há, na presença dessas cidades, “uma recusa do arranjo espacial já existente, negando-o como parte da nova lógica imposta”.

É com base nesse entendimento que, para Trindade Jr. (2010b), no bojo das relações socioespaciais e da dinâmica urbana das “cidades na floresta”, tanto a floresta quanto os rios, tidos como importantes objetos espaciais para o entendimento da lógica de organização e dinâmicas socioespaciais das “cidades da floresta”, tornam-se, principalmente, fontes de recursos, e, secundariamente, espaços de lazer e contemplação. Esta é a razão pela qual essas, quando localizadas às margens dos cursos fluviais da região, são consideradas “cidades beira-rio”, haja vista que suas relações subtraem o sentido de “cidades ribeirinhas”, presente na concepção de “cidades da floresta” (TRINDADE JR., 2010b).

Um desdobramento direto da associação que se estabeleceu, a partir da consideração da situação espacial das cidades mencionadas (cidades à beira-rio e ao longo das rodovias) e suas respectivas dinâmicas e conteúdos socioespaciais (cidades ribeirinhas - cidades beira-rio, cidades da floresta - cidades na floresta), diz respeito à elaboração de imagens, concepções e representações sociais que, a partir de tais características, qualificam e diferenciam as cidades na realidade amazônica, como: as cidades ao longo das rodovias, enquanto representação do novo e, em muitos casos, do moderno, do externo e do não-regional, ou como combinações entre novo e velho; e as cidades situadas à beira-rio, sobretudo, as de conteúdo social ribeirinho, enquanto símbolos do interno, tradicional e regional, enraizadas, algumas também, em combinação com processos modernizadores mais recentes (TRINDADE JR, 2008).

Com base nas proposições a respeito da cidade e do urbano na Amazônia, aqui brevemente apresentadas, uma situação em particular chama a atenção. Nota-se, que os elementos e formulações destacados, acerca do debate da diversidade urbana ou “urbanodiversidade amazônica”, derivam ou

fazem referência, exclusivamente, às realidades empíricas de cidades amazônicas cujas relações socioeconômicas e culturais ressaltam a importância do rio, da floresta e/ou da estrada, como objetos geográficos indispensáveis para compreensão do processo de produção e reprodução das espacialidades e temporalidades urbanas na região.

Tal situação gera certa inquietação a respeito da exclusividade assumida pelas cidades já mencionadas na interpretação do urbano na Amazônia, como um fenômeno diversificado. O que conduz, necessariamente, à formulação de algumas indagações a respeito da sua relação com a realidade urbana da região.

Questões que não representam, de forma alguma, uma manifestação contrária à relevância das proposições acima mencionadas, tampouco aos elementos por elas elaborados no exercício da interpretação do urbano na região. Pelo contrário, ressalta-se, aqui, que elas são válidas e importantes para elucidar a realidade urbana amazônica. Contudo, é importante salientar que são proposições que, por se referirem a uma realidade socioespacial dinâmica e complexa, e, portanto, mutável, ainda podem e devem ser complementadas com a análise de outras realidades urbanas presentes na Amazônia, buscando, assim, dá-lhe maior alcance possível.

A menção única às cidades situadas às margens dos cursos fluviais (aquelas, que como já mencionado anteriormente, estão ligadas ao processo inicial de ocupação do espaço amazônico, a rede urbana amazônica dendrítica e são reconhecidas como cidades ribeirinhas, tradicionais, ou ainda “cidades da floresta”, em virtude do seu conteúdo socioespacial) e/ou aquelas situadas ao longo das rodovias (consideradas cidades recentes, símbolos da nova espacialidade urbana regional, originadas do atual contexto socioeconômico de integração do espaço amazônico ao capital e da abertura das rodovias), aqui entendido, expressa ou dá conta de apenas uma parte da “urbanodiversidade” atribuída à região. Isso porque não se encontra, nas proposições em destaque, qualquer referência a outros tipos ou perfis de cidades amazônicas e/ou a outras espacialidades/temporalidades urbanas desta realidade regional, ou, ainda, não considera a existência de outras

relações entre cidade e natureza na região, como no caso da relação cidade e mar, na microrregião do Salgado Paraense.

Em certa medida, a não referência a outros tipos de cidades induz a pensar que a perspectiva da “urbanodiversidade”, formulada para pensar a realidade urbana da Amazônia, reconhece apenas a existência das cidades e/ou realidades urbanas, cujas relações socioespaciais são notadamente reconhecidas a partir da relação com o rio. Nesse sentido, pode-se colocar a questão de como identificar, reconhecer e/ou classificar as cidades do litoral da Amazônia, no contexto urbano-regional? A que tipo de urbanização e a que contexto histórico-geográfico pode ser associado o processo de formação dessas cidades? Que espacialidades e temporalidades urbanas se produzem nestas cidades do litoral da Amazônia, na atualidade? Tais cidades apresentam diferenças e/ou especificidades, no quadro urbano amazônico, também podem ser apreendidas nos mesmos termos empregados para classificar as cidades como ribeirinhas ou à beira-rio?

É necessário deixar claro que aqui não se nega (pois, é praticamente consenso entre os atuais estudos geográficos dedicados à análise da cidade e do urbano na Amazônia) que as cidades ribeirinhas são espaços sociais, cujo modo de vida e organização espacial constitui uma particularidade regional. Porém, não se compartilha da ideia de que a compreensão da vida na e das cidades amazônicas esteja restrita à análise das cidades situadas à beira-rio, como defende Oliveira (2006).

Da mesma forma, não se pode negar, pois também já se apresenta enquanto outro consenso no âmbito da temática em questão, que a abertura das rodovias e as políticas econômicas de integração regional repercutiram apenas sobre essas cidades, parte de um movimento de urbanização mais antigo – a cidade tradicional -, além de fundar outras. Contudo, a modernização e ampliação do fenômeno urbano, na Amazônia, também incidiram sobre as cidades do litoral, ainda que a partir de ritmos muito particulares.

Ao que parece, tal tradição nos estudos e consensos estabelecidos sobre o urbano, na Amazônia, e sua diversidade, não têm considerado o conjunto de cidades da região situadas à beira mar, as cidades litorâneas

amazônicas. A importância dos rios e, mais recentemente das rodovias, à integração de partes da região às dinâmicas econômicas mais gerais praticamente tem invisibilizado o espaço costeiro da Amazônia e o urbano que ali se estabelece.

Pode-se afirmar que, com exceção das análises voltadas para a compreensão da dinâmica físico-ambiental marinha e flúvio marinha, na relação com avanço da ação do homem sobre estes ambientes e da própria dinâmica natural dos ambientes costeiros, ainda são escassas as referências a respeito da dinâmica urbana das cidades amazônicas banhadas pelo oceano Atlântico. É neste sentido que os estudos das cidades litorâneas da Amazônia ganham importância para ampliar (e talvez pretensiosamente completar, colocando a peça que faltava) o quadro de cidades que compõem a urbanodiversidade regional.

O que se está aqui denominando, inicialmente, como cidades amazônicas à beira-mar ou litorâneas, diz respeito, grosso modo, aos núcleos urbanos situados na Zona Costeira da Amazônia brasileira. Espaço compreendido entre o rio Oiapoque, no estado do Amapá, e a baía de São Marcos, no estado do Maranhão, apresentando cerca de 2.250 km de extensão, conforme define, dentre outros, Souza Filho (2005).

Para além das delimitações de caráter geométrico, político-administrativas, ou mesmo aquelas associadas ao quadro natural, considera-se relevante, para esta pesquisa, as definições embasadas nas formas de ocupação e uso desenvolvidas neste espaço.

Com base nesse critério, Moraes (2007) argumenta que o litoral Norte do país revela aspectos que o diferenciam em relação ao quadro geral da zona costeira brasileira. Isso porque, para o autor, apesar da costa brasileira já apresentar vastas extensões de terras continuamente ocupadas, onde figuram aglomerações de expressiva densidade populacional, tal cenário não se estende de maneira uniforme por todo litoral do país.

Pelo contrário, segundo Moraes (2007), ainda hoje é possível reconhecer extensas áreas litorâneas que permanecem escassamente povoadas, como no caso da faixa de terras setentrional do Brasil (correspondente ao agrupamento caracterizado por sua baixa densidade

populacional, estendendo-se do estado do Amapá até o Piauí), das quais é parte integrante a zona costeira amazônica.

A diversidade de situações existentes na zona costeira brasileira possibilita, segundo Moraes (2007, p. 44), reconhecer, a partir de uma escala macrorregional, tendências gerais do processo de ocupação deste espaço. O autor ressalta que, do “litoral central do Rio Grande do Sul, até o litoral no oeste imediato de Fortaleza-CE, predomina uma dinâmica capitalista de uso e apropriação da terra”, cujo avanço tende, em pouco tempo, a promover o desaparecimento de gêneros de vida tradicionais, atualmente considerados residuais. Nesta faixa litorânea, é predominante a lógica mercantil de propriedade da terra, cuja tendência é se expandir sobre as poucas áreas de ocupação incipiente, ainda existentes neste litoral, as quais, mesmo não estando plenamente incorporadas, já são concebidas como áreas de futura apropriação de tal lógica (tendência que já é possível evidenciar a partir da disseminação de processos especulativos em relação ao uso da terra, na cidade de Salinópolis).

A presença de manchas urbanas significativas, instalações industriais, densa infraestrutura voltada ao desenvolvimento do turismo e áreas de segunda residência, são alguns dos representantes de uma totalidade dinâmica que se encontra em intenso processo de expansão sobre o faixa litorânea mencionada, demonstrando que ali o urbano apresenta-se como a forma de apropriação predominante do espaço litorâneo (MORAES, 2007, p. 45).

Para Moraes (2007), por outro lado, diferentemente da situação anterior, o litoral Norte do Brasil corresponde ao espaço onde ainda se identifica a predominância de um parco povoamento e, também, onde a lógica urbano-mercantil de uso e apropriação da terra não se configura como um processo predominante. Na visão do autor, nesta parte da zona costeira do Brasil, apenas os entornos das capitais Belém-PA (localizada em um estuário próximo ao mar) e São Luís-MA, apresentam dinâmica passível de comparação com o padrão predominante, na porção litorânea anteriormente mencionada. Faure et al (sem data), em trabalho sobre a situação da urbanização da costa amazônica, também reconhece uma ocupação desigual

deste espaço, e inclui, juntamente com as duas capitais estaduais já citadas, a cidade de Macapá, capital do estado do Amapá, como os núcleos urbanos de maior concentração populacional.

Nessa extensa faixa litorânea, que corresponde a um terço da extensão total do litoral brasileiro, Moraes (2007) entende que as condições imperantes se invertem, quando comparadas com a primeira situação. No litoral setentrional do Brasil, o padrão de ocupação e os usos do solo estão assentados em atividades extrativistas e de autoconsumo, desenvolvidas por comunidades “tradicionais” semi-isoladas. Com exceção das capitais já mencionadas e seus respectivos entornos, a dinâmica urbana diminui de forma considerável, restringindo-se a pequenos núcleos urbanos (sedes político-administrativas de seus municípios), onde o cotidiano ainda se organiza majoritariamente em torno de modos de vida tradicionais.

Ainda assim, é possível identificar, nessa porção Norte do litoral do Brasil, mesmo que de forma residual, áreas onde já se fazem presentes moradias de segunda residência e iniciativas de aproveitamento turístico, como manifestação da introdução e reprodução da lógica urbano-mercantil de uso e apropriação das terras litorâneas (MORAES, 2007).

Pode-se dizer que a concepção a respeito dos aspectos da ocupação do litoral Norte é, em certa medida, corroborada por Furtado (1984), o qual reconhece o litoral amazônico como um território fortemente caracterizado pela presença da atividade pesqueira desenvolvida, predominantemente, por populações consideradas tradicionais ou pesqueiras, ou também reconhecidas como pescadores artesanais (sujeitos sociais que praticam a pesca em pequena escala, em termos de produção).

Tais populações, em grande parte, habitam as cidades e os pequenos vilarejos do litoral amazônico e, historicamente, têm desenvolvido um conjunto de atividades socioprodutivas atreladas ao mar - que também se estende a outros ambientes marinhos de grande importância para a reprodução social dessas populações, como no caso das planícies lamosas, onde predominam os ambientes de manguezais (MARINHO, 2009). Estas planícies não podem ser entendidas somente como atividades produtivas, restritas ao campo da sobrevivência material, simplesmente, pelo contrário, elas adentram outras



dimensões da vida social e da organização do cotidiano da população local, constituindo e caracterizando um sistema tradicional de relações sociais específicas, que se reproduzem num espaço-tempo que é peculiar.

No litoral do estado do Pará, área de interesse da presente pesquisa, é possível reconhecer algumas destas situações destacadas por Moraes (2007) e Furtado (1984), acerca das formas de ocupação e usos que caracterizam a apropriação do litoral Norte do Brasil. Identifica-se, nessa porção do litoral amazônico, a partir da observação da paisagem de algumas de suas cidades, a presença de objetos espaciais e conteúdos sociais que denotam a presença um modo de vida considerado tradicional. Mas, também, ainda que de forma pontual, a presença de objetos portadores de outras lógicas e outras interações, que suscitam práticas sociais consideradas modernas, tais como veraneio, iniciativas de aproveitamento turístico, moradias de segunda residência, hotéis e equipamentos urbanos criados para dar suporte ao turismo, bem como práticas pesqueiras mais empresariais e industriais.

No geral, com exceção da capital Belém (metrópole situada em um estuário próximo ao mar e de algumas cidades que integram a Região Metropolitana de Belém e que são classificadas como litorâneas), no litoral do estado do Pará, depara-se com um conjunto de cidades predominantemente de pequeno porte. Essas cidades são sedes político-administrativas de seus municípios e se caracterizam por serem pouco dinâmicas no que diz respeito ao seu desenvolvimento econômico, ou papéis que desempenham na rede urbana regional. São também pouco importantes em termos políticos, predominando na maioria delas, uma dinâmica socioeconômica mobilizada por trabalhos atrelados ao serviço público e às atividades rurais e/ou extrativistas.

Pode-se afirmar, ainda, que são cidades com pouca capacidade de oferta de serviços públicos coletivos, mesmo os mais básicos (saúde, educação, segurança, etc.). Estão, portanto, subordinadas às cidades de níveis hierárquicos maiores e mais dinâmicas, em termos econômicos, da rede urbana a que estão articuladas, ou mesmo, diretamente à metrópole paraense, haja vista a relativa proximidade.

São cidades onde também foi produzido, ao longo da história, um conjunto de formas e práticas socioespaciais que pode ser entendido como

resultante das relações estabelecidas com o mar. Trata-se de objetos e ações que dinamizam o contínuo processo e organização socioespacial dessas cidades, que integram o modo de vida dos sujeitos sociais e marcam o cotidiano destes núcleos urbanos amazônicos, situados no litoral do estado do Pará.

Nesse sentido, em tais cidades, a presença de algumas formas espaciais (pequenos portos, trapiches, bairros com acesso ao mar, estaleiros de embarcações, mercados e feiras) e o desenvolvimento de atividades como pesca (seja ela artesanal ou já inserida na escala industrial), coleta comunitária ou individual de mariscos, comercialização de pescados (seja para o consumo dos moradores, seja para exportação), a carpintaria naval, a comercialização de produtos e equipamentos de pesca e em embarcações, atividades de lazer pautadas no uso da praia, reforçam a presença do mar enquanto importante referência geográfica na compreensão da produção/organização socioespacial e da dinâmica socioeconômica e cultural destas cidades amazônicas.

Isso remete a pensar o mar não apenas enquanto um acidente geográfico de destaque na paisagem dessas cidades, ou mesmo, como a principal referência de localização, mas como um importante referente socioespacial para o desenvolvimento da vida de seus habitantes. Constituindo-se como referencial fundamental da “geograficidade” dessas cidades, que se expressa a partir da produção de espacialidades/temporalidades, de imaginários (lendas, mitos, crenças, cosmogonias) e da dimensão cultural (danças, festejos, iguarias, etc.), permeando a dimensão da vida cotidiana das realidades urbanas amazônicas à beira-mar<sup>42</sup>.

Tais aspectos suscitam a possibilidade de pensar o mar não apenas como fonte de recurso marinho, meio para o desenvolvimento de atividades econômicas e de subsistência, como mero componente da paisagem, ou fator de localização absoluta das cidades amazônicas situadas à beira-mar, mas, principalmente, como objeto espacial importante para produção de

---

<sup>42</sup> Certamente, não se dará conta, nesta pesquisa, de todas essas dimensões. O recorte empírico é mais restrito à atividade pesqueira e seus desdobramentos em ritmos de vida, elaboração cultural e posicionamento nas relações econômicas locais (nem sempre limitadas a tal escala, mas cujos efeitos são sentidos localmente).

significados, de múltiplas vivências, experiências, práticas socioespaciais e relações cotidianas. Estas, marcantes para produção de formas e conteúdos socioespaciais que particularizam essas cidades no contexto urbano da Amazônia – tal como o papel do rio para as cidades ribeirinhas.

É nesse sentido que se considera relevante apreender dinâmicas e processos socioespaciais que induzem à produção do urbano na zona costeira amazônica, tendo em vista a possibilidade de se reconhecer, a partir do estudo de suas cidades, características importantes que contribuam para afirmar ainda mais a “urbanodiversidade” da Amazônia.

#### **4.2. Elementos da formação histórica de Salinópolis: de Viruandeuá à cidade balneário.**

O processo inicial de ocupação da Amazônia, em grande parte conduzido pela estratégia portuguesa de criação de aldeamentos missionários, pode ser considerado como o embrião de muitas cidades da região. No Pará, em particular, na microrregião do Salgado Paraense, foram organizados pequenos povoados/aldeamentos compostos por indígenas e portugueses, com a finalidade de garantir os interesses dos colonizadores, que, neste espaço, estavam relacionados à ocupação humana, ao apoio à navegação, controle do contrabando e a exploração econômica das terras litorâneas da capitania do Pará, como a atividade pesqueira, dando origem a um conjunto de pequenas cidades litorâneas.

A origem de Salinópolis e São João de Pirabas está associada ao processo inicial de ocupação do litoral da capitania do Pará, quando então são configurados os primeiros núcleos de povoamento iniciados pelo colonizador e as transformações socioespaciais promovidas, neste espaço, ao longo da formação histórica da região do Salgado Paraense. Em termos de marco cronológico, Salinópolis tem o início de sua formação no século XVII (1656), enquanto que São João de Pirabas, conforme a literatura consultada, no final do século XIX (entre 1895 e 1901), como relatam Muniz (1913) e Braga (1915).

O povoado que deu origem à Salinópolis foi fundado com a finalidade de assegurar tanto a ocupação humana como possibilitar uma navegação

segura entre as cidades de São Luís e Belém. Este povoado/aldeamento se sobrepôs a uma organização indígena, a aldeia de índios Tupinambás, etnia que, historicamente, povoou esta porção da costa amazônica. Assim, quando os portugueses se estabeleceram no espaço que hoje é Salinópolis, depararam-se com uma organização socioespacial já existente, onde se desenvolvia uma forma peculiar de relação com a natureza e, portanto, uma forma específica de organização do espaço.

Estabelecendo uma relação de harmonia com seu espaço em que quase não era possível distinguir sociedade indígena e natureza, os Tupinambás desenvolveram formas de usos cuja intencionalidade destinava-se à subsistência do grupo. Isso permitiu um acúmulo de conhecimentos acerca do ambiente costeiro amazônico, de onde, sem promover grandes transformações na natureza, produziam e retiravam os víveres indispensáveis à reprodução social, viabilizada, principalmente, através da caça, extrativismo, pequenas roças, pesca e salga do peixe. Práticas estas incorporadas pelos colonizadores, durante a exploração econômica do litoral.

Desta feita, forjou-se uma forte indissociabilidade entre natureza e cultura indígena, e é em virtude desta relação que os índios Tupinambás atribuíram a primeira denominação ao espaço que hoje é a cidade de Salinópolis, Viriandeua ou Virianduba. Denominação que, segundo o dialeto deste grupo social, estava relacionada à diversidade e uma numerosa quantidade de espécies de pássaros presentes nesta porção do litoral Amazônico (PALHETA, 2003; MARINHO, 2009).

Os primeiros grupos humanos atrelados ao projeto colonial a se fazerem presentes no espaço que mais tarde viria a ser Salinópolis foram os padres jesuítas, por volta de 1645. Como foi feito em grande parte do território brasileiro, os religiosos se apropriaram dos saberes indígenas para melhor explorar os recursos naturais locais. Dentre as diversas atividades produtivas desenvolvidas pelos indígenas, a extração de sal e a salga de peixe foram as que mais chamaram a atenção dos padres jesuítas, pois viam em tais atividades a possibilidade de lucro (PALHETA, 2003).

Acrescenta-se, também, a apropriação do conhecimento indígena sobre a navegabilidade das águas locais, de grande valia para garantir uma

navegação segura. Em pouco tempo, o lugar antes denominado de “Viríandeua” ou “Viríanduba”, seria substituído por Salinas, segunda denominação do povoado, de acordo com Palheta (2003). Nome designado pelos jesuítas em virtude da produção de sal, mas que, simbolicamente, representou a supressão do espaço indígena, pela lógica de organização do espaço e das relações ligadas à exploração da região. Além da produção de sal, os religiosos também praticavam a troca e a compra de produtos por aqueles que não produziam.

Para Dubois (1949), a fundação de Salinópolis esteve vinculada ao contexto de proteção das terras amazônicas pelo colonizador português contra as investidas de holandeses e franceses. Isso porque sua posição era considerada estratégica para guardar o litoral das embarcações que seguiam em direção à foz do rio Amazonas, principal entrada da região. No entanto, pode-se dizer que esta finalidade não se desdobrou neste espaço em termos de organização militar, pois, diferentemente de outros povoados que sugeriram com o propósito de defesa do território, não há registros, na pouca literatura existente, ou não se observa na paisagem de Salinópolis (bem como na maioria das cidades litorâneas do Salgado Paraense, cuja origem remonta a este contexto) vestígios de objetos espaciais voltados para tal fim, como no caso dos fortes, que fez parte da fundação de muitas cidades da região, principalmente, as que foram estabelecidas ao longo dos cursos fluviais.

No contexto de proteção e controle do espaço amazônico, o povoado que deu origem a Salinópolis não desenvolveu a função de proteção militar das terras litorâneas. A função principal foi possibilitar a comunicação entre Belém e São Luís, estabelecida por via marítima. É com esta atribuição que o Governador e Capitão Geral do Pará-Maranhão (1655-1656), André Vidal de Negreiros, meio irmão do marquês de Pombal, ordenou ao Capitão-Mor do Pará, Feliciano Corrêa, a tarefa de ali estabelecer uma atalaia (um ponto elevado onde se pudesse vigiar), para assim indicar os locais seguros por onde deveriam seguir os navegantes, evitando os encalhes e naufrágios. Fogueiras e tiros de um pequeno canhão foram os instrumentos utilizados para alertar os navegadores, instalados no ponto mais alto de um promontório de frente para o mar. É em função desse ponto elevado de onde se sinalizava que

deu origem a outra antiga denominação de Salinópolis, Destacado, denominação que hoje é atribuída a um bairro da cidade, o bairro Destacado (PALHETA, 2003).

O primeiro objeto espacial da paisagem condizente com a função a ser desenvolvida por este povoado foi o canhão de sinalização, cujos disparos deveriam alertar e prevenir as embarcações dos perigos, ao se navegar naquelas águas. Além do canhão, naquele momento também foram utilizadas fogueiras como instrumentos de sinalização náutica, principalmente durante a noite (MARINHO, 2009).

Na escolha do sítio para a instalação do canhão de sinalização náutica, onde mais tarde teria origem um pequeno povoado de profissionais ligados à praticagem, optou-se por terrenos elevados em relação ao nível do mar, ou seja, um terreno de planalto, cuja topografia facilitasse a observação dos navegadores para os sinais emitidos do continente (PALHETA, 2003).



**Foto 1:** Canhão utilizado na sinalização náutica durante o século XVII.

**Fonte:** Acervo pessoal.

**Comentário:** O local onde atualmente se encontra o pequeno canhão não corresponde à localização original. Sua posição original teria sido atingida pela abrasão marinha, que corresponde à área onde hoje estão instalados prédios públicos, como a Câmara Municipal, residências de veraneio, prédios particulares e um hotel, na rua beira-mar. Sua localização atual ainda é o bairro do Destacado, em meio a hotéis, residências de auto padrão (segunda residência) e condomínios verticais que são plenamente ocupados apenas nos períodos de férias e feriados prolongados. A base sobre a qual está assentado também não corresponde a que fora construída séculos atrás, sendo o artefato de ferro o único remanescente do contexto inicial da formação do povoado que hoje é Salinópolis.

Nesse período, pode-se afirmar que a extração de sal iniciada pelos índios Tupinambás, mais tarde coordenada pelos jesuítas, a sinalização náutica, principal função a ser cumprida pelo local, e a praticagem, ofício

desempenhado pelos habitantes, naquele período (atividades estas ligadas ao projeto metropolitano de colonização das terras do Pará), além da pesca constituíram as atividades fundamentais dos habitantes do povoado. Também eram responsáveis pela dinâmica espacial do início do processo de produção e organização do espaço geográfico, que, atualmente, corresponde à cidade de Salinópolis (MARINHO, 2009).

Todas essas atividades contribuíram para uma organização socioespacial que esteve, desde o início, fortemente associada à presença do mar, algumas delas ainda hoje atreladas à dinâmica espacial da cidade, a exemplo da pesca que, por muito tempo, representou a principal atividade produtiva e de sobrevivência da maior parte da população do lugar. A atividade de sinalização náutica continua sendo desenvolvida na cidade, mas, atualmente, pela Marinha do Brasil, que tem uma base em Salinópolis e é responsável pelo farol.

De acordo com Brito (2004), até o final do século XIX e início do XX, a sinalização náutica e a praticagem destacaram-se como os principais atributos da organização do espaço de Salinópolis. Esta última é uma atividade que, a partir de 1787, passou a ser oficializada e remunerada pela coroa. Destaca-se como importante serviço que por muito tempo se constituiu, através da condução de embarcações, na única forma de comunicação entre Salinópolis e Belém, até 1890. Serviço de embarcação que mais tarde teria sua sede transferida para o município de Marapanim.

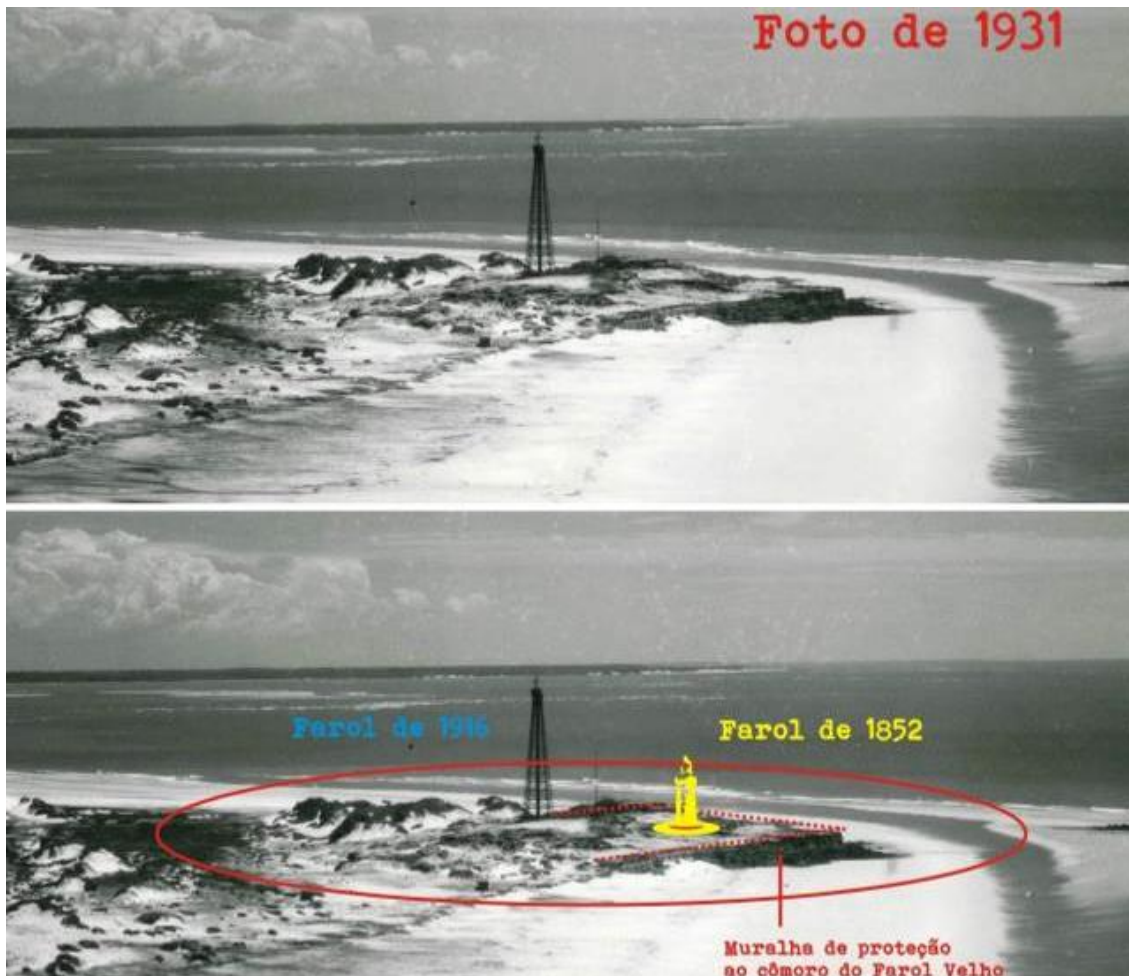
A presença de faróis como instrumentos de sinalização náutica, em Salinópolis, é registrada desde o final do século XIX. A instalação destes objetos esteve diretamente relacionada à necessidade de tornar a navegação naquelas águas menos arriscada. Desta feita, foi iniciada a construção do primeiro farol de Salinópolis, que data de 1852, o qual viria a substituir o antigo sistema de sinalização utilizado desde o século XVII, baseado nos tiros do pequeno canhão e na luminosidade emitida por fogueiras.

Segundo Palheta (2003), o primeiro farol de Salinópolis foi erguido na ilha do Atalaia, “sobre uma base de pedra, tijolo e cal, de 20 metros de altura por 8 de largura”. De tecnologia francesa, custou cerca de 25.000 francos e “seu alcance luminoso chegava a 20 milhas, considerando que a altura da

lanterna se situava a 27 metros acima do nível do mar”. Este farol resistiu por 70 anos, quando então foi solapado pela abrasão marinha, restando, atualmente, apenas vestígios da muralha ou base construída tanto para dar sustentação, tendo em vista o terreno arenoso, quanto para evitar a ação direta das ondas sobre o farol (PALHETA, 2003, p. 40).

Ainda de acordo com Palheta (2003), após a destruição deste primeiro farol, foram construídos mais dois. Um erguido no mesmo local, em 1916, também de tecnologia francesa, com custos de 40 contos de réis, estando a 60 metros acima do nível do mar, alcançando 25 milhas. Assim como o farol construído no século XIX, este também foi destruído pela abrasão marinha, tendo sido resgatadas algumas de suas estruturas metálicas, além da lanterna e da máquina de rotação, materiais estes que seriam reaproveitados na instalação do próximo farol. E o novo farol, o terceiro construído na cidade, data de 1937, e foi erguido no ponto mais elevado de Salinópolis, próximo ao centro, diferentemente dos anteriores, que foram construídos na ilha do Atalaia.





**Foto 2:** Local de instalação dos primeiros faróis de Salinópolis.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPa (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará).

**Comentário:** As fotografias revelam a posição do segundo farol construído no mesmo local onde fora estabelecido o primeiro, ainda no século XIX. É possível identificar a estrutura construída como base e muralha para sustentação e proteção dos faróis erguidos neste local. Também é possível perceber que a estrutura foi erguida em terreno arenoso, já na transição da área de dunas e zona de praia, sujeita, portanto, à ação das ondas.



**Foto 3:** Resquícios da estrutura sobre a qual foi construído os primeiros faróis de Salinópolis.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará); e disponível em: <<https://julioehanna.com/category/brasil/para/mosqueiros-e-salinopolis>>, acessado em: outubro de 2016.

**Comentário:** As ruínas da antiga estrutura de sustentação e proteção dos primeiros faróis de Salinópolis ainda se fazem presentes na paisagem da cidade. Localizada na praia do Farol Velho, ilha do Atalaia, o que resta da antiga estrutura tornou-se um atrativo para os frequentadores da praia. Além disso, também se observa, nas fotografias, que, sobre o antigo local, um campo de dunas, já no limite com a zona de praia, foram construídas residências de veraneio. A maioria destas de alto padrão, as quais, da mesma forma que a antiga estrutura, também estão sujeitas à ação das ondas do mar, o que tem levado muitos proprietários a levantar muros de proteção, como se observa nas fotografias.



**Foto 4:** O terceiro e atual farol de Salinópolis.

**Fonte:** Disponível em: <<http://faroldoatlantico.wordpress.com>>. Acesso: 10/2016 (para superior esquerda) e <http://salinasvirtual.blogspot.com.br>, acesso: 10/2016.

**Comentário:** Apesar de as fotografias não registrarem o ano em que foram feitas (com exceção da foto superior esquerda, que de acordo com a fonte é de 1950), elas revelam momentos distintos da produção do espaço urbano de Salinópolis. Tomando o farol como referência na paisagem, percebe-se um claro processo de adensamento de objetos espaciais no seu entorno, na maioria, imóveis residenciais (inclusive verticais, como revela o destaque feito nas fotografias da parte superior direita e na abaixo dela), em grande parte construídos com a finalidade de “segunda residência”.

A sinalização náutica e a atividade pesqueira romperam o tempo e ainda hoje fazem parte do conjunto de ações que integram a dinâmica urbana de Salinópolis. Ambas diretamente relacionadas à presença do mar e as atividades humanas que nele se desenvolvem. É a tais atividades sociais, as quais designam ações humanas específicas, que se associam alguns dos primeiros objetos espaciais produzidos na paisagem de Salinópolis, como no caso do próprio farol, pequenos portos onde atracavam as pequenas embarcações e os currais de pesca, instalados nas praias em frente à cidade.

Em função desta segunda atividade, a pesca, já em outra ocasião, estruturou-se na cidade, ao longo de sua formação, relações e dinâmicas socioespaciais caracterizadas por um ritmo de vida específico, ou seja, um tempo social peculiar, marcado por relações de proximidade entre os homens e deles com o mar, desenvolvendo, assim, fortes interações sociais de seus habitantes com o ambiente marinho (MARINHO, 2009).

A partir da produção desses objetos espaciais, estabelece-se um modo de vida cuja relação com o mar é muito forte, influenciando tanto as instâncias socioeconômicas quanto as socioculturais da população local. Uma marca desse processo de interação entre o homem e o mar ainda se faz presente nas práticas cotidianas de seus habitantes. Exemplo disso pode ser evidenciado a partir da constatação de toda uma organização socioeconômica, formada por portos, embarcações, trabalhadores e suas famílias, mercado consumidor e circuitos de distribuição, fortemente atrelados à atividade pesqueira e de coleta de mariscos e crustáceos, o que denota a influência e importância do mar sobre o cotidiano dos moradores desta cidade litorânea do Pará.

No período da construção do atual farol, foi oficializado, por meio do Decreto Estadual n. 4.505, de 30 de dezembro 1937, o nome de Salinópolis, em substituição à Salinas (SOUZA, 2014). Muito embora a antiga denominação permanecesse como a mais utilizada. É neste período que outra atividade dependente do mar começa a se desenvolver em Salinópolis, o veraneio, atribuindo à cidade uma nova função social, a de balneário.

Data de 1939, por exemplo, uma reportagem da revista “Terra Imaturada”, intitulada “Salinas – o novo balneário paraense”, que ressalta as potencialidades e atributos naturais desta cidade como mais uma alternativa, no estado do Pará, para os habitantes da capital passarem suas férias. Além dos atrativos naturais, a reportagem também menciona a existência de infraestrutura básica, em termos de hospedagem, fazendo referências à existência do Hotel Salinópolis, também construído nesta década. Para uma melhor compreensão dos aspectos de Salinópolis, no sentido de qualificá-la como uma cidade balneário ou uma estação balneária, segue abaixo, a reportagem, em sua íntegra.

Durante o verão ou por ocasião das férias, paraense que desejasse se retirar da capital, com o fito de recuperar as energias dispendidas na labuta quotidiana, tinha apenas 2 rumos a tomar, se viesse usufruir os benefícios dos banhos de mar e da vida praiana: Soure e Mosqueiro, vila esta que tinha sobre aquela as vantagens da menor distância e da melhor viagem.

Mosqueiro foi, porém, pouco a pouco civilizando-se. Deixou de ser aquele lugarejo pacato, de moradas pobres, onde se podia viver sem mundanismo e as preocupações citadinas, para se transformar numa vila movimentada, social, aristocrática, que exige do veranista as mesmas obrigações mundanas da capital. Mosqueiro atualmente, nada mais é do que um pedaço elegante de Belém transportado às proximidades do mar. Assim, os que desejavam uma estação de repouso abandonaram a vila modernizada, em busca de outro ainda não atingido pelo o que se convencionou chamar Progresso. O nome de Salinas começou então a chegar aos seus ouvidos, entremeados de elogiosas referências.

Salinas é realmente a estação balneária propícia ao repouso. Possuindo um magnífico clima, constitui um local aprazível para quem aprecia a vida simples, para os que gostam da Natureza. O clima é seco sem ser quente. Também lá se descobre o frio. Um clima esplêndido e um ótimo local para um sanatório, sendo a cidade arejada pela constante brisa do mar.

Além do seu magnífico clima, Salinas é, antes de tudo, um balneário ímpar. Servida de lindíssimas praias banhadas pelo mar – sendo esta mais uma vantagem sobre suas congêneres – Salinas proporciona aos que a procuram uma vida agradabilíssima e um banho do mar sem símile no Estado. Praias planas e extensas, a se perder de vista. Um pouco distante e em frente à cidade, na ilha do farol velho, existe uma linda praia, outrora, considerada como das mais extensas do mundo. O primitivo farol velho, desmoronado, divide-a atualmente em duas. Morros e dunas de alva e finíssima areia, ao longo da praia deslumbram o veranista.

As praias salinenses, como as demais do estado, são méras obras da natureza, sem nenhum tratamento ou conservação, onde grupos de veranistas lutam incessantemente com as ondas revoltas do mar. Devido à ventilação sêca não se sente o sol, que deixa os banhista bronzeados, porém, fato curioso, sem as queimaduras solares frequentes nas outras estações.

O hotel muito bem situado, suplanta o de qualquer outra cidade do interior do Estado. Localizado junto à praia, na primeira rua, é amplamente arejado pela contínua ventilação marítima, de modo a proporcionar aos seus hóspedes os benefícios do belo clima salinense. Assim, Salinas, dia a dia, modernizando-se cada vez mais, vai tendo novos enamorados de sua vida clara, alegre, cheia de sol e poesia.

O dedicado prefeito local, tenente Evangelista Filho, ajudado pelo atual interventor, tem procurado saber compreender as grandes possibilidades dum município promissor como Salinas.

Que continue a sua obra pela beleza e pelo progresso do *Novo Balneário Paraense*, o tenente Evangelista Filho. São os nossos votos (Revista Terra Imaturada, 1939).

Nesse artigo, Salinópolis é exaltada enquanto uma cidade balneário e são apresentados os objetos espaciais e as relações sociais ligados a tal atribuição. De acordo com Brito (2004), passa a ser fazer perceptível, a partir da década de 1930, transformações em sua organização socioespacial,

decorrentes da atividade balneária. Contribuíram para o início desse processo de mudanças na cidade a construção da rodovia que liga Salinópolis a Capanema (atual PA 124), nessa na época, sem asfaltamento. Com a abertura desta via de circulação, o Estado objetivou viabilizar o acesso à cidade de Salinópolis, bem como promover uma maior comunicação com a capital Belém, haja vista, que a partir de Capanema já poderia se estabelecer contato com a capital do Estado, por meio da estrada de ferro de Bragança.

Ainda segundo Brito (2004), a abertura de acessos por terra com destino à Salinópolis tinha por finalidade transformar o município em um importante balneário, tendo em vista o elevado potencial ecológico e paisagístico da zona costeira do Pará, possibilitando o uso do espaço para fins contemplativos e de lazer. O hotel Salinópolis, inaugurado em 1936, um ano antes do término da rodovia Capanema-Salinópolis, em 1937, ainda hoje se encontra em funcionamento.

Inicia-se, portanto, a partir deste momento, a produção dos objetos na paisagem urbana de Salinópolis cujos conteúdos espaciais que vão ao encontro da produção de uma cidade balneária. Além do primeiro hotel, a construção de residência de veraneio, ou segunda residência, bem como melhorias urbanas, são algumas das mudanças já evidenciadas ao longo da década de 1930, modificando gradativamente a antiga organização espacial, ligada, até então, somente à atividade pesqueira e à sinalização náutica (BRITO, 2004).



**Foto 5:** Hotel Salinópolis.

**Fonte:** joaosilvio.blogspot.com.br, acesso 10/2016.

**Comentário:** O Hotel Salinópolis, inaugurado no ano de 1936, é o mais antigo da cidade. Está localizado na Avenida Beira-Mar, de frente para o mar e no alto de um terreno de planalto. Nesta fotografia, cuja data não é informada, percebe-se algumas características da paisagem da cidade, num momento histórico passado, com destaque para rua de chão de terra batida, revelando, naquele momento, a pouca infraestrutura urbana existente.



**Foto 6:** Algumas das primeiras residências de veraneio em Salinópolis.

**Fonte:** Biblioteca digital do IBGE, acesso 10/2016.

**Comentário:** Residências localizadas na Avenida Beira-Mar. Na fotografia, percebe-se a avenida em questão sem pavimentação, bem como também a ausência de postes de energia elétrica. Revelando que, neste momento, a cidade ainda não dispunha de certos equipamentos urbanos.

Apesar desses esforços, o acesso à cidade de Salinópolis, na época, ainda era muito difícil. Para se ter uma ideia, o percurso de 224 km, que vai de



Belém à Salinópolis, feito atualmente em cerca de 3h de viagem, no período (década de 1930) somente era possível em mais ou menos 15 h. Isso se devia às condições da rodovia estadual (atual Fernando Guilhon ou PA- 324, correspondente ao trecho que vai do município de Santa Maria do Pará até a localidade de Santa Luzia, que pertence, atualmente, ao município de São João de Pirabas), pavimentada apenas no ano de 1974 (MARINHO, 2009).

Nesse primeiro momento, a presença de rodovias em más condições de circulação contribuiu para que a organização espacial de Salinópolis se mantivesse predominantemente estruturada nas práticas sociais atreladas ao modo de vida local, caracterizado pelo desenvolvimento de atividades tradicionais. Sobretudo as ligadas à pesca artesanal, principal atividade produtiva de seus habitantes, uma vez que as péssimas condições de tráfego dificultavam uma maior fluidez em termos de fluxos em sua direção, fossem eles de pessoas, mercadorias ou ideias (BRITO, 2004; MARINHO, 2009).

A partir da segunda metade do século XX, a associação de Salinópolis à concepção de cidade balneário é reforçada a partir de um conjunto de ações do Estado. De acordo com Monteiro (1993), Salinas foi elevada à condição de Estância Hidromineral, conforme o Decreto Lei nº 3.798, do ano de 1966, fazendo dela “Área de Segurança Nacional”, condição administrativa que permaneceu até o final da década de 1980.

Ainda segundo Monteiro (1993), é deste período que o espaço urbano de Salinópolis passa a apresentar significativas transformações em termos de estrutura urbana, sendo ampliados e melhorados os incipientes serviços de saneamento básico, pavimentação (praticamente inexistentes até este momento) e alargamento de ruas (inclui-se a pavimentação das rodovias estaduais). Houve abastecimento de água, rede elétrica, comunicação, regularização e ampliação das linhas de ônibus intermunicipais com destino à cidade.

Tais melhorias infraestruturais urbanas e de acesso à Estância Hidromineral foram importantes para atrair visitantes interessados em desfrutar do clima aprazível do litoral e de seus ambientes naturais, sobretudo, de suas belas praias. Os atrativos naturais do balneário, associados à possibilidade de acesso e infraestruturas urbanas podem ser considerados também como

fatores que contribuíram não apenas para atrair visitantes, mas também chamar atenção de turistas interessados em adquirir terrenos e construir residências de veraneio, o que também foi possibilitado pelo baixo valor dos terrenos adquiridos junto aos moradores e pelas doações de terras feitas pelo Governo do Estado. Isso fez, deste tipo de objeto espacial, em pouco tempo, elemento marcante da paisagem urbana desta cidade, a ponto de constituir bairros inteiros (MARINHO, 2008).

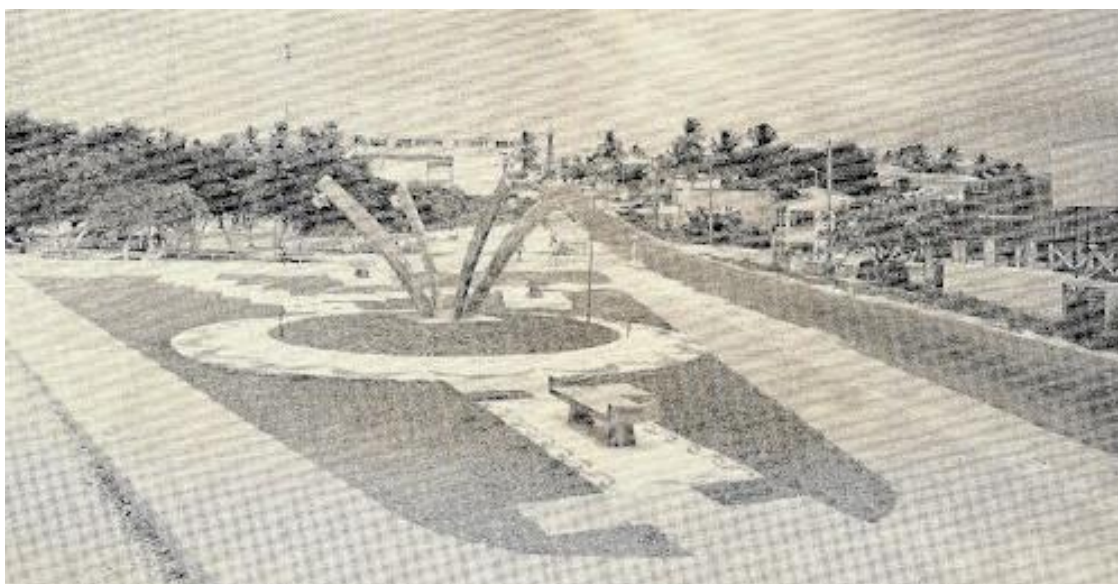
Essa também é opinião de Brito (2004, p. 30), para quem a década de 1960 pode ser considerada o marco temporal do início de transformações socioespaciais significativas em Salinópolis, enfatizando seis fatos que as revelam. São eles: “o aumento do número de veranistas, a doação de terras públicas pelo governador Alacid Nunes, a construção da segunda residência oficial do governador do estado do Pará, o desenvolvimento da infraestrutura pelo Estado, o aumento das segundas residências e o projeto AGRISAL”<sup>43</sup>

Ao ser elevada à condição administrativa de Estância Hidromineral, sendo considerada uma cidade sob jurisdição direta do governo estadual, Salinópolis tornou-se um espaço que recebeu muitos investimentos urbanos, sendo este (o Estado) um importante agente na produção do espaço desta cidade. Por meio de sua atuação, foi produzido um conjunto de objetos espaciais, cuja intencionalidade era promover a difusão de novos usos e novas formas de apropriação de seu espaço, sobretudo, aquelas voltadas às dinâmicas do veraneio balnear (MARINHO, 2009). Neste sentido, destaca-se, no bojo das ações do Estado direcionadas à cidade de Salinópolis, a dotação de infraestrutura viária, tanto para possibilitar o acesso de visitantes de outros municípios e da capital paraense quanto para permitir e facilitar o acesso aos atrativos naturais do balneário, como as praias do Maçarico (localizada próximas ao centro da cidade), a praia do Atalaia (que dista cerca de 9 km do centro), através da PA-444. Praia esta, antes somente acessada a partir de travessias feitas por canoas. Além disso, houve a construção da Fonte do Caranã e de algumas praças públicas, visando o embelezamento da cidade.

---

<sup>43</sup> Empreendimento desenvolvido em Salinópolis na segunda metade do século XX, voltado para a produção de côco e cajú.





**Foto 7:** Praça dos Três Poderes.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará).

**Comentário:** Praça pública construída à frente da praia do Maçarico, que mais tarde ficou conhecida como bosquinho, em função da vegetação que se observa ao fundo. Já se observava o arruamento ao lado como forma de acesso à praia, além de algumas residências.

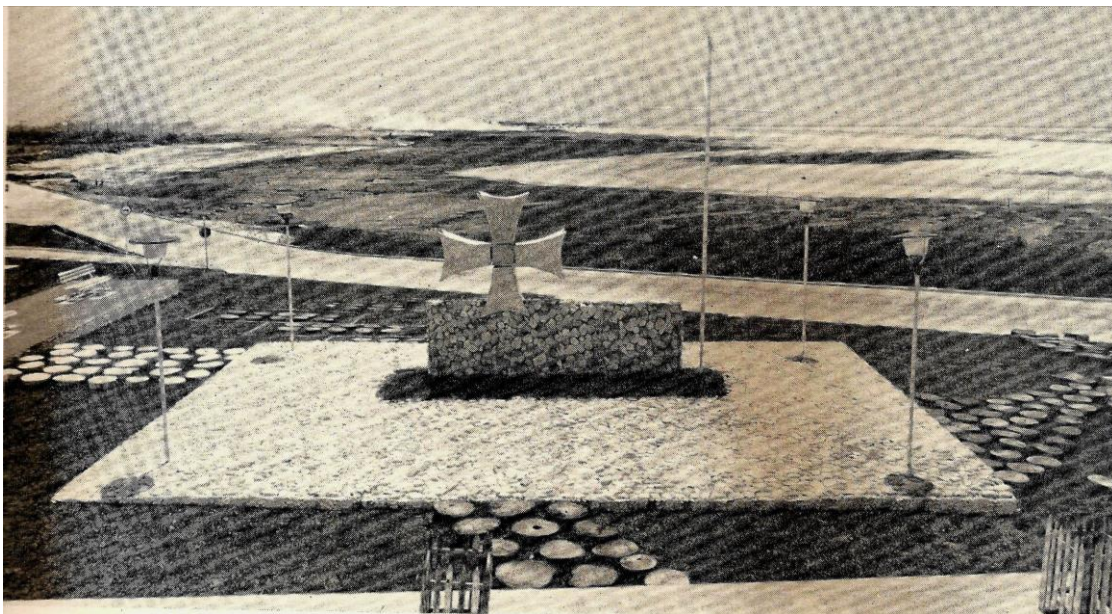


**Foto 8:** Praça da avenida Beira-mar.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará).

**Comentário:** Esta praça foi construída na Avenida Beira-Mar, localizada numa das partes mais elevadas da cidade Salinópolis. Fica de frente para o mar, no local onde, no passado, estava instalado o pequeno canhão de sinalização e se ascendiam as fogueiras. Corresponde, portanto, ao local onde foi estabelecido o povoado destacado. Fica nas proximidades do Hotel Salinópolis e das primeiras casas de veraneio. Nas conversas informais com os frequentadores desta praça, perguntou-se sobre o nome oficial, muitos não souberam responder, apenas que todos conhecem como Praça da Cuia.





**Foto 9:** Praça Oliveira Salazar.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará).

**Comentário:** Localizada na frente da praia do Maçarico, fica nas proximidades da Avenida Beira-Mar. Esta praça, diferentemente das duas anteriormente mencionadas, é a que já apresenta iluminação.



**Foto 10:** Fonte do Caranã.

**Fonte:** Acervo da FAU/UFPA (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará).

**Comentário:** Juntamente com as praças, todas localizadas no entorno da avenida Beira-Mar, a Fonte do Caranã foi outra obra importante do tempo em que a cidade de Salinópolis era considerada como Estância Hidromineral. Além de atrativo para seus visitantes, também era utilizada pela população da cidade com fonte de abastecimento de água para consumo. Ainda hoje, desempenha tais finalidades.

Salinópolis permaneceu na condição de Estância Hidromineral até o ano de 1985, quando, por força de Decreto Presidencial, foram extintas as chamadas “Áreas de Segurança Nacional” (SOUZA, 2014). Durante este período, a produção de novos objetos espaciais, voltados para o incentivo da atividade balnear, desencadeou o crescimento do número de moradias de segunda residência, propriedades dos visitantes principalmente da capital, sobretudo, da elite econômica de Belém, cujo interesse em possuir imóvel foi despertado.

Isso, em grande medida, está associado ao movimento que, segundo Dantas (2006), já se disseminava desde o final do século XIX e início do XX, ao longo dos espaços litorâneos brasileiros, quando da incorporação de práticas marítimas modernas adotadas pelas elites econômicas, voltadas inicialmente para o tratamento terapêutico a partir dos banhos de mar. Prática potencializada, em seguida, por meio veraneio marítimo e turismo litorâneo, que, gradativamente, através das práticas associadas ao banho de sol, representativas de um estilo de vida moderno-ocidental, passaram a reduzir a importância desses banhos como práticas curativas.

Associado à presença dessas novas formas espaciais, a cidade de Salinópolis passou a vivenciar um conjunto de novas relações sociais em seu espaço urbano. O crescimento do número de visitantes e a frequência com que passaram a visitar a cidade criou uma demanda de serviços que antes a não se preocupava em oferecer, a exemplo dos restaurantes, hospedagens, e outros ligados diretamente ao atendimento das demandas advindas do veraneio balnear. Até meados da década de 1970, já se registrava, no município, a presença de dois importantes hotéis, o Salinópolis, o primeiro da cidade; e o Hotel Solar, que data de 1973. Ambos localizados no atual bairro do Destacado.

Diante do crescimento do número de moradias de veraneio na cidade e tendo em vista a permanência de seus proprietários, somente nos períodos de férias surgiu a necessidade de cuidados e vigilância dessas propriedades, que permaneciam desocupadas grande parte do ano. A partir de então, desenvolveu-se uma oferta de empregos em Salinópolis ligados aos serviços de cuidado, manutenção e vigilância, com destaque para a figura do caseiro.

Serviços desenvolvidos por moradores da cidade, pescadores em sua maioria que, desde então, passaram a desempenhar estas duas funções ao longo do ano, redefinindo, assim, a organização da dinâmica socioespacial de Salinópolis, antes predominantemente influenciada pela atividade pesqueira.

De acordo com Brito (2004) e Marinho (2009), o período que corresponde à década de 1980 é momento em que o crescimento da malha urbana de Salinópolis ganha maior expressividade, sendo considerado distinto e elevado em relação às outras cidades litorâneas da microrregião do Salgado Paraense. Isso se deu, de acordo com os autores, em função do avanço do processo que associou a expansão significativa das moradias de veraneio e da produção de novas áreas da cidade, para residência dos habitantes locais. Ambos decorrentes das ações governamentais que visaram consolidar Salinópolis como uma cidade balneário direcionadas a melhoria do espaço intraurbano, assim como dos acessos às praias, a exemplo da praia do Atalaia, cujo acesso foi facilitado a partir da construção de uma ponte e da abertura de uma rodovia estadual, a PA-444. Houve a melhoria das rodovias estaduais, que possibilitaram o acesso a esta cidade litorânea, a exemplo da PA-124, que liga os municípios de Capanema e Salinópolis; e a PA-324 que interliga a BR-316, no município de Santa Maria do Pará à PA-124, possibilitando um percurso mais rápido dos que seguem no sentido de Belém (e de outros municípios neste trajeto) para Salinópolis.

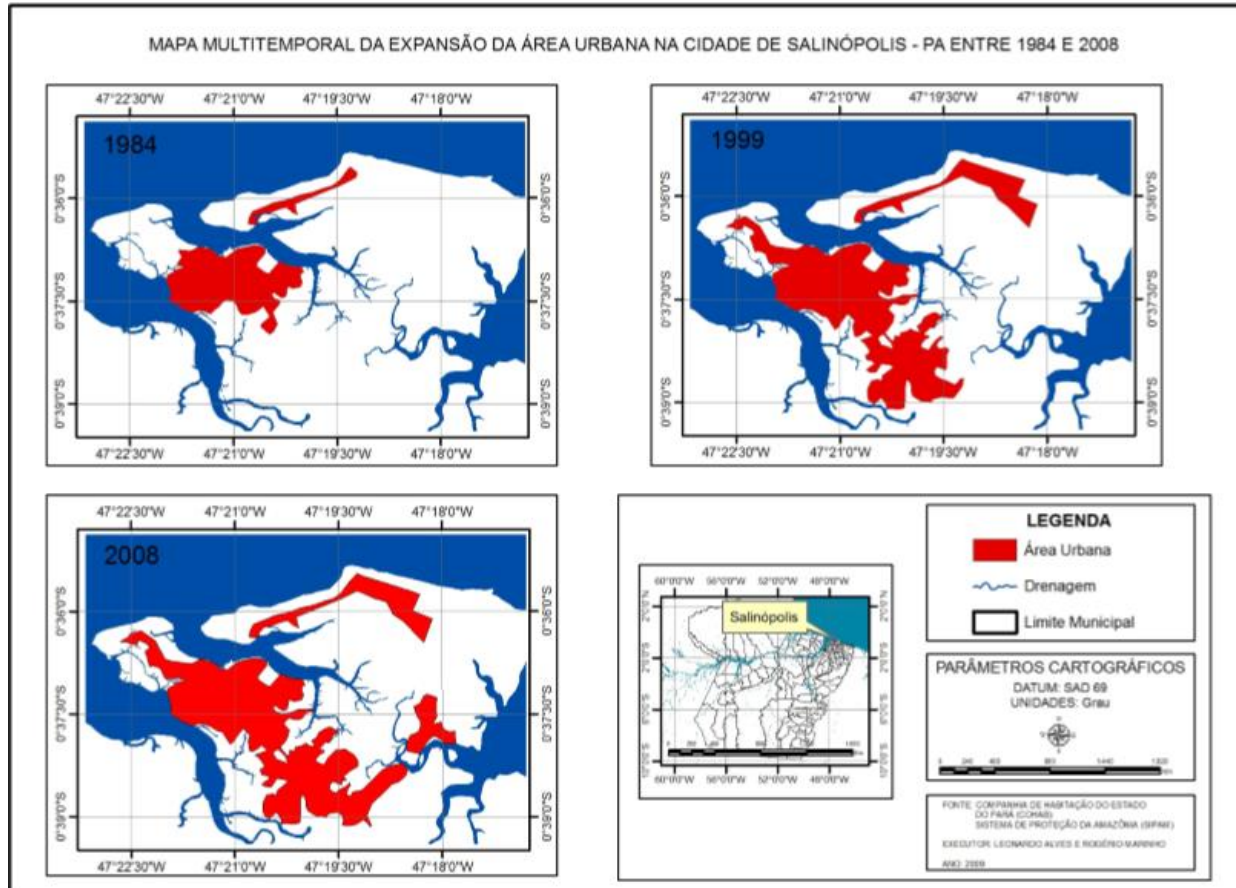
No caso das residências de veraneio ou “segunda residência”, o processo de expansão dessas formas espaciais ocorreu, sobretudo, nas áreas da cidade onde já se faziam presentes infraestruturas urbanas, como ruas asfaltadas, calçadas, abastecimento de água e presença de rede de energia elétrica. Aquisição possibilitada, em grande medida, pelos baixos preços dos terrenos ou residências ali existentes, o que se deu, inicialmente, pelo que se pode considerar como os primeiros bairros da cidade, a exemplo do bairro do Destacado, onde foi fundado o povoado que deu origem à Salinópolis.

Já no caso da produção de novas residências de moradores locais, estas passaram a ser construídas, sobretudo, em áreas não edificadas da cidade, mas que em pouco tempo foram incorporadas à malha urbana. Dadas as características geomorfológicas de onde a cidade foi estabelecida

(caracterizada pela presença de extensas planícies de manguezais e afloramentos de áreas de planalto). Em muitos casos, eram áreas impróprias para habitação, como no caso das planícies de manguezais que, além do caráter insalubre, é também área de proteção ambiental permanente.

Com os recursos financeiros adquiridos com a venda de suas propriedades, muitos dos antigos moradores passaram a comprar terrenos em áreas mais secas, porém, sem infraestrutura. Em geral, em locais da cidade onde já ocorriam ações de ocupação, ou então foram se estabelecer nas áreas alagadiças, passando a habitar em residências de madeira na maior parte dos casos, material mais barato e de fácil substituição, tendo em vista a ação das águas da maré sobre a casa, responsável por diminuir a durabilidade do material.

Deve-se acrescentar que a ocupação dessas áreas que hoje constituem bairros da cidade Salinópolis não foi feita por moradores desta cidade. Também integram a processo de ocupação dessas novas áreas contingentes populacionais advindos tanto da zona rural do município quanto atraídos pela frente de trabalho possibilitada pelo ramo da construção civil que, a partir da década de 1980, foi fortemente induzido não apenas pelas construções das residências de veraneio, mas também de obras maiores, como as relacionadas a de condomínios verticais, hotéis e pousadas. Em Marinho (2009), os dados acerca da população urbana deste município e o mapa com a evolução da malha urbana da cidade de Salinópolis são alguns dos dados utilizados para reforçar esta afirmativa.



**Mapa 3:** Expansão da área malha urbana de Salinópolis.  
**Fonte:** Marinho (2009).

<b>Décadas</b>	<b>População Urbana</b>	<b>População Rural</b>	<b>População Municipal</b>
<b>1950</b>	2.375	11.734	14.109
<b>1960</b>	5.781	12.451	18.232
<b>1970</b>	6.638	3.013	9.651
<b>1980</b>	10.395	4.020	14.415
<b>1990</b>	16.318	2.775	22.670
<b>2000</b>	30.292	3.025	33.317
<b>2010</b>	33.391	4.030	37.421

**Tabela 14:** Evolução histórica da população.

**Fonte:** Produzido pelo autor, com base nos dados dos censos do IBGE.

**Comentário:** A redução da população municipal, na década de 1970, está relacionada ao processo de desmembramento do distrito de São João de Pirabas que, no período, pertencia ao município de Salinópolis, passando a pertencer ao município de Primavera.

A década de 1990 também pode ser apontada como outro período importante na compreensão da formação e reorganização da cidade Salinópolis. Trata-se do contexto em que foram direcionados relevantes investimentos públicos, por parte do governo do estado do Pará, voltados ao incentivo de desenvolvimento da atividade turística. Recursos financeiros materializados na paisagem urbana, principalmente, na forma de obras de infraestrutura urbanas voltadas ao suporte do turismo.

No âmbito da estratégia político-econômica do governo estadual para promover o desenvolvimento do turismo no território paraense, elegeu-se Salinópolis como a cidade de maior potencial turístico da região do Salgado. Condição associada não exclusivamente em função do potencial ecológico-paisagísticos ou climáticos, mas também pela existência de estruturas e serviços já existentes, herdados do contexto inicial de transformação de Salinópolis em cidade balneário, fazendo dela a principal cidade do Polo Turístico Costa Atlântica, conforme se observa na passagem abaixo.

No Polo Costa Atlântica, a única cidade que apresenta serviços turísticos com um mínimo de qualidade é Salinópolis. Os serviços turísticos são variados, porém muito simples, carentes de equipamentos de melhor qualidade. São identificados 27 estabelecimentos hoteleiros em Salinópolis, somando 715 unidades habitacionais. Destes apenas 3 empreendimentos apresentam infra-estrutura de instalações e serviços para atender grupos de operadoras turísticas domésticas. A carência se apresenta também em termos de espaços para eventos, o que impede que estes hotéis atraiam outros segmentos de demanda, que não apenas o de sol e praia no mês julho. O empreendimento melhor estruturado para o fluxo turístico é o Hotel Valerry (PARÁ, 2001, p. 25).



Aos objetos espaciais herdados deste período, somam-se, a partir da década de 1990, outros que foram criados para a dinamização e consolidação do turismo na cidade, com conteúdos relacionados. Nessa direção, Marinho (2009) destaca que são obras diretamente ligadas ao incentivo do turismo na cidade: o “Complexo Turístico Orla do Maçarico”, as obras de revitalização da “Orla do Porto Grande” e de “urbanização da Praia do Atalaia”, além da reforma do espaço público Fonte do Caranã.

Marinho (2009) explica que duas das ações do governo do estado do Pará, de incentivo ao turismo em Salinópolis, consistiram em “revitalização” de espaços já existentes. Na “Fonte do Caranã”, sobretudo, ações de embelezamento paisagístico, com destaque para construção de novas calçadas, passagens de pedestres, jardinagem e cuidado com as espécies vegetais já existentes, bem como a introdução de novas. Com tais ações, buscou-se fazer da Fonte do Caranã um espaço não apenas a ser frequentado pelos habitantes da cidade, que costumam abastecer suas residências com as águas que jorram ininterruptamente ao longo do ano, mas também para visitação e lazer dos turistas e frequentadores de Salinópolis.

O segundo espaço da cidade que também passou por ações de “revitalização” foi o conhecido como Porto Grande (denominação que também corresponde ao bairro onde está situado). Assim como no caso anterior, este também representa um local muito frequentado pelos habitantes e veranistas.

Situado à margem da baía do Urindeua, o Porto Grande é um espaço caracterizado pela presença de objetos espaciais como trapiche para o desembarque de peixes e atracação de barcos, mercados onde são comercializados peixes, mariscos, carnes, frutas e verduras e outros produtos, além de uma diversidade de pequenos e médios estabelecimentos comerciais (bares, restaurantes, lanchonetes, barracas de café da manhã e comidas típicas, lojas de roupas, fábricas de gelo), dinamizados pelas ações e relações vinculadas direta ou indiretamente à pesca e ao comércio popular.



As ações de “revitalização” do governo estadual no Porto Grande tiveram como finalidade promover uma readequação deste espaço para também integrá-lo à lógica do turismo. Houve melhorias infraestruturais dos prédios dos mercados onde são comercializados peixes, carnes e produtos vegetais, buscando, assim melhorar as condições internas destes locais para os visitantes e consumidores. No entorno desses prédios, também foram promovidas melhorias nos boxes que funcionam como barracas de vendas de café da manhã. Destaca-se, ainda, no conjunto dessas ações, a construção de um novo trapiche, em substituição ao antigo de madeira, que já apresentava riscos de desabamento. Com a construção de um novo trapiche, buscou-se não apenas reformar a estrutura onde ocorre o desembarque de pescados e atracação de embarcações, mas também permitir que o mesmo seja um local de visitação turística, já que está estabelecido à beira-mar.

De forma diferente dos dois casos anteriores, as ações de “Urbanização da Praia do Atalaia” e o “Complexo Turístico Orla do Maçarico” representaram a produção de novos objetos espaciais no espaço urbano de Salinópolis. Segundo Marinho (2009), a obra de urbanização da praia do Atalaia consistiu na dotação de infraestrutura urbana, tendo como principal finalidade facilitar o acesso às praias da ilha dessa praia (distando cerca de 14 km do centro da cidade), as mais conhecidas e frequentadas pelos visitantes. Conforme sua descrição, a obra consistiu de 500 m de pistas duplas, totalmente asfaltadas, que permitiram um melhor acesso de automóveis à areia da praia, circulando em meio aos banhistas. Além disso, também foi construído um estacionamento com uma área de 15.000 m<sup>2</sup>, com capacidade para 100 ônibus, além de 13 sanitários (oito femininos e cinco masculinos, incluindo dois para portadores de necessidades especiais).

Com ações que envolviam a “Urbanização da Praia do Atalaia”, houve a consolidação da ocupação da ilha, pautada na lógica do uso turístico balnear, sendo quase que totalmente ocupada por objetos espaciais ligados a esta atividade, como hotéis, pousadas, condomínios residenciais verticais e horizontais, residências de veraneio (mansões, mas também residências pequenas), loteamentos e barracas comerciais, todas situadas na zona de praia.

Recentemente, a ilha do Atalaia também foi espaço escolhido para a implantação de dois grandes empreendimentos ligados ao ramo do turismo, ambos em fase de construção. São eles: o Salinas Park Resort e o Aqualand Resort (que também é parque aquático).

De acordo com Souza (2014), a praia do Atalaia é a mais frequentada, quando a ilha de mesmo nome, a partir dos anos de 1970, passou a ser ocupada para o turismo, o que foi viabilizado pela atuação do estado do Pará, ao disponibilizar infraestrutura. Acrescenta, ainda, a autora que, com a abertura da rodovia Ilha do Atalaia, teve início o que se entende como o processo acelerado de ocupação desordenada do solo e especulação imobiliária. A partir de então, em função das belezas naturais e das facilidades de acesso, essa ilha passou a ser destino das primeiras residências modernas e luxuosas de veraneio, situadas de frente para a praia; muitas em terreno de terra-firme, mas sobre ações da abrasão marinha; e, outras, foram construídas na zona de praia e sobre dunas arenosas.

A obra mais emblemática e principal representante das ações de incentivo à atividade turística, promovidas pelo governo do Pará em Salinópolis, é, sem dúvida, “O Complexo Turístico Orla do Maçarico” (MARINHO, 2009). Construída sobre uma extensa área de dunas arenosas e planícies de manguezais, ambientes naturais considerados por lei como áreas de proteção ambiental permanente. Localiza-se entre as praias do Maçarico e da Corvina. Conforme a descrição de Marinho (2009), esta obra turística se caracteriza por comportar uma moderna estrutura física e também por oferecer variadas opções de serviços ligados à atividade considerada pós-praia (lazer e entretenimento). No complexo turístico, foram instaladas praças de alimentação e de lazer, complementadas pela presença de bares, lanchonetes, restaurantes, que são, em grande parte, franquias de estabelecimentos conhecidos na capital do estado; além de galerias com lojas de confecções (muitas advindas de outros estados do Brasil, como Goiás e São Paulo). Também dividem o espaço do “Complexo Turístico Orla do Maçarico” com seus visitantes um número considerável de pessoas desenvolvendo atividades informais, os conhecidos ambulantes (oriundos da

cidade e de outras), que encontram, na venda de artesanatos, iguarias, produtos importados, cocos, pipocas, etc.; uma alternativa de complementação da renda, ou mesmo de sobrevivência, ainda que restrita aos períodos de maior visitação da cidade, que correspondem a julho, considerado o de maior presença de visitantes em Salinópolis, e dezembro, por conta das festas de final de ano.

Completam a estrutura física desse complexo turístico uma ciclovia e um calçadão, que acompanham os 2 km de toda a extensão da orla, onde também foram instalados um *playground* e áreas para a prática de exercícios físicos. Este espaço também conta com amplo estacionamento, com capacidade para 3 mil veículos, onde também são instalados palcos para shows e parques de diversão. Todos esses objetos e relações, compreendidos em uma área de 130.000 km<sup>2</sup>.

De forma mais detalhada, Souza (2014) também descreve alguns dos equipamentos presentes na orla turística do Maçarico, dentre os quais menciona a presença de esculturas de concreto, na forma de espécies marinhas da região, como o caranguejo, o siri, o camarão, ostras e o peixe corvina.

Deve-se ressaltar que passados quase duas décadas da inauguração e funcionamento do “Complexo Turístico Orla do Maçarico”, este espaço continua sendo o principal espaço de lazer e entretenimento noturno da cidade de Salinópolis nos meses de julho e dezembro. Durante o restante do ano, entretanto, este espaço tem seus serviços reduzidos ao mínimo, permanecendo apenas em funcionamento aqueles estabelecimentos e seus respectivos serviços, cujos proprietários neles residem, como no caso de alguns restaurantes, bares e pousadas.

No âmbito das ações da política de turismo do governo do Pará, o “Complexo Turístico Orla do Maçarico” se apresenta como o principal empreendimento ou infraestrutura turística projetada para no polo turístico Costa Atlântica ou Amazônia Atlântica, ou mesmo, da microrregião do Salgado. Isso fez da cidade de Salinópolis a única do polo turístico em destaque, ou do subespaço regional paraense mencionado, a dispor de condições adequadas para promoção desta atividade, consolidando a cidade como o principal destino dos que buscam conhecer e usufruir das praias do litoral do Pará.

A relevância do “Complexo Turístico Orla do Maçarico” é claramente ressaltada, no Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará (PDT/PA), como a principal obra de infraestrutura ligada à prática de lazer noturno do polo turístico Costa Atlântica. De acordo com a compreensão desta proposta de desenvolvimento do turismo no Pará, tal infraestrutura turística qualifica o município de Salinópolis como o único, em toda a microrregião do Salgado, em condições de proporcionar lazer noturno aos seus visitantes, haja vista que, além dos estabelecimentos existentes nas dependências da orla do Maçarico e em seu entorno, a cidade também já dispunha de alguns desses serviços, só que de maneira dispersa. Soma-se, ainda, a presença de outros estabelecimentos importantes, como agências bancárias, supermercados, farmácias, postos de gasolina, entre outros, que se apresentam como complementares, mas que fornecem serviços indispensáveis para o funcionamento da dinâmica turística da cidade.

Deve-se também considerar essa importante estrutura turística como um fator de atração de novos estabelecimentos comerciais, sobretudo, no que diz respeito àqueles mais diretamente ligados ao turismo. É o que revelam, por exemplo, os dados levantados pela PARATUR (2001) em relação aos estabelecimentos ligados ao serviço de hotelaria em Salinópolis. De acordo com este órgão do governo do Pará, no intervalo de aproximadamente 1 ano, mais especificamente entre os anos de 2000 e 2001, em Salinópolis, o número de hotéis passou de 9 para 25, período que coincide com a inauguração da orla (dezembro do ano 2000), aumentando de maneira considerável o número de leitos disponibilizados pela cidade.

A preocupação do governo do estado do Pará em dotar a cidade de Salinópolis com equipamentos urbanos voltados para o turismo, com reforma dos espaços já existentes, representou, no final do século XX, a intenção de promover uma maior atratividade de visitantes ou turistas para esta cidade litorânea. Atração antes proporcionada apenas em função da existência dos atrativos naturais, as praias, principalmente, sendo assim frequentada, sobretudo, por proprietários de segunda residência, num movimento decorrente desde os

primeiros anos do século mencionado, quando dos esforços para se fazer da cidade um balneário. Nesse sentido, tais equipamentos turísticos, em Salinópolis, buscaram promover a criação de novas alternativas de lazer e entretenimento antes não existentes, buscando, assim, ampliar as opções de recreação e, por conseguinte, promover a atração de um número maior e mais diversificado de visitantes. Dessa forma, dinamizar economicamente a cidade a partir do turismo.

Entretanto, conforme os números apresentados pela PARATUR (2010), acerca da demanda turística que se destina à Salinópolis, pode-se dizer que a estratégia implementada pelo governo do estado do Pará, de incentivo ao turismo nesta cidade, não apresentou os resultados esperados, sobretudo, no que diz respeito ao aumento de uma demanda de visitantes de fora estado.

Segundo os dados dessa agência, 93,83% dos turistas que visitam Salinópolis são brasileiros, enquanto que apenas 6,16% são estrangeiros. Ainda conforme os números, do percentual de turistas nacionais, 45,83 são do Pará, sendo o estado do Maranhão com 7,9%; e o Amazonas com 6,6%, a origem dos turistas que mais visitam a cidade. Esses números revelam que, apesar dos investimentos em infraestruturas urbanísticas, acompanhados de uma estratégia publicitária, na qual se destacavam as belezas naturais das praias e a ótima infraestrutura da cidade (SOUZA, 2014), o turismo no balneário é dinamizado, sobretudo, por uma demanda estadual e intrarregional.

Por outro lado, pode-se afirmar que a política de incentivo ao turismo em Salinópolis, que teve como base a implementação de infraestruturas turísticas e melhoria das já existentes, foi um fator importante que influenciou diretamente na dinamização do mercado imobiliário da cidade, apresentando-se como uma das principais características do atual contexto urbano da cidade.

Os investimentos públicos direcionados à Salinópolis podem ser tomados como fatores que contribuíram para o processo de valorização diferencial do seu espaço urbano e para o que Souza (2014) entende como urbanização turística. O desenrolar destes processos, atualmente, tem apresentado, como característica marcante, a introdução de empreendimentos imobiliários de alto padrão, tais como um loteamento urbano planejado (Valle do Sal), um condomínio fechado

(Condomínio Raízes) e dois grandes empreendimentos que podem ser entendidos ao mesmo tempo como imobiliários e hoteleiros, que são o Salinas Park Resort (com a entrega do empreendimento prevista para o ano de 2018) e o Aqualand Resort (com entrega prevista para o ano de 2019). Todos localizados da ilha do Atalaia.

Desses empreendimentos, um encontra-se já em fase de construção (Salinas Park Resort) e ambos já comercializam a venda dos apartamentos. Quanto aos dois primeiros empreendimentos, o loteamento planejado Valle do Sal já se encontra dotado de infraestruturas urbanas e com algumas unidades residenciais construídas e outras em construção. O condomínio Raízes também já se encontra concluído, porém, não totalmente ocupado, apresentando, portanto, residências já construídas, outras em construção e alguns lotes ainda desocupados, dos quais não se sabe ao certo se já foram adquiridos.

Esses recentes empreendimentos, sobretudo, o Salinas Park Resort e o Aqualand Resort, são empreendimentos empresariais que buscam projetar e articular a cidade de Salinópolis ao contexto turístico à escala nacional e internacional. De forma diferente dos investimentos do governo do estado do Pará, estes já nascem articulados às redes que extrapolam o limite do território paraense. Tais empreendimentos estão ligados a outros empreendimentos do mesmo grupo já existente em outras partes do Brasil e/ou associados à rede hoteleiras internacionais. Os dois empreendimentos inauguram, na Amazônia, um sistema fractional, que consiste na venda de um imóvel mobiliado com todos os serviços de hotelaria e lazer, podendo o cliente adquirir apenas cotas do imóvel, dividindo a propriedade do apartamento com outros proprietários.

Quanto ao loteamento Valle do Sal e o condomínio Raízes, vale ressaltar que tais empreendimentos imobiliários também se apresentam como as novas formas espaciais que derivam do atual processo de produção do espaço urbano e da urbanização em Salinópolis. No atual contexto, a produção do espaço da cidade tem a participação ativa de novos agentes, tais como as incorporadoras imobiliárias e as construtoras que, valendo-se de considerável poder financeiro, passaram a adquirir grandes extensões de terras, especialmente na ilha do

Atalaia, área da cidade para onde tem se dirigido os principais empreendimentos econômicos ligados ao setor hoteleiro e imobiliário.

Nesse atual processo de produção da cidade, percebe-se que o loteamento e condomínio Raízes também é representante de uma nova lógica associada à produção de imóveis residenciais de veraneio. Nesta nova lógica, a possibilidade de aquisição de uma propriedade em Salinópolis, sobretudo, na ilha do Atalaia, tem sido mediada, principalmente, por empresas do setor imobiliário (incorporadas, construtoras e corretoras). Entende-se que a produção de residência de veraneio tem assumido, de forma evidente no atual contexto, fortes contornos mercadológicos, estando, assim, associada à dinâmica do atendimento e à criação de demanda promovida pelas empresas deste ramo da economia.

Há, portanto, no atual momento, uma diferenciação nas características ligadas ao processo de produção desses objetos espaciais em Salinópolis, com destaque para participação de novos agentes e suas intencionalidades. Pode-se afirmar que, em períodos anteriores da formação da cidade, o processo de produção das residências de veraneio foi caracterizado por um conjunto de ações que podem ser compreendidas como individuais, ou seja, de sujeitos cuja intencionalidade foi motivada, neste primeiro momento, pelo desejo de usufruir das benesses do clima litorâneo, ainda que limitado a períodos determinados. A concepção da segunda residência materializa, no município, tão somente um movimento cultural caracterizado pela disseminação de práticas marítimas modernas (especialmente as práticas ligadas ao banho de mar, para fins terapêutico) pelas elites econômicas do Pará, que datam do início do século XX. Figurando assim, nesta cidade do litoral paraense, muito mais como resultado deste movimento do que, propriamente, de uma dinâmica econômica ligada aos desdobramentos de um mercado imobiliário.

Esse último cenário, aqui se entende, parece melhor se aplicar aos dias atuais, quando o processo associado à produção das residências de veraneio ou segunda residência, em Salinópolis, torna-se produto da ação racionalizada das empresas ligadas ao mercado imobiliário. Assim, neste período, a possibilidade de aquisição ou construção de uma residência de veraneio tende a ser

intermediada pelos agentes ligados a este ramo da economia, que comercializam lotes urbanos, residências e apartamentos, objetos que são vendidos, sobretudo, como símbolos de investimentos. Nos dois casos, promovidos pelo capital imobiliário situado fora da cidade, sediadas em Belém, as imobiliárias, por exemplo; ou fora do estado, como caso do capital incorporador, ligado aos loteamentos e aos resorts.

### **4.3. Alguns aspectos da formação histórica de São João de Pirabas: de pequeno povoado à pequena cidade pesqueira.**

Quanto a São João de Pirabas, os poucos escritos que fazem menção ao seu processo histórico de formação, apontam o final do século XIX como o marco temporal do processo inicial da ocupação que lhe deu origem. Registra-se, nestes poucos escritos que, em 1895, o que hoje corresponde à cidade de São João de Pirabas, era um minúsculo povoado pertencente à Salinópolis.

Em 1901, esse povoado foi elevado à condição de vila, conforme a Lei estadual nº 797. De acordo com Silva (2007), essa é uma informação que consta nas poucas referências ao contexto de formação da cidade de São João de Pirabas. Mas, segundo este autor, esta informação, em certa medida, refere-se apenas aos grupos sociais que vieram de fora, nem sempre considerando os que já se faziam presentes no lugar, desconsiderando a presença de população indígena antes da data mencionada.

A presença de um sítio arqueológico oferece alguns poucos elementos históricos para sustentar a participação de grupos indígenas e de missionários jesuítas, na ocupação inicial de São João de Pirabas, o que é uma pista de que esse processo tenha se iniciado ainda no contexto de colonização da Amazônia. Mas essa é apenas uma hipótese ainda não comprovada.

Para Silva (2007), os documentos relacionados ao ano de 1895, como marco da constituição do povoado do qual se origina a cidade de São João de Pirabas, relatam, sem discordância, os fatos relacionados à existência desse



pequeno povoado. É o que este autor verifica, por exemplo, no relato de uma viagem de alguns pesquisadores do Museu Paraense Emílio Goeldi, para visitar os depósitos de sambaquis<sup>44</sup>, ao longo do litoral do estado do Pará, com o intuito de desenvolver estudos arqueológicos e paleontológicos.

Desse relato, Silva (2007) destaca a passagem de Domingo Soares Ferreira Pena que, ao visitar os sambaquis do entorno deste povoado, mencionou que eles não representavam achados tão importantes, pois avaliou e identificou a ausência de um perfeito ou adequado estado de conservação. Isso porque, tais depósitos eram utilizados pelos moradores do povoado como matéria-prima para a produção de cal. Do relato deste pesquisador do Museu Emílio Goeldi, Silva (2007, p. 44) destaca um pequeno trecho, no qual é mencionado que, “[...] Sobre ele e à custa dele [um sambaqui extinto] se elevou, há 2 anos, a pequena Povoação de São João, composta de uma capelinha e 12 casas, em grande parte dispersa e algumas fora da área de sambaqui”. Disso resultando a a chegada de imigrantes nesta área do litoral do Pará. O relato deste pesquisador é datado do ano de 1876, o que permite concluir que a existência do povoado de São João é anterior.

Para Silva (2007), a escassez de fontes históricas documentais sobre a gênese de São João de Pirabas não possibilita apontar os sujeitos sociais que possam ser considerados como referências para a compreensão da origem histórica desta cidade, possibilitando, inclusive, a formulação de explicações diversas, as quais podem se desdobrar em explicações históricas e míticas. Em virtude disso, muitas são as divergências, dúvidas e lacunas em torno de uma explicação possível sobre a gênese da cidade de São João de Pirabas. No

---

<sup>44</sup> De acordo com Silveira e Schaan (2005), são denominados sambaquis os sítios arqueológicos que registram a presença de antigas populações que se estabeleceram nas proximidades dos ambientes ricos em recursos aquáticos. O que se dá, segundo as autoras, entre sete mil e quatro mil anos atrás, quando, em virtude da estabilização dos níveis do mar, grupos humanos passaram a explorar de forma mais intensiva os recursos aquáticos dos oceanos e zonas estuarinas, sobrevivendo de uma dieta baseada em peixes, crustáceos, moluscos e mamíferos aquáticos, complementada por coleta vegetais e caça de espécies terrestres. Tais sítios arqueológicos, na Amazônia, são frequentemente denominados, pelas populações amazônicas, como minas de sarnambi, uma espécie de molusco muito encontrada no espaço litorâneo da região e coletado (ou catado) pelas populações locais para consumo alimentar.

entanto, nas poucas referências históricas sobre a gênese desta cidade, encontram-se explicações que situam a participação de caboclos e portugueses na formação desta cidade.

Entre os poucos fatos associados à gênese de São João de Pirabas, registra-se a referência da associação do povoado a existência de um ponto terminal da empresa de navegação *Amazon River Company*. Segundo Silva (2007), no final do século XIX, o povoado de São João era um pequeno terminal, onde as embarcações a vapor desta companhia de navegação atracavam. A atuação desta companhia de navegação na região esteve atrelada à economia da borracha, dinâmica socioeconômica que não promoveu, segundo o autor, transformações socioespaciais significativas nesse povoado.

Alguns argumentos históricos e geográficos podem corroborar com esta afirmativa do autor. Primeiro, esse povoado não se constituiu em área de exploração, tampouco de entreposto comercial, não se constituindo, portanto, em espaço de atração de mão de obra, para extração do látex, e de comerciantes, ou seja, não há qualquer relato histórico de que esta cidade tenha sido integrada à dinâmica produtiva da economia da borracha. Segundo, como desdobramento do primeiro elemento, pode-se afirmar, com base nos trabalhos de campo realizados nesse município, que não há indícios, no espaço urbano da atual São João de Pirabas, da existência de objetos espaciais produzidos neste contexto socioeconômico, tampouco alguma marca que revele, em seu espaço, grandes transformações que resultaram deste momento. Contudo, a presença da empresa de navegação *Amazon River Company*, no povoado, esteve relacionada ao período da economia gomífera na região na Amazônia.

Ainda conforme a análise de Silva (2007), sobre a explicação da origem de São João de Pirabas, o autor ressalta que a atuação *Amazon River Company*, no povoado, não consistia em uma atividade de transporte regular, funcionando de maneira precária e inconstante. Esta conclusão de Silva (2007) está pautada na análise dos relatos da viagem de Domingos Ferreira Pena, que teria conseguido partir deste povoado, embarcando num pequeno barco a vela, que o levou, primeiro até Salinas, onde permaneceu por mais uma semana à espera da

embarcação que o fizesse retornar a novas visitas. Este pequeno barco seguia viagem até Belém. Deslocamentos não foram feitos pelas embarcações da *Amazon River Company*.

Além do caráter irregular da navegação da empresa em destaque, como defendido por Silva (2007), também se pode apreender, deste relato, que, apesar de irregular, lento e arriscado, até o final do século XIX e início do XX, existiu, na costa do Pará. Uma navegação que não se restringiu apenas à atividade pesqueira, mas também à circulação de pessoas, o que, em certa medida, ressalta a baixa articulação terrestre deste e de outros povoados do litoral com as localidades mais interioranas do território paraense, também com a capital do estado.

Para Silva (2007), a presença da empresa de navegação *Amazon River Company*, no povoado de São João, pode ser considerada como efêmera e pouco significativa, do ponto de vista da influência sobre a produção espaço. Não há registros, seja na literatura, seja na paisagem atual da cidade de São João de Pirabas, ou ainda na memória social de seus habitantes de referências de onde os barcos dessa companhia atracavam, não deixando, assim, referências históricas e espaciais de sua relação com o processo histórico de produção espacial da cidade em destaque. Isso revela uma das dificuldades relacionadas ao exercício de compreensão dos aspectos históricos e sociais que contribuíram para a formação da cidade de São João de Pirabas. É o que se conclui com base num pequeno trecho do argumento apresentado por Silva (2007, p. 48) que segue abaixo.

*A Amazon River Company*, por ter Pirabas como um ponto terminal de navegação, não conseguir galgar um lugar na memória social dessa cidade. Não foi, essa companhia de navegação, assim como a Estrada de Ferro de Bragança, outrora monumentos que documentam aquela época, foram para as localidades em que cortavam ou eram construídos. E isso se deve porque, as embarcações dessa companhia não eram exatamente monumentos que documentassem a atuação da *Amazon River Company*, como os trilhos da estrada de Ferro. Isso pode ser explicado ainda, porque seus lucros não geraram benefícios no local, que fossem consolidados ou que ganhassem destaque e importância na memória social, por isso também dever ter sido esquecida, relegada a uma época inimaginável na história da cidade, conseqüentemente,

quando é referida, parece pertencer a um passado muito distante, num tempo lendário.

Se não é possível acompanhar, de forma clara e evidente, as transformações ocorridas no espaço de São João de Pirabas, ao longo de sua história, os documentos oficiais ressaltam mudanças em termos político-administrativos, cronologicamente datados, frutos das muitas mudanças ocorridas na conformação interna do território paraense. O povoado, fundado em 1895, e elevado à condição de Vila, em 1901, na década de 1930, é anexado ao município de Maracanã, juntamente com o município ao qual pertencia Salinópolis. Retornando novamente a pertencer a este município, em 1933, quando o mesmo retoma a condição de unidade municipal.

Na segunda metade do século XX, ocorre uma nova mudança. Em 1961, São João de Pirabas passa a pertencer ao município de Primavera. É somente na década de 1980 que se torna uma unidade política-administrativa municipal, por meio da Lei nº 5.453, de 10 de maio de 1988 (SILVA, 2007).

A pesquisa documental e bibliográfica (bem como de registros fotográficos) revelou que os registros da origem e formação da cidade de São João de Pirabas são muito reduzidos e, portanto, não permitem uma maior compreensão e aprofundamento. Nos poucos registros existentes, é possível identificar a presença histórica da atividade pesqueira. É o que se identifica, por exemplo, num registro de Silva (2007), acerca de uma festividade religiosa, o círio de Nazaré, realizado em São João de Pirabas desde 1942. De acordo com a pesquisa deste autor, a romaria realizada nesta cidade em homenagem à “padroeira dos paraenses” teve sua origem atribuída às promessas de resolução dos conflitos entre os pescadores que faziam parte da colônia de pescadores desta cidade.

Ainda que esta informação esteja associada diretamente ao entendimento das manifestações de religiosidade da população de São João de Pirabas, é possível dela apreender que, nos anos de 1940, a pesca, enquanto atividade econômica, já se destacava a ponto de possibilitar uma organização dos pescadores da cidade em torno da colônia de pesca. A menção ao conflito entre

os pescadores membros da colônia também reforça a importância desta atividade na relação entre esses sujeitos sociais, a ponto de revelar a existência de disputas entre eles, o que, provavelmente, deveria estar relacionado a disputas de interesses ligados à atividade pesqueira.

A menção à colônia dos pescadores de São João de Pirabas, ainda na primeira metade do século XX, pode ser tomada como uma importante referência de objeto espacial e organização social da história desta cidade. Fundada no ano de 1940, segundo as informações da atual presidência, a sede está situada exatamente onde foi fundada, originalmente, defronte para o mar. Nesse sentido, a colônia pode ser considerada um objeto espacial que, embora tenha passado por transformações físicas, ao longo do tempo, é produto histórico da importância que a pesca assumiu (e assume ainda hoje) na dinâmica socioespacial desta cidade.



**Tabela 15:** Sede da Colônia de Pescadores de São João de Pirabas Z-8.

**Fonte:** <http://mapio.net/pic/p-16994150>, acesso: 10/2016.

**Comentário:** De acordo com informações obtidas em entrevistas com a vice-presidente da colônia, a sede passou por modificações, muitas delas motivadas pela necessidade de atender demandas dos pescadores ou mesmo da cidade. Um exemplo citado pela entrevistada ressalta que, na sede colônia, concomitante à função de colônia de pesca, também funcionou, durante algum tempo, uma escola, até que um prédio escolar fosse construído na cidade. Outro detalhe observado na fotografia, que, à primeira vista, parece irrelevante, diz respeito à presença do telefone público. Objeto que antes da propagação da telefonia celular foi de grande importância, sobretudo, nas

pequenas cidades. No caso de São João de Pirabas, foi instalado em frente de uma das principais referências da cidade.

Pode-se afirmar que, diferentemente do que ocorreu em Salinópolis, a segunda metade do século XX não correspondeu a um contexto de transformações expressivas, na cidade de São João de Pirabas. A abertura e melhoria das rodovias que passaram a interligar esta parte do litoral do Pará não representou um fator de grande interferência na dinâmica socioespacial desta cidade, pelo menos é o que se observou em relação à expansão física da cidade ou ao crescimento de sua população urbana.

Nesse período, registra-se, na cidade, mais exatamente na década de 1980, a instalação de uma unidade industrial de pesca que, de acordo com o trabalho de Silva (2007), foi estabelecida, onde antes existiu um depósito de sambaqui ou sarnambi. Fundada em 1986, a PRINCOMAR Indústria de Pesca S.A., não representou um empreendimento econômico de impacto significativo na organização espacial de São João de Pirabas. Tal empreendimento não se constituiu, por exemplo, em fator de grande atração populacional para esta cidade ou para o município.

Os dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a respeito da população deste município, revelam que, na década de 1990, quatro anos após a fundação da PRINCOMAR, a população municipal era de 16.251 habitantes; em 2000, quatorze anos após a fundação do empreendimento, a população deste município era de apenas 17.484 habitantes; e, no último censo, alcançou o contingente de 20.647 habitantes (IBGE, 2010). No que toca à população urbana de São João de Pirabas, também não há registros de grande crescimento, como já demonstrado no capítulo anterior deste trabalho, apresentando-se, atualmente, quase que equivalente à população rural do município, conforme informa a contagem censitária do IBGE (2010). Esta, evidencia, em São João de Pirabas, uma população urbana de 10.487 habitantes, enquanto que o campo apresenta uma população rural de 10.160 habitantes, conforme o censo demográfico de 2010.

Também não se pode atribuir a PRINCOMAR Indústria de Pesca S.A. nenhum evidente processo de desestabilização da economia local. Pelo contrário, a presença da indústria em questão fortaleceu ainda mais a atividade pesqueira na cidade, que figura entre as maiores produtoras de pescado da região do Salgado Paraense, ocupando, no ano de 2006, a segunda colocação, conforme os dados do Centro de Pesquisa e Gestão de Recursos Pesqueiros do Litoral Norte. Registrando-se, assim, a produção de 5.024,60 toneladas, ficando atrás apenas de Vigia, o maior produtor de pescado desta sub-região do Pará (CEPNOR/IBAMA, 2006).

#### **4.4. Paisagem, objetos espaciais e relações socioespaciais da realidade urbana à beira-mar de Salinópolis e São João de Pirabas.**

O reconhecimento da paisagem das cidades litorâneas, mencionada no subtítulo, representa um ponto de partida importante para o entendimento de suas dinâmicas e relações socioespaciais. Trata-se, nesse sentido, da tentativa de entender a dinâmica socioespacial de Salinópolis e São João de Pirabas, a partir da análise de suas expressões materiais (que também podem se apresentar como simbólicas), ou seja, do sistema de objetos e de seus conteúdos, expressos no sistema de ações, elementos estes constituintes do espaço geográfico (SANTOS, 2002a).

Antes, porém, de adentrar na análise das formas espaciais e interpretação dos possíveis conteúdos sociais dessas duas cidades litorâneas, torna-se necessário, ainda que de forma breve, apresentar alguns aspectos relacionados ao conceito de paisagem em sua perspectiva geográfica. Embasa-se, aqui, na perspectiva conceitual proposta por Santos (2002a), que compreende a paisagem como um conjunto de objetos reais-concretos, dispostos ao alcance de nossos sentidos, principalmente a visão, estando portanto relacionada à dimensão do aparente, ao campo do fenomênico.

A paisagem, nesse sentido, é a dimensão material do espaço relacionada à percepção, logo, a dimensão espacial que primeiro chega aos nossos sentidos. Segundo a compreensão do autor, “[...] tudo o que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a visão abarca. É formada não apenas de volumes mais de cores, movimentos, odores, sons, etc.” (SANTOS, 2008, p. 67-68).

Conforme esse entendimento, a paisagem, ao se apresentar aos nossos sentidos, revela-se como uma dimensão material, e nela se identifica a presença de objetos espaciais que podem ser classificados como artificiais e naturais que, conjuntamente, atribuem à paisagem as características de conjunto heterogêneo de objetos naturais e artificiais, sendo formada, portanto, por porções de ambas (SANTOS, 2008).

Esse caráter heterogêneo da paisagem, para Santos (2008), é indicativo da existência de uma vida em sociedade marcada pela multiplicidade de funções, criadas para suprir suas necessidades de reprodução dos diversos atores sociais, a partir do processo de produção e apropriação social das formas espaciais, correspondente ao próprio processo de produção do espaço social. Na compreensão do autor, quanto mais complexa se apresenta a vida em sociedade, maior tende a ser a presença dos objetos artificiais, e, por conseguinte, maior tende a ser o distanciamento do mundo natural para uma aproximação de um mundo artificial.

No desenrolar desse processo, que é histórico, Santos (2008) ressalta que a paisagem tem sido criada a partir de acréscimos à natureza, mas também por processos de substituições de objetos produzidos pelo homem no curso da história. Conforme sua compreensão, a paisagem corresponde a um conjunto de objetos com idades distintas, herança de muitos diferentes momentos e representação material das diferentes demandas sociais ligadas a períodos históricos distintos.

São acréscimos à natureza, segundo o autor, estradas, edifícios, pontes, portos, a cidade, etc. A cidade se apresenta, nesse entendimento, como o melhor exemplo de acréscimo à natureza e de espaço, cuja paisagem está sempre em



constante processo de transformação (acréscimos e substituições), reorganizando-se e se redefinindo, segundo as exigências dos processos produtivos que se sucedem no processo histórico de sua produção. Isso faz da paisagem urbana uma paisagem cada vez mais heterogênea, haja vista que expressa níveis diversos do processo de produção da cidade, culminando numa heterogeneidade de formas materializadas em diversos tempos. Todas sujeitas aos desdobramentos de um movimento global (SANTOS, 2008).

É conforme essa compreensão que, para o autor, a “[...] paisagem não é dada para todo sempre, é objeto de mudança. É um resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas”. E mais, é um “[...] conjunto de formas heterogêneas, de idades diferentes, pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço” (SANTOS, 2008, p. 74-75).

Ainda sobre o histórico processo de mutação da paisagem, também é importante destacar que Santos (2008), em sua proposição, aponta para a existência de duas características definidas como mutações que podem ser classificadas como estruturais e funcionais. Entende como mutação ou mudança estrutural da paisagem aquelas transformações diretamente relacionadas às formas espaciais, nas quais se observa um claro movimento no sentido da alteração de velhas formas para a adequação às novas funções, que se articulam às mudanças ocorridas no âmbito das estruturas socioeconômica e política.

A mutação ou mudança funcional, por sua vez, remete às transformações funcionais dos objetos ao longo do tempo, revelando as mudanças de ritmos e a atuação dos diversos sujeitos que dão movimentos e funcionalidade aos objetos que compõe a paisagem de um lugar que pode ser tanto uma rua como uma praça, revelando diferentes usos sociais, segundo as horas do dia ou os dias da semana, ou, ainda, ao longo do ano. É o que ocorre, por exemplo, na cidade, que em função da divisão territorial do trabalho, apresenta paisagens funcionalmente distintas (SANTOS, 2008).

Para o autor em destaque, tais processos de mudanças na paisagem possibilitam analisar aspectos associados ao envelhecimento físico e social das

formas espaciais. No primeiro caso, o envelhecimento das formas ocorre em função da inadequação física que, quando submetidas à ação das intemperes, passam a apresentar desgaste dos materiais de que são compostas. Neste caso, trata-se de envelhecimento considerado como previsível, haja vista que está diretamente relacionado à durabilidade dos materiais que compõe as formas. Já o envelhecimento social, ocorre a partir do desuso ou da desvalorização, em função da preferência social por outras formas.

Diferentemente do caso anterior, o envelhecimento social das formas já não é tão previsível assim, isso porque, esse processo está vinculado aos desdobramentos das mudanças do quadro político, econômico, social e cultural (SANTOS, 2008).

Tais características associadas à paisagem permitem ao autor afirmar que ela se apresenta como:

[...] um palimpsesto, um mosaico, mas que tem um funcionamento unitário. Pode conter formas viúvas e formas virgens. As primeiras estão à espera de uma reutilização, que pode até acontecer; as segundas são adrede criadas para novas funções, para receber inovações (SANTOS, 2008, p. 77).

Na construção do conceito de paisagem, Santos (2002b; 2008) ressalta alguns aspectos que permitem diferenciá-la do que compreende como espaço. Para o autor, paisagem e espaço não são sinônimos. São coisas diferentes, muito embora a primeira venha sendo comumente utilizada para designar o espaço (SANTOS, 2008). Assim como a paisagem não corresponde ao mesmo que se compreende por configuração territorial, ainda que ela seja frequentemente utilizada no lugar desta expressão. Neste caso, trata-se também de coisas distintas, visto que a configuração territorial diz respeito a um “conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área”, enquanto que a paisagem responde por apenas uma porção da configuração territorial, aquela que está ao alcance da visão (SANTOS, 2002a, p. 103).

Com relação à diferença entre paisagem e espaço, o autor destaca que a primeira se apresenta como um “[...] conjunto de formas que, num dado momento,

exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”; enquanto que o espaço, por sua vez, deve ser compreendido como o que contém essas formas e mais a vida que as anima (SANTOS, 2002a, 103). O espaço, nesse sentido, diz respeito “ao conjunto de objetos e relações que se realizam sobre estes objetos”, é, portanto, o “resultado das ações dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais” (2008, p. 78).

Na passagem a seguir, o autor ressalta mais alguns elementos que reforçam o argumento de uma diferenciação entre esses conceitos.

A paisagem é diferente do espaço. A primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados numa fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento. Por isso, paisagem e espaço são um par dialético. Complementam-se e se opõem. Um esforço analítico impõe que os separemos como categorias diferentes, se não queremos correr o risco de não reconhecer o movimento da sociedade (SANTOS, 2008, p. 79).

Santos (2002a), ao buscar estabelecer uma clara distinção entre os conceitos em destaque, ressalta que o conceito de paisagem tem como característica central o fato de se referir à materialidade (o que não significa, necessariamente, sinônimo de imobilidade), às formas e aos objetos materiais, ou seja, apresenta-se, na realidade espacial, a partir de um conjunto de objetos geográficos heterogêneos. Nesse sentido, a existência da paisagem está associada à existência das formas espaciais, sejam elas naturais (criadas pela natureza) ou produzidas pelo homem, criadas e/ou produzidas no curso dos diferentes momentos históricos e, em muitas situações, coexistindo no momento atual.

A paisagem, no sentido da formulação em destaque, representa um sistema material formado por objetos geográficos do passado e do presente, produzidos pelo homem e criados pela natureza, produzidas e/ou apropriadas pela sociedade para cumprir funções sociais diversas ao longo do processo histórico de produção e reprodução do espaço social. Nessa direção, na análise

das cidades litorâneas em destaque, o conceito de paisagem, conforme formulado por Santos (2002a; 2008), remete ao reconhecimento do mundo do aparente desses espaços urbanos, que se expressam a partir das diversas formas espaciais (naturais e artificiais) e de suas possíveis funções sociais atribuídas pela sociedade.

Tendo em vista tais aspectos, acerca do conceito de paisagem, parte-se então para a consideração dos elementos que integram a paisagem dessas duas cidades litorâneas, enfatizando a importância daqueles que podem ser considerados como indispensáveis na identificação de cada uma delas, cuja ausência não permitiria diferenciá-las de outras, no contexto urbano da Amazônia.

Na análise da paisagem das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, um fator que não deve deixar de ser considerado diz respeito às características inerentes aos aspectos fisiográficos da localização dessas realidades urbanas amazônicas. Este fator, embora não seja e não deva ser considerado como fator determinante para compreensão dessas cidades litorâneas, torna-se relevante na medida em que constitui um fator inicial de caracterização dessas cidades, neste caso, atribuindo a elas, inicialmente, a identificação de cidades litorâneas.

Para além da localização absoluta de Salinópolis e São João de Pirabas, ou seja, a posição à beira-mar, importa reconhecer a importância social do mar como um objeto de destaque na paisagem dessas cidades e na compreensão das relações sociais que marcam sua dinâmica socioespacial.

Levando em consideração esse primeiro aspecto, pode-se afirmar que a forma como integra a paisagem de Salinópolis e São João de Pirabas reflete bem as características da configuração fisiográfica e geomorfológica do litoral do Pará, na porção que corresponde à microrregião do Salgado Paraense. Esta parte do litoral do Pará tem sido definida, no âmbito dos estudos geomorfológicos, como um litoral de “rias” ou “falsas rias”, assim considerado em função do caráter recortado do litoral pelas várias reentrâncias, formando várias baías flúvioestuarinas e vales afogados (BARBOSA e PINTO, 1973; COSTA et al., 1991, apud ROBRINI et al., 2006).

De acordo com Furtado e Pimentel (2010), que também compartilham dessa definição, o litoral de “rias” tem por característica o grande número de baías afuniladas em forma de trombetas, cujas reentrâncias atuam como escoadouros aos rios que nascem no Planalto Costeiro, tendo suas águas drenadas por elas em direção ao oceano Atlântico. Aliado a tais características, esta parte do litoral do Pará, considerada como uma planície costeira baixa, também é caracterizada em termos fisiográficos pela presença de planícies de manguezais, planícies arenosas, praias e cordões dunários (EL-ROBRINI et al., 2006).

A figura abaixo, elaborada por El-Robrini et al. (2006), demonstra e ajuda a apreender o caráter recortado do litoral do Pará predominante em sua configuração geomorfológica e fisiográfica, dando destaque para as pequenas baías formadas em função das reentrâncias. Em Salinópolis e São João de Pirabas, as baías correspondentes são a do Urindeua e do Castelo, respectivamente.



**Figura 6:** Litoral de “rias” do Pará.  
**Fonte:** El-Robrini et al. (2006).

Essa característica do litoral do Pará faz com que o mar, na composição da paisagem das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, revele-se de maneira distinta, assim como os outros ambientes costeiros. Em Salinópolis, a posição mais exposta do sítio urbano, em relação ao mar, quase que o

envolvendo totalmente, faz com que sua integração à paisagem da cidade seja bastante expressiva.

Na paisagem de Salinópolis, o mar se manifesta a partir das praias (Atalaia, Farol Velho, Maçarico e Corvina), da baía do Urindeua e nos canais de maré, como o Arapepó (que separa o sítio urbano da ilha do Atalaia), o canal do Urindeua e tantos outros. A presença de outros ambientes costeiros também é diversificada e marcante, podendo-se observar, em muitas áreas do espaço urbano, dunas e planícies de manguezais.

Já em São João de Pirabas, diferentemente do que se relatou sobre o sítio urbano de Salinópolis, na recortada configuração da porção litorânea do Pará em evidência, o sítio urbano encontra-se mais encaixado em meio às reentrâncias, situando-se, portanto, mais para o interior do território. Isso faz com que a cidade se apresente menos exposta ao mar, limitando, assim, a integração desse objeto da natureza na paisagem urbana. Em função deste aspecto relacionado à localização de São João de Pirabas, o mar, na composição de sua paisagem, praticamente se restringe à orla e/ou porto, situado no início (ou final) da cidade, de frente para a baía do Castelo e aos canais de maré que seguem para o interior do território do município.

Nessa cidade litorânea, as praias não integram a paisagem urbana, pois não estão interligadas ao sítio urbano. No município de São João de Pirabas, as praias (Fortaleza e Croa Nova) estão localizadas nas extremidades das reentrâncias, ou seja, na parte do território mais expostas ao mar e ao longo das faixas de terras que atuam na configuração da baía (baía do Castelo) que, como já mencionado, está situada à frente da cidade. Ainda em função das características decorrentes da localização da cidade, é perceptível que, na paisagem, a presença das áreas de planícies de manguezais é predominante, e nela não se identifica a presença de outros ambientes costeiros, a exemplo do que se identifica na paisagem urbana de Salinópolis.

Nessas duas cidades do litoral do Pará, pode-se afirmar que a presença de ambientes costeiros representa uma das marcas da paisagem urbana e, por conseguinte, representa, também, a manifestação, em menor ou maior grau, de

suas dinâmicas naturais. Este aspecto, comum nas duas cidades, remete à consideração da dimensão da natureza com um elemento importante a ser considerado, quando se busca a compreensão das suas dinâmicas socioespaciais. Sobretudo, no sentido de reconhecer a relevância desses ambientes naturais (ou ecossistemas costeiros) para as diversas formas de apropriação social, na identificação das práticas sociais desenvolvidas pelos sujeitos no curso histórico da relação com tais ecossistemas costeiros.

Esse parece ser o caso das planícies de manguezais, marcante na paisagem dessas cidades, cuja importância não se restringe ao fato deste ambiente natural ser considerado um ecossistema indispensável para a reprodução de algumas espécies animais ou vegetais marinhas. Mas, principalmente, por se apresentar como uma fonte de recurso alimentar e econômico para a grande parte das populações tradicionais que vivem no litoral, tendo na cata de caranguejo e outras espécies de crustáceos e moluscos, uma das principais manifestações.

Além desse importante aspecto, os ambientes costeiros, no espaço urbano dessas cidades, também ajudam na compreensão do papel e da importância deles em relação ao desencadeamento dos processos ligados ao crescimento econômico ou não. No contexto urbano, tais ambientes naturais podem se apresentar como áreas sobre as quais a malha urbana tem avançado, ou representar um fator limitador do processo de crescimento. Neste último caso, pode estar associado às dificuldades e aos custos da implementação de infraestrutura urbana nessas áreas, mas, também, e/ou talvez, principalmente em função disso, pelo fato da legislação ambiental classificar os ambientes costeiros de modo geral como áreas de proteção ambiental permanente e/ou extrativista.

No trabalho de Marinho (2009), por exemplo, é possível observar, a partir da análise de um mapa multitemporal, que, na cidade de Salinópolis, o processo de expansão da malha urbana tem se dado, principalmente, sobre as áreas de manguezais, promovida tanto por ações de sujeitos sociais que buscam um lugar para habitar quanto por ações planejadas do Estado. Exemplo disso ocorreu no local onde atualmente está instalado o “Complexo Orla do Maçarico”, uma

extensa área de dunas, acompanhada de vegetação de restinga e uma grande área de manguezal.

Como já mencionado anteriormente, as características associadas à disposição do sítio urbano dessas cidades, em relação às “rias” que particularizam a configuração físico-territorial desta porção do litoral paraense, influenciam nas formas como os espaços de contato e interação social com o mar se configuram nessas realidades urbanas, atribuindo, assim, características específicas à paisagem de cada uma delas.

São João de Pirabas, por se apresentar mais encaixada às reentrâncias, é quase que totalmente envolvida pelas planícies de manguezais. A posição do sítio urbano faz da cidade um espaço não totalmente defrontante com o mar, não possibilitou a existência de muitas áreas de contato imediato entre o espaço urbano e o mar.

Pode-se afirmar, com base nas observações realizadas por ocasião do trabalho de campo, análise de imagens de satélite e fotografias panorâmicas que, em São João de Pirabas, o local onde melhor se evidencia a presença do mar na paisagem urbana é na orla e/ou porto da cidade. Este local, onde o mar encontra a cidade, caracteriza-se por apresentar um formato que muito se assemelha ao da letra “L. Situada de frente para a baía do Castelo, de onde já se avista o oceano Atlântico, este local pode ser interpretado de um ponto de vista geométrico como o início e/ou término desta cidade, mas que, do ponto de vista histórico, conforme se procurou mostrar a partir do processo de formação desta cidade, está relacionado à sua gênese. Podendo ser considerado tanto o local onde se encontrou depósitos de sambaqui (registros e/ou vestígio de populações indígenas) quanto o local onde o povoado que deu origem à cidade teria se iniciado. No contexto do espaço urbano, pode-se dizer que esta orla/porto é a/o principal espaço de interação e acesso ao mar.





**Foto 11:** Cidade de São João de Pirabas.

**Fonte:** Disponível em:<<http://jovenspirabas.blogspot.com>>. Acesso: 10/2016.

**Comentário:** A fotografia da cidade de São João de Pirabas ressalta alguns aspectos da sua configuração espacial, tais como a presença da vegetação de mangue, que contorna praticamente toda cidade. Estende-se até onde os canais de maré conseguem levar água do mar, formando planícies lamosas e influenciando na disposição da malha urbana. Outro aspecto que se destaca na fotografia é a orla da cidade, principal espaço de conexão da cidade com o mar. Nela, observa-se, na parte mais extensa, um grande número de embarcações atracadas, fazendo desta parte da cidade o local onde se desenvolvem as atividades ligadas à pesca, como desembarque e comercialização de pescados. A seta em vermelho aponta o local da indústria de beneficiamento de pescado.

Dessa parte da cidade, o acesso e/ou a interação com o mar é possibilitado a partir de dois pontos, cujos objetos dispostos na paisagem suscitam usos e práticas sociais de certa forma diferentes, porém, interligadas à presença e a relação social com o mar.

No espaço da orla e/ou porto, identifica-se uma área que se apresenta mais extensa e outra menos. Na parte mais extensa da orla, o conjunto de objetos espaciais que integram a paisagem remete à ideia de um pequeno porto, ligado à atividade pesqueira. Destacam-se nesta paisagem como objetos espaciais que referendam a ideia de um pequeno porto de pesca, o trapiche, estrutura construída sobre a área de inundação da maré, com a finalidade de possibilitar a atracação das embarcações que chegam para o descarregamento de pescados ou daquelas que se preparam uma nova saída para o mar, cujas ações se dão sobre esta estrutura, sobretudo, quando a maré está cheia.

Junto a essa estrutura, no seu entorno e ao longo de grande parte de extensão da orla, encontra-se uma variedade de embarcações em termos de tamanhos, tipos e cores, quase todas dedicadas à pesca. Não há registro de embarcações destinadas exclusivamente ao transporte de passageiros, tampouco qualquer estrutura ou equipamento que se associe a um tipo de terminal ou porto de embarque, nessa parte da orla. Dessa variedade de barcos, pode-se afirmar, com base nas informações obtidas junto aos pescadores (e registradas em diário de campo), que as de maior e médio porte são as que se destinam somente à atividade pesqueira. Já as pequenas, em sua maioria canoas (impulsionadas por remo, motor ou vela), além de serem utilizadas na prática da pesca artesanal, também são o meio utilizado pelos moradores que habitam as ilhas situadas em frente à cidade, para se comunicar com o espaço urbano de São João de Pirabas. Por meio delas, há o acesso aos serviços ligados à educação, saúde, comércio ou mesmo a visitas de todas as ordens.

Os outros objetos espaciais da paisagem da seção da orla de São João de Pirabas, que reforçam sua alusão a uma vinculação deste espaço com a organização socioespacial de um porto pesqueiro, são a indústria de beneficiamento do pescado (PRINCOMAR), a fábrica de gelo seco (geleira), o mercado de peixe e alguns poucos e pequenos estabelecimentos comerciais ligados à venda de produtos e artigos de pesca, tais como: caixas de isopor, linhas de *nylon*, anzóis, chumbos e/ou chumbadas, boias, entre outros.

Complementam ainda a paisagem dessa parte da orla, alguns outros objetos espaciais cujas funções não estão, necessariamente, de maneira direta, vinculadas à atividade pesqueira. Entre esses objetos estão outros pequenos estabelecimentos ligados à comercialização de roupas e mantimentos, alguns bares e lanchonetes (localizadas ao lado do trapiche) e o único posto de combustível de São João de Pirabas. Tais estabelecimentos são importantes para atender algumas demandas ligadas às necessidades da atividade pesqueira como, por exemplo, a de abastecimento de óleo diesel para as embarcações, de mantimentos para suprir as necessidades alimentares da tripulação (denominado de rancho), e, em alguns casos, para os barcos que não produzem gelo para a

conservação do peixe. Ocorre o abastecimento de gelo seco, o que também acontece no caso dos caminhões, visto que parte deles que transporta a produção de peixe não é refrigerada. Conjuntamente, pode-se afirmar que esses estabelecimentos comerciais e a atividade pesqueira atribuem a esta parte da orla certo dinamismo econômico, mais evidente, quando da chegada das embarcações. Momento de maior circulação de pescadores, ambulantes, proprietários de barcos e comerciantes de peixe, denominados de marreteiros.

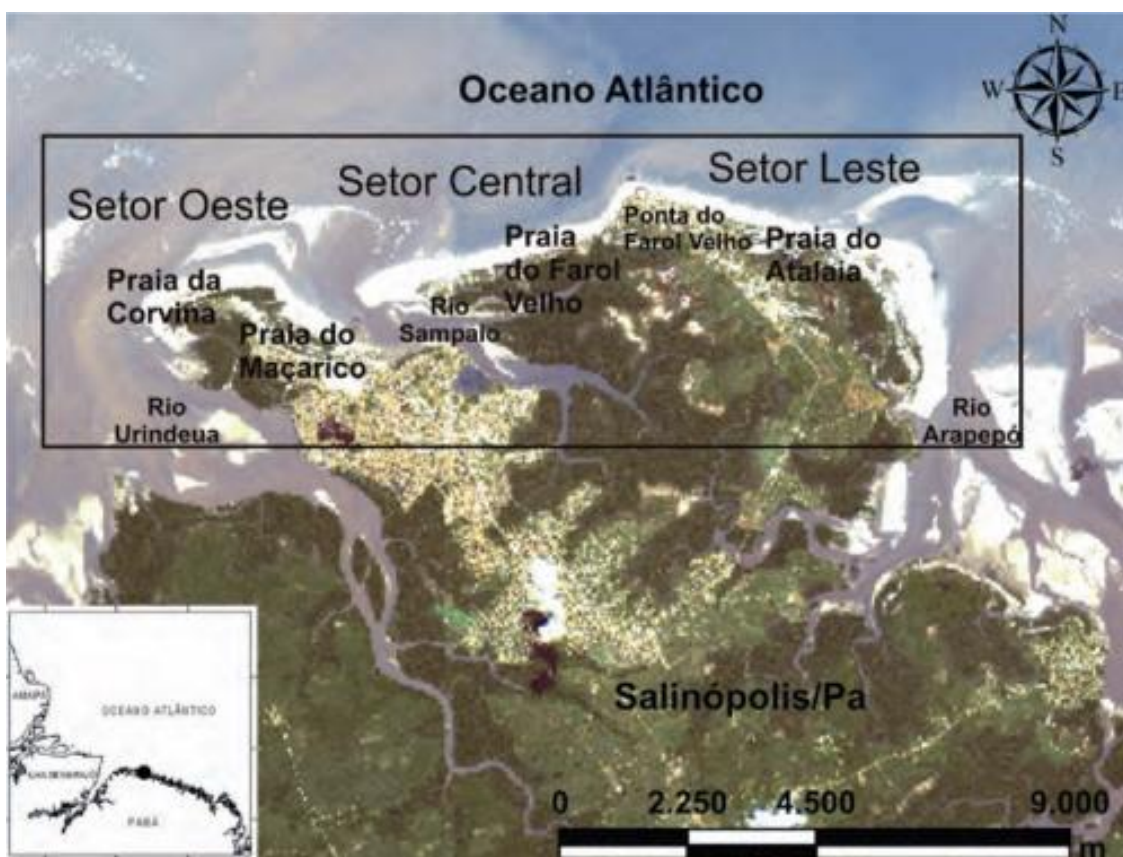
Na parte menor da orla de São João de Pirabas, os objetos espaciais identificados na paisagem, diferentemente do que se observou na parte mais extensa, denotam um conjunto de ações muito mais associadas às práticas de contemplação do mar, do lazer (como o banho de mar), dos encontros e de diversão.

Juntam-se à bela paisagem da Baía do Castelo, nesse local (de onde é possível observar a saída para o Oceano Atlântico), o teatro Maria Pajé (nele encontram-se pinturas que fazem referência aos ambientes naturais do município, como praias e ilhas: praia Croa Nova, Praia do Castelo e Ilha do Guará), a praça pública, a quadra poliesportiva, alguns quiosques, lanchonetes, e, também, um segundo trapiche. Este não sendo objeto das ações e relações relacionadas à atracação dos barcos pesqueiros.

É também nesta parte da orla da cidade que está estabelecido um importante órgão de representação do pescador, a colônia de pescadores de São João de Pirabas (Colônia de Pescadores Z-29), responsável por intermediar a garantia de direitos sociais desses trabalhadores, como no caso do direito à aposentadoria; bem como a prestação de alguns serviços ligados à área da saúde (consultas médicas e odontológicas, que se estendem aos membros da família do pescador associado), advocacia, cursos de aperfeiçoamento ligados à pesca de alto mar, e segurança, estes últimos, realizados pela Marinha do Brasil.

Já em Salinópolis, diferentemente do que se apreendeu a respeito de São João de Pirabas, a disposição do sítio urbano, em relação ao formato recortado do litoral, atribuiu-lhe uma localização privilegiada que a caracteriza como uma cidade defrontante com o mar. Essa característica físico-territorial de sua

localização possibilitou a existência de extensas áreas, porém, não contínuas, de contato, interação e acesso ao mar que, juntamente com os objetos materiais, passam a compor a paisagem desta cidade. Com base na observação da imagem de satélite abaixo, é possível identificar algumas dessas áreas, cada uma com especificidades físico-naturais e paisagísticas, pode-se afirmar, em termos de formas de usos e ocupações sociais a elas atribuídas.



**Figura 7:** Imagem de satélite da cidade de Salinópolis.

**Fonte:** RANIERI e EL-ROBRINI (2015).

Ainda apoiado nas informações presentes na imagem de satélite acima e nas que foram obtidas por ocasião dos trabalhos de campo, identifica-se que, em Salinópolis, os espaços de interação entre a cidade e o mar são representados pela orla e/ou porto, denominado de Porto Grande, situado de frente para a baía do Uriendeua e às proximidades da entrada do canal maré, de mesmo nome. Local onde se encontram, na paisagem, objetos espaciais, como: trapiche e

rampa, utilizados nas ações ligadas ao desembarque dos barcos que chegam à cidade, ou, então, no embarque de suprimentos de toda ordem dos barcos que nela estão atracados e que se preparam para sair novamente para alto mar; portos particulares, a maioria está atrelado a residências de veraneio, construídos e localizados no canal de maré que separa o sítio urbano principal de Salinópolis da ilha do Atalaia, identificado na imagem de satélite e conhecido pela população local como rio Sampaio ou canal do Sampaio; e praias, duas situadas na ilha do Atalaia (praia do Atalaia e praia do Farol Velho) e duas presente na parte continental, as praias do Maçarico e da Corvina.

A exemplo do que se identificou na orla de São João de Pirabas, na parte mais extensa e que é associada à ideia de porto pesqueiro, no Porto Grande, os objetos espaciais presentes na paisagem que mais se destacam também estão relacionados diretamente com a atividade pesqueira, tais como o trapiche, os barcos nele atracados e a rampa que dá acesso à maré; também muito utilizada no cotidiano dos sujeitos sociais envolvidos nas atividades ligadas à pesca.

Nesse espaço da cidade, também se identifica na paisagem a presença de estabelecimentos comerciais interligados à atividade pesqueira, tais como o mercado de peixe, a feira, as fábricas de gelo seco, os estabelecimentos comerciais ligados à venda de artigos e instrumentos da pesca, como redes, pesos (chumbo ou chumbadas), linhas de *nylon*, caixas térmicas. Além destes, outros estabelecimentos, mesmo que não vinculados diretamente com a pesca, também subsidiam esta atividade, a exemplo dos mercadinhos, lanchonetes, pequenos restaurantes, bares, pousadas, lojas de confecções, pontos de taxi, entre outros.

A reunião desses objetos espaciais e as ações e relações sociais a eles associados, também fazem do Porto Grande um espaço de destaque no contexto econômico da cidade. Isso porque, neste espaço, os estabelecimentos comerciais não têm suas atividades e funcionamento unicamente ligadas ao atendimento das demandas e necessidades da pesca em Salinópolis, integrando-se, inclusive, a outras atividades socioeconômicas também vigentes, como o veraneio e/ou turismo balnear.

De maneira significativa, a paisagem da cidade também é caracterizada pela participação do objeto geográfico que mais comumente é associado à ideia vinculada de Salinópolis, a praia. Nas praias localizadas, na parte insular aos objetos geográficos da paisagem natural, somam-se residências de veraneio de alto padrão (mansões, em muitos casos), hotéis e estabelecimentos comerciais ligados ao setor de restaurante que são denominados de barracas. Sendo possível, inclusive, observar a circulação de automóveis nessas praias, notadamente mais intensa durante os meses de julho e dezembro, ou mesmo, durante os períodos correspondentes a feriados prolongados. Pode-se afirmar que esta é a composição da paisagem do perímetro que se estende da extremidade entre as praias do Farol Velho e do Atalaia.

Esses objetos espaciais acrescentados à paisagem natural dessas praias revelam a lógica de ocupação não apenas das praias mencionadas, mas também de praticamente toda a ilha do Atalaia à perspectiva do turismo e/ou veraneio balnear. Além de se apresentar como o espaço de maior visitação pelos que frequentam a cidade de Salinópolis, durante os meses de julho e dezembro, a ilha também tem sido o destino, atualmente, dos principais investimentos do ramo turístico e imobiliário, como loteamentos, condomínios horizontais de alto padrão e a construção de dois grandes resorts-parque aquáticos, um já em fase de construção.

Na parte continental da cidade, as praias do Maçarico e da Corvina também integram a paisagem urbana, juntamente como a participação de objetos artificiais. De maneira diferente do que ocorre e se observa na ilha do Atalaia, as características fisiográficas dessas praias e as marcas do processo histórico de formação da cidade de Salinópolis contribuem para organização de um arranjo espacial bem particular. Na praia do Maçarico, por exemplo, a área de planalto e de cordões de dunas apresentam-se como fatores que impossibilitaram a ocupação da zona de praia por residências, barracas/restaurantes ou hotéis, como nos casos das praias situadas na ilha do Atalaia. Isso significa que, na praia em questão, a presença dos objetos artificiais da paisagem estão, de certa forma,

apartados do contato direto com o ambiente de praia, porém, não se encontram distanciados.

Pode-se afirmar que, dentre os objetos espaciais produzidos pelo homem e presentes nesta seção da paisagem urbana de Salinópolis, junto à praia do Maçarico, o maior destaque está na marcante participação das residências de veraneio, que margeiam praticamente toda a extensão das praias, além do hotel mais antigo da cidade (Hotel Salinópolis) e da câmara de vereadores, também situada de frente para a praia, ou para o mar.

Na praia do Maçarico (na zona de praia), os únicos objetos espaciais construídos são os currais, definidos por Maneschy (1993) como uma técnica tradicional de exploração dos recursos do mar, o que é perceptível na paisagem desta praia apenas nos momentos de movimento diário de baixo mar ou maré baixa.

Na praia da Corvina, de forma semelhante, a participação de ambientes naturais como cordões de dunas e planícies de manguezais também inviabilizaram a produção de objetos espaciais produzidos pelo homem na zona de praia e mesmo no seu entorno imediato. Estes ambientes, apresentam-se como uma espécie de barreira natural que separa esta praia dos objetos urbanos da paisagem da cidade de Salinópolis. Em função disso, essa praia talvez possa ser considerada como a única da cidade onde a participação dos objetos artificiais na paisagem é bastante reduzida. Nela há apenas uma ponte de acesso para pedestres, a qual atravessa a planície de manguezal, que separa o principal acesso dela ao “Complexo Orla do Maçarico”, seu principal vizinho. Destaca-se, ainda, que, assim como na praia do Maçarico, nesse espaço a circulação de automóveis também não ocorre, exatamente em função das características fisiográficas do entorno das praias presentes na parte continental da cidade.

Fazendo um contraponto ao que Oliveira (2001) descreve a respeito da paisagem das cidades ribeirinhas amazônicas (em particular daquelas localizadas na Amazônia Ocidental), o papel importante do rio como uma das principais vias por onde, ainda hoje, chega-se à maioria dessas cidades, pode-se afirmar que, para o caso das cidades litorâneas em destaque (mas também para a maioria das

idades situadas na parte do litoral do Pará inseridas na microrregião do Salgado Paraense), o mar não representa e nem se apresenta com a mesma função social do rio para as cidades ribeirinhas, ou seja, para as cidades de Salinópolis e São João de Pirabas não se apresenta como uma via de circulação por meio da qual comumente a elas se chega.

Embora o mar tenha representado, no passado distante (principalmente no período colonial), a principal via de circulação entre as primeiras cidades do estado do Grão Pará e Maranhão, São Luís e Belém, ele não se firmou no curso da formação espacial da Amazônia como uma via de circulação regional, diferentemente do que se deu em relação ao rio.

Pelo menos três fatores, ainda que aqui não sejam aprofundados e, portanto, apresentem-se como hipóteses, podem ser associados ao não firmamento da rota marítima na circulação regional. O primeiro estaria relacionado com as dificuldades e perigos da navegação no trecho entre as duas capitais; o segundo, vinculado ao primeiro, estaria associado à abertura dos primeiros caminhos entre as capitais da colônia, seguido, posteriormente, pela abertura dos ramais e rodovias que passaram a interligar as cidades do litoral do Pará com a capital e outras cidades do estado, tornando-se, atualmente, a via por onde se chega até as cidades da costa da microrregião do Salgado Paraense; e, por fim, um terceiro que, de maneira geral, deve-se à importância estratégica e econômica atribuída ao rio (e à floresta) nos momentos iniciais da ocupação e exploração econômica da região.

Nesse sentido, pode-se afirmar que o mar não representa, do ponto de vista da circulação regional, uma forma efetiva de se chegar nas cidades de Salinópolis e São João de Pirabas (e na maioria das cidades do Salgado Paraense), a não ser para aqueles sujeitos sociais envolvidos na atividade pesqueira, para quem estas e outras cidades representam espaços de desembarque, comercialização de pescados e abastecimento de suprimentos necessários para a saída rumo a uma nova empreitada em alto mar.

Chega-se, portanto, nas cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, predominantemente, pelas rodovias. Nesse sentido, considera-se estas como o



principal meio de articulação dessas cidades com outras do estado Pará e de fora dele, e, também, entre elas mesmas. Pode-se afirmar ainda que, no contexto da articulação rodoviária do Pará, em particular no Nordeste Paraense, as cidades litorâneas representam o destino final das rodovias e, portanto, o ponto final da rede rodoviária.

Por conta disso, ao percorrer as rodovias que possibilitam chegar às cidades litorâneas paraenses, visualizam-se, primeiramente, inúmeras pequenas vilas rurais estabelecidas ao longo da estrada. Vilas estabelecidas historicamente, no que Furtado (1978) entende como porção interior da “Zona do Salgado”, caracterizadas como áreas onde predominam extensas áreas de terra-firme, utilizadas por populações caboclas no cultivo de pequena agricultura de subsistência.

É a forma de organização espacial que inicialmente se observa ao adentrar no território dos municípios estudados, antes de chegar à cidade sede. São todos pequenos povoados, onde os principais objetos espaciais produzidos pelo homem são algumas residências, uma pequena escola municipal, o posto de saúde e, em alguns casos, uma pequena igreja, acompanhada de uma praça.

Mas, na medida em que se vai aproximando da cidade de Salinópolis, a paisagem dos povoados mais próximos a esta cidade vai se modificando. A exemplo do que ocorre na Vila de Coremas, onde já se observa, ao por ela passar, a presença de um condomínio residencial fechado de médio para alto padrão e algumas residências destinadas a exercerem a função exclusiva de moradias de veraneio ou segunda residência.

Para o caso de Salinópolis e São João de Pirabas, as rodovias estaduais (PA-124 e PA-324, respectivamente), que a elas dão acesso, também integram grande parte do espaço urbano, até ganhar contornos e a nomenclatura de avenidas, assumindo, inclusive, o papel de principal avenida dessas cidades. Ao adentrar no espaço urbano dessas cidades, é possível afirmar, a partir da observação da paisagem, que essas rodovias ganham formas de apropriação distintas, identificando-se uma maior complexidade e diversificação em Salinópolis.

Em São João de Pirabas, a PA-324 que, no contexto intraurbano, passa a ser denominada de Avenida São Pedro, já nos limites do espaço urbano da cidade, apresenta, de ambos os lados, uma paisagem caracterizada por extensas áreas ainda não edificadas ou com apenas algumas poucas residências. De forma gradativa, a paisagem vai se adensando à medida que se avança na direção do mar. Ao longo deste percurso, observa-se que há o predomínio na paisagem de unidades residenciais.

É ao longo dessa avenida, numa área que compreende cerca de três a quatro quarteirões, que se concentra um conjunto de imóveis que exercem as principais funções comerciais (sendo alguns comerciais e residenciais) dessa pequena cidade. Os estabelecimentos comerciais, nesse trecho da avenida, são identificados, em sua maioria, como pequenas mercearias, padarias, pequenas lojas de confecções, bares e restaurantes, lojas de materiais de construção, lojas de peças para motocicletas, alguns mercadinhos e algumas poucas lojas de departamento, também de pequeno porte. Todos eles situados às proximidades de um pequeno espaço coberto destinado à organização e funcionamento de uma pequena feira. Também se nota a presença de alguns poucos ambulantes, vendedores de produtos normalmente encontrados em feiras, como verduras, frutas e temperos. Eles ficam situados, principalmente, nas proximidades de açougues e vendas de frango.

No entorno do prédio da Prefeitura Municipal de São João de Pirabas e da praça pública (Praça da Bandeira), onde também fica ainda a igreja matriz da cidade, observa-se outros estabelecimentos comerciais, alguns oferecendo os mesmos serviços já identificados anteriormente (bares, lanchonetes, padarias, confecções e pequenos restaurantes); outros ligados aos serviços de informática, papelaria, eletrônica e bancário, pois é nesse perímetro que está localizada a única agência bancária da cidade (Banpará – Banco do Estado do Pará).

Pode-se afirmar que é na Avenida São Pedro que estão concentrados os principais serviços comerciais e públicos de São João de Pirabas, fazendo desta avenida o local de maior dinamismo comercial desta cidade litorânea. Em função das características identificadas nos estabelecimentos comerciais, pode-se

afirmar que a dinâmica comercial, a partir deles promovida, restringe-se apenas à escala da cidade, cuja influência e importância se entendem, no limite, às localidades do entorno imediato da cidade de São João de Pirabas, ou seja, dentro do próprio município.

Apesar de a Avenida São Pedro se apresentar como principal espaço de realização e concentração das atividades econômicas da cidade, nela, contudo, não se observa, com frequência, grandes fluxos e circulação de automóveis, tampouco é perceptível a presença de muitos veículos na cidade. No lugar dos automóveis, é mais comum identificar a circulação, principalmente, de bicicletas e motocicletas. Estes são, pode-se afirmar, os meios que possibilitam o deslocamento intraurbano e que, no perímetro da avenida onde está localizado, uma espécie de centro comercial (ou eixo), passam a dividir a avenida com os pedestres, que, em função de uma não clara delimitação das áreas de calçadas (ocupadas em grande parte pela extensão dos estabelecimentos comerciais), passam a transitar em meio a avenida.

A circulação de automóveis no cotidiano de São João de Pirabas se limita à presença, nem sempre constante, de: caminhões, ligados ao serviço de abastecimento de alguns dos estabelecimentos comerciais e ao transporte da produção do pescado, o qual segue em caminhões para Belém e outras cidades do Pará (além de seguirem, para cidades de outros estados brasileiros, como no caso dos estados do Maranhão e do Ceará, vistos com maior frequência); um único ônibus que realiza viagens da cidade em dias específicos e alternados da semana, com percurso São João de Pirabas-Salinópolis e São João de Pirabas-Capanema; alguns poucos taxis que, em função da inexistência de uma linha de ônibus intermunicipal permanente, que ligue São João de Pirabas à Belém (ou a outras cidades), fazem a condução de passageiros com destino a Belém ou que dela chegam (ou outras cidades e localidades), entre a cidade e o ponto de embarque/desembarque, situado no ponto de conexão entre as PA-124 e PA-324; e do ônibus que faz a linha intermunicipal diária entre Salinópolis e Belém.



**Foto 12:** Avenida São Pedro e área comercial de São João de Pirabas.

**Fonte:** Acervo pessoal.

**Comentário:** É ao longo da Avenida São Pedro que está localizada a maioria dos estabelecimentos comerciais em São João de Pirabas. Nesta fotografia, que captura apenas uma parte da avenida, é possível observar algumas das atividades comerciais e suas características. Do lado esquerdo, identifica-se uma pequena loja de peças (motos e bicicletas), materiais de construção e mercearias. E, do lado direito, uma venda de confecção e artigos para crianças. Esses estabelecimentos comerciais citados também se constituem em residências de seus proprietários. Também se faz presente, nesse perímetro da avenida, algumas residências, o que indica que apesar da concentração de grande parte das unidades comerciais da cidade, tal espaço não se apresenta como uma área que se destina exclusivamente ao comércio.

Em São João de Pirabas, a presença de motocicletas, particulares ou prestadoras de serviços de mototaxi, possibilita apontar este veículo de transporte (inclusive de mercadorias) como o que mais se observa circulando na cidade. É utilizado por grande parte da população como o principal meio de locomoção, suprimindo, assim, a necessidade de deslocamentos entre os trechos mais distantes existentes no espaço intraurbano.

No caso do serviço de mototaxi, tal modalidade de transporte tende, como na maioria das cidades da Amazônia (e do Brasil), a se fazer cada vez mais presente no espaço de circulação desta cidade, haja vista a inexistência de serviço de transporte público. Constituindo-se, nesse sentido, como uma das únicas alternativas de locomoção dos habitantes, em termos de deslocamento.

Em Salinópolis, a rodovia PA-124, ao adentrar o espaço urbano, passa a ser denominada de avenida Dr. Miguel de Santa Brigida. Além da mudança na nomenclatura, há também alterações identificadas neste objeto espacial, estas bem marcantes na paisagem. Diferentemente do que se observou em São João de Pirabas, essa rodovia, ao ganhar o espaço urbano da cidade, passa a se apresentar duplicada, denotando a vigência de uma maior circulação de veículos. Além disso, apresenta, ao longo de sua extensão, em ambos os lados das vias, uma maior densidade, em termos de ocupação de suas margens, bem como uma maior diversificação das formas de uso ali estabelecidos.

Ao percorrer toda a extensão da avenida Dr. Miguel de Santa Brigida, que tem início na rotatória, a qual tanto permite a chegada à cidade quanto o acesso à ilha do Atalaia, e no “Complexo Turístico Orla Maçarico”, já no limite da cidade com a praia do Maçarico, observa-se que a paisagem se apresenta bastante heterogênea, composta por objetos espaciais bem diversificados, os quais desempenham funções urbanas bem variadas.

Ao longo dessa avenida, depara-se com um considerável número de estabelecimentos comerciais que ofertam os mais diversos tipos de serviços e comercializam uma grande variedade de produtos. São pousadas, postos de gasolinas (6 no total), oficinas mecânicas (de carros e motos) e/ou autoserviços, lava-jatos; lojas de materiais de construção, estâncias, vidraçarias, serralherias, marmoraria, carpintarias e mercearias; bares, restaurantes, panificadoras, supermercados (3 em funcionamento e 1 prestes a inaugurar), mercadinhos, açougues e, mais recentemente, um galpão construído pela Prefeitura Municipal de Salinópolis para funcionar um novo mercado de peixe e carne, além de boxes para a comercialização de café da manhã; também são encontradas farmácias (2 unidades de grandes redes), lojas de departamento (entre elas as lojas Americanas), perfumarias (entre elas, uma unidade da Boticário), lojas de confecções e agências bancárias (Banco do Brasil, Bradesco, nessa avenida; e, na avenida paralela, Caixa Econômica e o Banpará – Banco do Estado do Pará); e, ainda, depara-se com a presença da polícia rodoviária municipal, um hospital, uma escola pública, o farol e a Secretaria Municipal de Turismo.

Por fim, na medida em que se vai aproximando do final da avenida e, portanto, chegando à praia do Maçarico, a paisagem vai se tornando cada vez mais uniforme, caracterizada, predominantemente, pela presença de residências de veraneio. Constituindo-se, talvez, o objeto espacial que mais chama a atenção na paisagem urbana da cidade de Salinópolis, seja pela beleza da maioria delas e quantidade existente não apenas ao longo da avenida, mas também em outras partes da cidade, seja, ainda, pelo fato de tais residências permanecerem desabitadas a maior parte do tempo.



**Foto 13:** Avenida Dr. Miguel de Santa Brigida.

**Fonte:** Arquivo pessoal.

**Comentário:** Em Salinópolis, já se observa uma maior circulação de veículos e a presença de estabelecimentos comerciais de maior porte, diferentemente do que foi observado em São João de Pirabas.

Assim, como observado na cidade de São João de Pirabas, também pode-se afirmar que, em Salinópolis, a avenida se apresenta como o principal espaço de concentração das atividades comerciais e serviços. Constituindo-se, portanto, no local de maior dinamismo econômico e circulação de pessoas na cidade, além de se apresentar como a principal área (ou eixo) comercial ou em algo similar ao que Trindade Jr., Silva e Amaral (2008) chamaram de setor

principal de comércios e serviços, para o caso das cidades ribeirinhas (área situada, no caso dessa realidade urbana, de frente para o rio).

Diferentemente do que se observou em São João de Pirabas, em Salinópolis, a Avenida Dr. Miguel de Santa Brígida, além de se apresentar como um setor da cidade de importante dinamismo econômico ligado principalmente à atividade comercial e de serviços. Concentra a maior parte dos importantes estabelecimentos comerciais da cidade, também se caracterizando por uma marcante circulação de veículos (carros pequenos, motocicletas, ônibus), mas também de bicicletas e pedestres.

Nessa cidade já se observa, de forma regular, a circulação de ônibus como meio de transporte coletivo (ainda que em condições não adequadas para a prestação deste importante serviço), fazendo um itinerário único, estabelecido entre a ilha do Atalaia e o bairro do Porto Grande, onde está localizado outra importante área de atividade econômica da cidade, caracterizada pela presença do porto. Acrescenta-se, ainda, à circulação desta cidade, a participação de um considerável número de táxis (a maioria reunida em torno de 5 associações, correspondentes a pontos de táxi distribuídos pela cidade), os quais não restringem suas atividades de transporte de passageiros apenas ao espaço intraurbano. Alguns, inclusive, dedicando-se quase que exclusivamente ao transporte de passageiros de Salinópolis para outros municípios, como Capanema, Castanhal e Belém, os principais destinos. Por fim, deve-se acrescentar, ainda, a importante participação dos mototaxistas na promoção da mobilidade urbana desta cidade litorânea. Meio de transporte também muito utilizado pelos habitantes no deslocamento na cidade.

Automóveis e motocicletas particulares também são mais comuns ao se observar a circulação em Salinópolis. O que ocorre em função de um maior número de comerciantes, funcionários públicos e funcionários de instituições privadas (municipais, estaduais e federais) residentes na cidade, cujo poder aquisitivo, na maioria dos casos, possibilita aquisição desses tipos bens. A circulação de tais veículos cresce exponencialmente durante os meses de maior

presença de visitantes em Salinópolis, especialmente no mês de julho, a ponto de se registrar congestionamentos em pontos específicos da cidade.

Nota-se, na circulação da cidade, que, em função da importância da atividade comercial, há um fluxo constante de chegada e saída de caminhões com mercadorias diretamente ligadas ao abastecimento dos estabelecimentos comerciais, também maior, no período em que Salinópolis é mais visitada e frequentada. Além destes, também se pode acrescentar, ainda que sua participação se dê de forma mais discreta, já que sua circulação não está diretamente influenciada pela dinâmica do veraneio e/ou turismo, a participação dos caminhões destinados à compra e escoamento do pescado que desembarca na cidade. E, por fim, não se pode deixar de mencionar o movimento diário de chegada e partida, promovido pelo transporte intermunicipal, executado por ônibus e vans que, regulamente, fazem a conexão entre Salinópolis e Belém; assim como dos municípios localizados ao longo das PA-124 e PA-324 e da BR-316.

Esse exercício inicial de descrição da paisagem de locais das cidades litorâneas em destaque, bem como a identificação dos objetos espaciais (naturais e artificiais) que a compõem, torna-se relevante no sentido reconhecer os aspectos mais marcantes da configuração espacial de cada uma delas. Contudo, essa descrição inicial não pode e não deve se apresentar como um procedimento suficiente e satisfatório para definir as cidades de Salinópolis e São João de Pirabas como cidades litorâneas.

Isso significa dizer que a consideração do ordenamento dos objetos espaciais e suas prováveis funções sociais não pode reduzir a compreensão dessas formações urbanas unicamente à dimensão do aparente, resumida à análise das paisagens geográficas de que essas cidades do litoral do Pará são claramente marcadas pela integração de objetos naturais e socialmente produzidos.

Levando em consideração tal princípio, a definição das realidades urbanas de Salinópolis e São João de Pirabas, para além do mundo do aparente



e do funcional, simplesmente, exige, necessariamente, que se leve em conta outros elementos da realidade socioespacial dessas cidades.

Nesse sentido, torna-se necessário analisar e compreender, juntamente com a dimensão material dessas cidades litorâneas, o conjunto de ações, práticas, lógicas, processos e relações sociais que se articulam aos diferentes sujeitos sociais que produzem e se apropriam dos objetos geográficos desses espaços citadinos, atribuindo, a cada um deles, características que lhes são próprias e que definem suas dinâmicas socioespaciais.

Assim, conforme essa compreensão, torna-se importante apreender a dimensão de suas espacialidades e temporalidades, as quais revelam, a partir dos objetos, relações e significados, as distintas perspectivas de produção e apropriação do espaço geográfico e os vários ritmos da dinâmica social. Dimensões estas que dão sentido e significados aos objetos geográficos, quando relacionadas a uma determinada ordem socioeconômica, a qual pode estar associada a uma ordem local ou global (SANTOS, 2002a). É o que se buscará apreender por meio da análise de alguns pontos das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas.

#### **4.5. Os Portos, Orlas e Praias e a dinâmica socioespacial das atividades marítimas.**

Não há dúvida de que, para as cidades Salinópolis e São João de Pirabas, o mar representa um importante fator de identificação e caracterização, possibilitando denominá-las de cidades litorâneas. Entretanto, a simples presença desse objeto geográfico natural junto a elas não pode ser tomada como o único fator, ou fator determinante, a ser considerado no processo de compreensão e definição dessas formações urbanas do litoral do Pará.

Aqui se entende que o qualificativo litorâneo, mais do que fazer referência ao fator localização, refere-se, sobretudo, aos conteúdos e dinâmicas socioespaciais derivados do processo histórico de produção de seus espaços,

revelando, assim, ao longo do tempo, um conjunto de práticas, objetos e relações socioespaciais produzidas no curso da relação do homem com o mar nessas cidades da Amazônia.

Apesar do fator localização e/ou fisiográfico não ser aqui considerado como determinante na definição do perfil dessas cidades litorâneas, sua influência não deve ser descartada na compreensão das dinâmicas. É, nesse sentido que, para a apreensão das espacialidades e temporalidades litorâneas de Salinópolis e São João de Pirabas, toma-se como referência empírica a análise de espaços representativos da presença do mar na dinâmica urbana e na paisagem dessas cidades. São eles: o porto, a orla e a praia, onde melhor se observa o desenrolar das relações e lógicas socioespaciais.

#### **4. 5.1. Os portos pesqueiros Salinópolis e de São João de Pirabas**

Esta seção é iniciada com a abordagem sobre os espaços que, em Salinópolis e São João Pirabas, são identificados e interpretados, aqui, como portos pesqueiros. Como já descrito anteriormente, considera-se, nestas cidades, como porto pesqueiro, o espaço social onde, cotidianamente, desenvolve-se um conjunto de atividades e relações sociais relacionadas ou identificadas com a pesca, a partir da indissociabilidade do conjunto de objetos espaciais.

Vale ressaltar que, a partir dos trabalhos de campo realizados, nessas cidades, apenas dois espaços, um em cada uma delas, apresentaram um conjunto de objetos na paisagem e de ações com tais características. Em Salinópolis, o porto denominado de Porto Grande e, em São João de Pirabas, o porto de São João de Pirabas.

Nos referidos portos pesqueiros, alguns objetos espaciais identificados na paisagem são comuns. A presença dos barcos (de variados tamanhos e cores), as rampas e o trapiche são objetos espaciais, bem como a movimentação de pescadores junto aos barcos ou no manuseio de redes e de outros instrumentos, que remetem a uma organização e dinâmica socioespacial de atividade

pesqueira. Outros objetos comuns, como o mercado de peixe, a fábrica de gelo seco e as lojas de artigos, utensílios e equipamentos de pesca reforçam a organização espacial desses locais de interação cidades - mar.

Nessas áreas, percebe-se também que a presença de estabelecimentos comerciais, como mercadinhos, posto de combustível, lojas de confecções e/ou variedades, entre outros, completam o conjunto de objetos espaciais, sem, contudo, apresentar relação direta com a atividade pesqueira.

Todavia, apesar de uma certa semelhança do ponto de vista da organização espacial e funcional das áreas dos portos, não se pode afirmar que a dinâmica e as práticas socioespaciais sejam necessariamente as mesmas, ou ainda, que elas apresentem a mesma intensidade e ritmo, ou seja, que expressem, de igual maneira, a mesma temporalidade.

No porto de São João de Pirabas, nota-se, a partir das relações entre os objetos espaciais ali estabelecidos (barcos, trapiche, a fábrica de beneficiamento de peixe e o mercado) e o conjunto de ações a eles associados (chegada e saída de barcos, desembarque e comercialização de peixes, reparo de barcos e redes, abastecimento das embarcações, etc.), uma dinâmica socioespacial quase que totalmente voltada à atividade pesqueira. Os poucos estabelecimentos comerciais ali presentes funcionam, em maior ou menor medida, em função desta atividade econômica.

Os momentos de maior circulação e movimentação de pessoas e automóveis, nesse espaço, estão diretamente associados com a chegada dos barcos e os processos de desembarque da produção do pescado e sua comercialização. É neste momento que se observa a presença e atuação de carregadores (em geral, moradores da cidade, que recebem determinada quantia para carregar os caminhões), de peixeiros (do mercado de peixe e da feira localizada na Avenida São Pedro), dos marreteiros (proprietários de caminhões que compram grandes quantidades de peixes para comercializar em outras cidades) e proprietários de restaurantes (da própria cidade de São João de Pirabas ou mesmo de Salinópolis).

Um pequeno comerciante (de comidas e lanches) de um dos estabelecimentos situados ao lado do trapiche (que ali trabalha há mais de 10 anos), cujo relato foi obtido a partir de uma conversa informal, ressalta que o porto, na maior parte do tempo, apresenta-se com pouco movimento. Segundo ele, “o dia a dia do trabalho no beiradão é assim, os pescadores consertando redes, fazendo carregamento, limpando barcos. Também na chegada de algumas canoas de pescadores, que saíram pescá lá fora ou chegam da despesca dos curral” (Comerciante).

É somente quando tem barco descarregando que o porto fica mais movimentado, mas a duração se dá até o término do descarregamento e a venda do pescado, o que não é muito demorado, uma vez que os marreteiros já estão esperando para comprar a produção e o embarque é imediato. É neste momento também que os estabelecimentos como o desse comerciante são mais frequentados. Como nem todos os dias atraca barco no trapiche, o porto fica pouco movimento a maior parte do tempo.

De acordo ainda com esse comerciante, um sinal de que tem barco chegando é quando os caminhões dos marreteiros começam a chegar à cidade. Isso porque, em muitos casos, os donos das embarcações e os marreteiros já teriam acertado, previamente, a negociação do pescado, sendo estes últimos informados acerca da previsão de chegada da embarcação. Ele relata que “quando chaga o marreteiro em Pirabas é sinal que vem barco chegando. Isso é bom pras vendas. O porto tem mais movimento, agente vende mais” (Comerciante).

Outros dois fatores também podem ser citados como contribuintes para essa característica da dinâmica socioespacial do porto de São João de Pirabas. Um diz respeito ao fato de a concentração da atividade comercial estar localizada em outra área da cidade, na Avenida São Pedro, como já mencionado antes. E o outro se refere ao funcionamento do mercado de peixe que, em função da produção do pescado ser comercializada quase que totalmente com os marreteiros, muito pouco fica no mercado para ser comercializado (principalmente as espécies de pele, cujo valor comercial é inferior aos peixes de escama), sendo,

por conta disso, pouco procurado por parte da população para a compra de pescado.



**Foto 14:** Porto pesqueiro de São João de Pirabas.

**Foto:** Acervo pessoal.

**Comentário:** Vista do porto pesqueiro de São João de Pirabas. Nela se observa, sobre a parte inundável pelas águas da maré, o trapiche, algumas embarcações e alguns pequenos estabelecimentos comerciais destinados à venda de alimentos. Na superfície, o mercado de peixe, alguns caminhões esperando para carregar com pescado, e, mais ao fundo, outros pequenos comércios e a fábrica de gelo seco.

No porto grande, em Salinópolis, a dinâmica da atividade pesqueira também é observada cotidianamente, porém, intermeada a outras, o que atribui, a esse espaço, um maior dinamismo, quando comparado ao porto de São João de Pirabas. A atividade pesqueira divide a atenção, no Porto Grande, juntamente com a atividade comercial, visto que, no contexto urbano de Salinópolis, esta parte da cidade também se destaca como uma importante referência de área comercial.

Como já descrito em um determinado momento deste trabalho, no Porto Grande, além dos objetos espaciais, cujas funções sociais estão diretamente associadas à pesca. Há também, um considerável número de estabelecimentos comerciais que atendem grande parte da demanda da cidade, sobretudo, no que diz respeito à aquisição de alimentos (carnes, peixes, mariscos e crustáceos,

aves, frutas, verduras etc.), fazendo desta parte da cidade um local de circulação e movimentação diária por parte população da cidade.

Isso significa dizer que as ações e práticas relacionadas com a atividade pesqueira, realizadas cotidianamente no Porto Grande, dão-se em meio à realização de outras não diretamente ligadas à pesca, mas que se relacionam. Nesta área da cidade, o papel do mercado de peixe (que também é de carne, embora sua comercialização se dê em menor quantidade quando comparado à comercialização de peixe), contrariamente ao que se observou em relação ao mercado de São João de Pirabas, é de grande importância para a compreensão da dinâmica socioespacial do local em questão. Apesar de grande parte da produção do pescado que desembarca neste porto de Salinópolis ser comercializada com os marreteiros, e seguir para fora da cidade, o mercado de peixe ou simplesmente Mercado, como é chamado pela maioria dos habitantes cidade, não deixa de ser abastecido com o produto, tornando-se a principal referência dos moradores da cidade para a compra de peixe.

No entorno desse mercado, também são comercializados por ambulantes outros produtos de origem marinha, tais como camarão seco e fresco, peixe seco, caranguejo (vivo ou apenas sua massa ou pata), mexilhão, turu e outros tipos de mariscos. No prédio ao lado (com as mesmas características estruturais do mercado de peixe), na parte interna, os boxes ali presentes se comercializam frutas, verduras, tucupi, farinha, etc., além do açaí e refeições. Sendo, estes, muito frequentados pelos pescadores que não moram em Salinópolis, mas cujo barco no qual trabalham encontra-se ali atracado. Ainda no entorno tanto deste prédio quanto do mercado de peixe, encontram-se algumas barracas que comercializam café da manhã e alguns pequenos boxes dedicados à comercialização de confecções. Também não se pode deixar de registrar a comercialização de produtos e bugigangas eletrônicas (*pen-drive* gravado com músicas), CDs piratas, entre outros.



**Foto 15:** Boxes de vendas de mariscos

**Fonte:** Acervo do autor.

**Comentário:** A imagem registrada corresponde ao local destinado à venda de caranguejo (vivo ou catado) e outros mariscos e crustáceos. Espaço situado atrás do mercado de peixe.

Durante os meses de julho e dezembro (ou mesmo nos feriados prolongados), o Porto Grande tem sua dinâmica socioespacial intensificada, fato que se observa em praticamente toda cidade de Salinópolis. Nesta parte da cidade, soma-se aos frequentadores habituais um grande número de visitantes que também buscam consumir os produtos e serviços ofertados.

Nesses períodos, são cenas comuns os congestionamentos de automóveis e os estabelecimentos comerciais lotados, da barraca de café da manhã aos supermercados e, particularmente, o mercado de peixe, que, nesses períodos, comercializa principalmente os peixes considerados de maior valor comercial, no caso dos de escamas, tais como a pescada amarela (*Cynoscion acoupa*), a tainha (*Mugil brasiliensis*) e a anchova (*Pomatomus saltador*). Estes são os mais procurados, nesse período, pelos veranistas ou “barões”, como há

muito tempo são denominados os visitantes da cidade que possuem boas condições financeiras, normalmente, proprietário de moradia de veraneio.

Durante os períodos de maior movimento, no Porto Grande, passam a coexistir e a interagir, às vezes, de forma conflitante, as diferentes formas de uso. De um lado, é possível observar que o grande número de veranistas orienta suas ações de forma estrita no sentido do consumo dos produtos e serviços disponíveis, pautados numa lógica de relações sociais que não transcende a relação consumidor-comerciante, mediadas pela necessidade de satisfação no consumo de bons serviços (eficientes e rápidos) e produtos. Por sua vez, os comerciantes almejam lucro.

Pode-se, assim, afirmar que em tais períodos é a lógica que mais se observa permeando práticas espaciais, dentre as quais a ideia de sociabilidade é mediada pela racionalidade do dinheiro.

E, do outro lado, os usos habituais promovidos pelos efetivos moradores de Salinópolis, que frequentam o Porto Grande, cotidianamente, cujas ações e sociabilidades estabelecidas, neste espaço, não se reduzem à lógica do consumo, apresentando-se também a partir de relações de proximidades entre os sujeitos. Fazem da relação de compra e venda um evento marcado pelo tempo destinado à conversa sobre assuntos e acontecimentos diversos da cidade ou de fora dela. Aspecto este que não se observa na relação estabelecida entre veranistas e comerciantes (principalmente entre os peixeiros e feirantes) e que, ao mesmo tempo, reduz-se a uma relação em função do atendimento dedicado, preferencialmente, neste período, aos veranistas ou turistas, ou “barões”.

Um exemplo no qual se observa tais transformações temporárias, no âmbito das relações e usos no Porto Grande, está materializado nas tradicionais barraquinhas de café da manhã que, no período em questão, são quase que exclusivamente ocupadas, durante grande parte da manhã, pelos veranistas. Em função disso, sujeitos sociais como pescadores, feirantes, marreteiros e outros passam a encontrar certa dificuldade para executar suas práticas costumeiras, como, por exemplo, o ato de tomar café, tendo em vista que a preferência em



termos de atendimento e de produtos a serem consumidos é direcionada aos visitantes.

As alterações no Porto Grande, em função do período de veraneio, ainda que temporárias, também se estendem à estrutura de funcionamento de alguns objetos que integram sua organização espacial, como no caso de alguns estabelecimentos comerciais. Tomando ainda o exemplo das barracas de café da manhã, que ocupam os boxes localizados junto ao prédio do mercado, tem-se a informação de que seus proprietários, momentos antes dos meses de julho e/ou dezembro, reorganizam sua estrutura para melhor atender aos veranistas. De acordo com dona Regina (comerciante), proprietária de uma das barracas, em função do mês de veraneio, julho, adquiriu novos jogos de cadeiras e mesas (muitas mesas e cadeiras cobertas por guarda sol, onde estão estampadas marcas e frases de efeito direcionadas ao visitante) para acomodar um maior número de clientes. Além disso, a comerciante contratou mais trabalhadores (só para aquele mês), para que os pedidos não demorem tanto a serem atendidos.

Segundo dona Regina, essas são algumas das orientações e recomendações da Prefeitura Municipal de Salinópolis, que passou a solicitar dos proprietários a prestação de serviços com certo padrão de organização e conforto, para receber os veranistas. Ela relata que “todos os anos é assim. Quando chega o veraneio agente tem que dá uma ajeitada na barra, nas mesas para esperar os veranista. Agente também contrata mais ajudantes para dar conta dos pedidos e não demorar muito, antes era muita reclamação, o veranista não gosta de esperar, porque tá pagando. Todo ano agente participa da reunião com a prefeitura para se preparar para o mês de julho” (Regina, comerciante).

Mas, conforme a proprietária, na maior parte do ano não é assim, pois, depois desse período favorável às vendas, feriados e fins de semana, não se utilizam estas mesas, pois o público que toma café é reduzido e é de outro perfil. Trata-se do pescador, do feirante, do marreteiro que, no geral, consomem produtos que não são servidos aos veranistas, tais como mingau de massa, beiju de massa assado na folha da bananeira, caldos de peixe e mariscos, para certos clientes.

Concomitante ao crescimento do número de frequentadores, da circulação e do conseqüente aumento da atividade comercial, no Porto Grande, também é evidente o aumento do número de vendedores ambulantes, pedintes e reparadores de carros (devido à quantidade de carros que chegam para estacionar), que vislumbram, no período de veraneio, uma possibilidade de renda. Torna-se importante mencionar que é bastante frequente identificar, durante esses dias, na execução dessas atividades informais, a atuação de muitas crianças, adolescentes, bem como adultos de todas as idades. Revelando, neste espaço (assim como também se verifica em outros locais) da cidade de Salinópolis, uma das facetas do veraneio.



**Foto 16:** Mercado do Porto Grande.

**Fonte:** Foto do autor (2016).

**Comentário:** Registro de um momento da dinâmica do Porto Grande, com destaque para número de automóveis estacionados. Indicativo da presença de veranistas que procuram, neste local, os mais diversos produtos, e, principalmente, o pescado.



**Foto 17:** Barraca de café da manhã do mercado do Porto Grande.

**Fonte:** Acervo do autor.

**Comentário:** Vista das frequentadas barracas de café da manhã, muito procuradas pelos veranistas, durante os períodos de veraneio (julho), feriados e festas de fim de ano.

Diante da intensidade da dinâmica social promovida pelo veraneio e em meio à circulação a ele associada, pode-se dizer que, no Porto Grande, nos períodos do ano já anunciados, chega-se a perder de vista o conjunto de ações e relações ligadas à atividade pesqueira, sendo os barcos ali atracados um dos símbolos de sua existência neste local. É fora deste período que a atividade pesqueira atribui, ao Porto Grande, de forma mais evidente, a sua função social de porto pesqueiro.

Nos portos dessas duas cidades, junto e/ou no entorno dos trapiches, a presença de embarcações de tamanhos variados é um indicativo de que a pesca é promovida de diferentes maneiras, o que pressupõe, também, existências de tipos diferentes de práticas pesqueiras e de pescadores, bem como lógicas e relações socioespaciais distintas. Grosso modo, pode-se relacionar as embarcações maiores à modalidade de pesca industrial, com algumas nuances. Enquanto que as pequenas embarcações poderiam ser associadas com a modalidade de pesca, definida como artesanal, mas não somente por isso (FURTADO, 1980; LOUREIRO, 1985; MALDONADO, 1986).

Para Maldonado (1986), a pesca industrial se diferencia ou se contrapõe à pesca artesanal, em termos de estrutura e tecnologia. Nesse sentido, pode-se dizer que a diferença entre elas se dá a partir do tamanho das embarcações utilizadas, bem como na capacidade de captura e transporte do pescado, do seu armazenamento, velocidade e o tipo de força motriz que impulsiona as embarcações, a distância que alcança em relação à terra e o tempo que é capaz de permanecer em alto mar. Além desse aspecto inicial, a autora também ressalta que, na maior parte dos casos, as embarcações são propriedades de empresas pesqueiras.

Do ponto de vista das relações de trabalho, Maldonado (1986) ressalta algumas características socioprodutivas que permitem diferenciar essas duas perspectivas de pesca. Para a autora, na pesca industrial ou empresarial-capitalista, vigoram as relações contratuais baseadas no salário fixo semanal ou mensal, ou seja, nessa perspectiva de pesca, o pescador se apresenta como um trabalhador assalariado e participa apenas do processo de captura do pescado, sendo destituído de qualquer processo decisório envolvendo a atividade, seja em relação à constituição da equipe de trabalho ou tripulação, seja ainda sobre a escolha das rotas de pesca e a duração da jornada de trabalho, as quais ficam todas a cargo exclusivo da empresa. Dessa maneira, diferentemente do que ocorre na pesca artesanal, “[...] a produção pesqueira industrial se caracteriza pela dissociação entre o pescador e o pescado. Sua atividade visa tão-somente a produção de mercadorias” (MALDONADO, 1986, p. 17).

Por seu turno, os pescadores envolvidos na pesca artesanal, em geral, têm, nesta atividade, sua principal fonte de renda, com uma parte, em muitos casos, destinando-se ao mercado, seja repassando ao comerciante ou comercializando eles próprios os peixes capturados. Acrescenta-se, ainda, à pesca artesanal e às suas relações socioprodutivas, aspectos como a autonomia do pescador no processo de formação do seu grupo de trabalho ou da pequena tripulação, cujo critério, na maior parte dos casos, está pautado nos referenciais de parentesco.

Além desse aspecto, a pesca artesanal também se particulariza em função das características dos instrumentos de trabalho utilizados na atividade, notadamente, de baixa capacidade tecnológica. Fator esse que se evidencia, por exemplo, a partir dos barcos que, de modo geral, são pequenos, movidos a remo, a vela e, em alguns poucos casos, por um pequeno motor, influenciando, assim, diretamente, nas distâncias onde a pescaria se desenvolve (normalmente próximo à costa), na velocidade do deslocamento e no tempo de permanência no mar (não mais de um dia); bem como nos equipamentos utilizados na pesca, como redes de pequena metragem (medidas pelos pescadores em número de braças), linhas e anzóis, influenciando, assim, de maneira significativa, na capacidade de captura de peixes pelos pescadores artesanais.

É provável que em Salinópolis e São João de Pirabas, as características mais genéricas da pesca industrial e artesanal, acima apontadas, ganhem maior complexidade e especificidades. Isso significa dizer que, as características gerais que possibilitam distinguir e/ou identificar pesca e pescador industrial e a pesca e pescador artesanal, conforme exposto por Maldonado (1986), podem não se apresentar na realidade socioespacial dessas cidades, ou mesmo, na realidade da atividade pesqueira do estado Pará, necessariamente, com as mesmas marcas gerais que delimitam estas modalidades de pesca.

No entanto, para além dessa discussão, importa compreender as espacialidades e temporalidades inerentes a estas modalidades de pesca em suas manifestações materiais e relacionais, nas realidades urbanas de Salinópolis e São João de Pirabas. Enquanto perspectivas distintas inerentes à atividade pesqueira, a pesca industrial e a artesanal representam, também, duas formas distintas de temporalidades sociais atuantes no processo de produção das formas de apropriação social do mar, cujas características podem ser evidenciadas no âmbito das relações sociais e destas com a natureza, promovidas pelos sujeitos sociais.

Nos portos pesqueiros das cidades em destaque, pode-se apreender objetos e relações socioespaciais que, entende-se aqui, revelam algumas das características da manifestação dessas duas modalidades de pesca. Nesse

sentido, entende-se que, nos portos de Salinópolis e São João de Pirabas, a diversidade de embarcações neles identificadas representa, e ao mesmo tempo sintetiza, em grande medida, as características predominantes da frota pesqueira atuante no litoral do Pará, no desenvolvimento da pesca industrial e artesanal. Aspectos que, dentre outros, acabam por reforçar o argumento de que os recursos pesqueiros, de modo geral, são explorados a partir atuação de frotas e da utilização de apetrechos de pesca altamente diversos (BARTHEM; FABRÉ, 2004).

Diante da heterogeneidade das embarcações identificadas, nesses portos, os critérios utilizados para diferenciar as duas perspectivas de pesca, a partir desses objetos, podem ser tomados, inicialmente, como um ponto de partida para a compreensão de alguns aspectos relacionados à dinâmica pesqueira nessas cidades.

Na consideração de Maldonado (1986), sobre alguns dos elementos constituintes da pesca industrial, é mencionado o fato das unidades produtivas, ou seja, os barcos e seus equipamentos, de modo geral, pertencerem a empresas pesqueiras. Este aspecto, durante a realização da pesquisa de campo, só foi identificado no porto de São João de Pirabas, onde se encontra instalada a indústria de pesca PRINCOMAR S/A, a qual, além desenvolver atividades ligadas ao processo de beneficiamento do pescado, também possui seus próprios barcos para a realização da captura.

Em funcionamento desde a década de 1980, esta empresa, que atua no ramo de beneficiamento e exportação de pescados, também dispõe de embarcações que chamam a atenção pelo tamanho, quando comparadas com as que se fazem presentes no porto de São João de Pirabas e que também atuam na atividade pesqueira. São embarcações que, segundo a classificação oficial do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA)<sup>45</sup>, podem ser definidas como barcos de porte médio (bpm) e barcos industriais (bin), os quais apresentam comprimento

---

<sup>45</sup> Conforma o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA), as embarcações ligadas à atividade pesqueira estão classificadas oficialmente como: montaria (Mon), canoa (Can), canoa motorizada (Cam), barco de pequeno porte (Bpp), barco de médio porte (Bmp) e barco industrial (Bin).

acima de 12 metros. Além desse aspecto, outros, como o nível tecnológico utilizado por elas na atividade de captura, a distância capaz de percorrer para alcançar a área de atuação, o tipo de propulsão e velocidade, a capacidade do motor e de transporte dessas embarcações também permitem identificá-las ou classificá-las como integrantes da frota que caracteriza a pesca industrial, segundo a perspectiva de Maldonado (1986).

A atuação do pescador, neste caso, o pescador artesanal, como trabalhador assalariado, nessas embarcações, também é um fator que possibilita falar da presença da pesca marítima industrial no cotidiano do porto de São João de Pirabas. Ao atuarem nesses barcos, eles passam a seguir as determinações da empresa no que diz respeito, por exemplo, às decisões dos locais onde os barcos vão atuar na captura do pescado e no tempo a permanecer em alto mar. Em certo sentido, pode-se dizer que a inserção dos pescadores artesanais na pesca industrial, neste caso, na inserção de uma das atividades produtivas da Princomar, não representa apenas sua submissão às determinações e regras vigentes no seu contrato de trabalho com a empresa, mas também, em grande medida, a perda da sua autonomia, expressa a partir do conhecimento adquirido com a tradição da atividade, que lhe permite tomar decisões embasadas na experiência de sua relação histórica com o mar. Experiência essa que vai sendo substituída pelas ordens alicerçadas numa racionalidade empresarial, regida pelas necessidades de acumulação.





**Foto 18:** Vista das instalações da Indústria de pesca Princomar.

**Fonte:** Foto do autor.

**Comentários:** Ao fundo, a instalação da Indústria de pesca (PRINCOMAR) e algumas de suas embarcações. A embarcação que mais se destaca na fotografia (aparentemente já não em atividade) ilustra bem o tamanho dos barcos utilizados pela empresa na captura do pescado. É possível identificar a presença de outros barcos. Estes, segundo informações, encontram-se em operação. Mais à direita da fotografia, percebe-se a presença de outras embarcações que possibilitam fazer comparação, em termos de tamanho com o barco da empresa em destaque.

De acordo com as informações de um ex-funcionário da empresa, que trabalhou executando funções ligadas ao beneficiamento do pescado, alguns barcos utilizados na pesca tinham a capacidade de transportar de 30 a 40 toneladas, permanecendo em alto mar por até 25 dias, com uma tripulação que podia chegar até a 8 tripulantes. Ainda segundo este ex-funcionário, nos melhores dias, a empresa já chegou a estar com sua frota de 4 barcos todas no mar, o que, atualmente, já não acontece. Hoje, grande parte do pescado que chega para a empresa já não é mais por meio de seus barcos. Para o informante, “Hoje a Princomar está fraca. Na pesca lá fora, só vai um ou dois barcos, tem um se acabando ali na beira, olha lá e senhor vai ver. A empresa tá fraca, o peixe que chega é dos pescador daqui da região” (ex-funcionário da Princomar S/A). Opinião que também é a do secretário municipal, que em suas palavras afirma que “a Pricomar que é uma fábrica instalada aqui, acaba que ela está na beira da falência” (Secretário municipal de São João de Pirabas).





**Foto 19:** Desembarque da produção do pescado nas dependências da Princomar.

**Fonte:** Karine Santos (2016).

**Comentário:** Nesta foto, pode-se observar aspectos do processo de descarregamento da produção do pescado que chega na empresa em um dos seus barcos. Neste processo, também se pode observar a utilização de equipamentos mecânicos no descarregamento da embarcação, bem com a utilização de vestimentas e equipamentos de segurança e higiene (luvas, botas, protetor de ouvido), por parte dos funcionários envolvidos na atividade.

Mas, o papel da Princomar, como principal objeto de representação ligado à prática da pesca industrial marítima, em São João de Pirabas, não está restrito apenas ao processo de captura do pescado. Assim como a inserção do pescador artesanal (mas não somente) nesta empresa também não se limita apenas ao exercício da pesca em alto mar.

A principal função dessa empresa é o beneficiamento do pescado para sua comercialização. Em função disso, outras atividades ligadas ao manuseio do peixe também têm sido executadas por muitos pescadores artesanais, inclusive por mulheres, tais como a seleção, cortes e a embalagem das partes do peixe transformadas em produtos para comercialização. Neste contexto, o peixe *in natura* torna-se sinônimo de matéria-prima bruta, que precisa ser melhorada a partir do trabalho, para assim ser convertida em produto.

Pode-se dizer que o desenvolvimento destas e de outras atividades, por parte dos pescadores artesanais, não os inserem apenas no contexto da pesca

industrial propriamente dita, no sentido de inserção ao universo das relações de trabalho mediadas pelo salário, mas também passa a vincular esses sujeitos sociais a um modelo e a uma lógica de trabalho já pré-estabelecido, caracterizado por ações que tendem à repetição e à rotina de suas funções. As relações interpessoais de trabalho são mediadas por ordens, ambas inerentes ao contexto do trabalho no âmbito do processo produtivo da atividade industrial.

As atividades executadas pelos pescadores artesanais na empresa articulam-se a uma temporalidade que destoa da que estava relacionada à dinâmica da natureza, o principal elemento norteador para a execução das práticas do pescador artesanal, em sua relação com o mar, a exemplo dos períodos de preamar e baixamar, cujos horários, diferentes ao longo dos dias influenciam o momento de ir ou voltar da pescaria, atribuindo um particularismo às ações deste sujeitos no desenvolvimento histórico de sua experiência social com o mar, ou melhor, com a natureza.



**Foto 20:** Trabalho de beneficiamento do pescado.

**Foto:** Karine Santos (2016).

**Comentários:** Observa-se, nesta fotografia, uma das atividades produtivas desenvolvidas na indústria de beneficiamento de peixe Princomar, o corte e limpeza de peixe. A cena em destaque mostra apenas uma das etapas ligadas à atividade produtiva desenvolvida pela empresa em questão. Neste caso, a limpeza e a execução dos cortes no pescado, para a seleção das partes que serão comercializadas tanto com o mercado regional como também com alguns estados brasileiros e países estrangeiros.

No contexto urbano da cidade São João de Pirabas, a empresa Princomar pode ser tomada como o único objeto espacial cujas atividades remetem ao estabelecimento de relações que transcendem os limites da escala da cidade, articulando-se a outras escalas de relações, tendo como exemplo o mercado a que se destina seu produto (outras cidades do estado do Pará, de outros estados do Brasil e de alguns países estrangeiros).

Ainda que a presença desta empresa represente a chegada de outra racionalidade, não se pode afirmar que sua atuação tenha contribuído para gerar grandes transformações no espaço e na dinâmica de São João de Pirabas. A instalação dessa indústria na cidade não representou, por exemplo, um fator de atração populacional ou mão de obra. Tampouco, influenciou ou contribuiu para o crescimento físico do espaço. Ou ainda, para uma modificação significativa no modo de vida ou nas relações historicamente estabelecidas entre a sociedade e o mar, nesta cidade litorânea.

Ao que parece, a dinâmica da atividade industrial também pouco teve impactado sobre a vida do pescador artesanal e suas atividades produtivas. Isso pode estar associado ao fato da Princomar não ter promovido um número significativo de contratações. Não chegou a empregar, nos melhores momentos, segundo as informações da Presidente da Colônia de Pescadores de São João de Pirabas (Z-8), mais de 100 trabalhadores, em particular, os pescadores da cidade, mão de obra considerada importante para execução de algumas de suas principais atividades.

Ainda segundo a representante da referida colônia de pescadores, mesmo com a indústria em operação, a presença da pesca e do pescador artesanal, sempre constituiu uma marca da cidade. Esta afirmação poder ser apreendida e relacionada, por exemplo, ao significativo número de pescadores cadastrados, na colônia, como pescadores artesanais que, segundo ela, atualmente, chegam a mais de 7.000 associados.

A paisagem em frente à cidade também reforça a atuação do pescador artesanal, no âmbito da dinâmica da cidade, observada a partir da chegada e partida das embarcações no porto, cuja classificação do IBAMA as associa a esse

tipo de pesca, como no caso das canoas (Can), das canoas motorizada (Cam) e dos Barcos de pequeno porte (Bpp), conforme também entendem Espírito Santo e Isaac (2012). Além disso, pela presença marcante de inúmeras armadilhas de pesca, denominadas de currais, que surgem na baía do Forte, quando a maré está em baixamar. Uma das principais técnicas de pesca identificadas no litoral do Pará (FURTADO, 1987; MANESCHY, 1993).

Embora as marcas da pesca industrial se apresentem de forma mais evidente, a partir das atividades e das relações de trabalho desenvolvidas pela Princomar, em São João de Pirabas, não se pode afirmar que elas não apresentem outros contornos em termos de práticas e relações nos portos, tanto desta cidade quanto em Salinópolis.

Sobre este aspecto, chama a atenção para a pescaria promovida por embarcações que não pertencem às empresas pesqueiras, além de as relações de trabalho não estarem pautadas na formalidade do contrato de trabalho entre o pescador e proprietário da embarcação, que se fazem presentes cotidianamente nos portos de Salinópolis e São João de Pirabas.

Compreende-se aqui, ainda, que esses aspectos destoem daqueles identificados por Maldonado (1986), quanto à definição da pesca industrial, que características como a produção voltada totalmente para o mercado, a relação patrão e empregado como mediadora entre o proprietário do barco e o pescador, a utilização de embarcações, classificadas como barco de porte médio (Bpm), cujo comprimento é superior a 12 metros e sua capacidade de carga está entre 10 e 20 toneladas, e o pagamento de salário ao pescador pelo seu trabalho, ainda que não nos mesmos termos de uma relação formal de trabalho assalariado, possibilitam também falar em termos de outra manifestação da pesca industrial.

Dessa face da pesca industrial nos portos de Salinópolis e São João de Pirabas, é importante destacar alguns pontos ligados à sua dinâmica. Um primeiro ponto a ser mencionado diz respeito à propriedade da embarcação. Nestas cidades, as embarcações deste porte, em geral, não são propriedade de uma determinada empresa, mas de uma pessoa física, “o patrão”, como é chamado pelo pescador. O proprietário do barco, na maior parte dos casos, em Salinópolis

e São João de Pirabas, é um morador da cidade, porém, não significa dizer que todos os barcos que porventura estejam atracados nos portos pertençam a moradores dessas cidades. Questões como o tempo de permanência no mar (em média 10 dias), os dias incertos para sua chegada ou do local onde vai atracar, associadas à inexistência de cadastros de embarcações junto às colônias de pescadores ou a outros órgãos, não permitem ter um ideia de quantos proprietários de barcos há em cada cidade. A presença do proprietário do barco também não é muito comum no dia a dia do porto, em geral, sendo possível encontrá-lo, quando a embarcação está atracada.

Em conversa com o Senhor Antônio, que se mudou de Bragança para Salinópolis há aproximadamente 10 anos, e que é proprietário de três barcos, foi relatado alguns aspectos que permeiam a participação dos proprietários de barcos, no âmbito da atividade pesqueira. De acordo com ele, ao contrário do que muitos pensam, a atividade pesqueira não seria tão rentável assim para os donos de barco. O lucro é considerado pouco diante dos riscos e incertezas que acompanham a pesca. Relata que o valor investido na saída de um de seus barcos (ambos com capacidade para 25 toneladas), no qual trabalham até 7 pescadores, gira em torno de R\$ 10.000.00; investimento que, dependendo do resultado da pescaria, pode não ser recuperado. Risco que estaria associado tanto a questões relativas ao êxito da pesca quanto em função da grande quantidade de embarcações envolvidas na atividade de captura, além das diferenças entre elas. Para se obter uma boa margem de lucro, é necessário que a produção corresponda a 70% da capacidade do barco e que, dentro deste percentual, cerca de 30 % corresponda a espécies de peixes mais valorizados. Feito esse que para o Senhor Antônio é quase impossível, nos dias de hoje, tendo em vista o crescimento do número de embarcações e a diminuição do pescado. Já houve casos em que, de acordo com seu relato, a produção foi suficiente apenas para cobrir os custos com a saída do barco, que envolve combustível, gelo seco, alimentação dos pescadores, reparo ou aquisição dos equipamentos utilizados na pesca e o pagamento da tripulação.

A venda da produção, na grande maioria dos casos, é negociada, ainda, segundo as informações do proprietário do barco acima mencionado, com os marreiros (como são chamados os proprietários de caminhão oriundos de outras cidades do estado do Pará ou de outros estados, como do Maranhão e Ceará). Há situações em que o marreiro é o financiador da saída do barco, garantindo, assim, a exclusividade na aquisição da produção. No entanto, mesmo não financiando a saída dos barcos, é com quem a produção do pescado é comercializada majoritariamente.

Em Salinópolis, essa exclusividade em relação à comercialização do pescado é relativizada em função da grande demanda pelo produto na cidade, sobretudo, no mês de julho, por parte dos hotéis, pousadas, restaurantes e mesmo pelos veranistas, o que faz com os donos dos barcos comercializem com outros sujeitos, como no caso dos peixeiros que comercializam o produto no mercado de peixe do Porto Grande.

Mas, se de um lado, para os proprietários de embarcação os riscos estão, em grande medida, associados à rentabilidade do negócio que a pesca representa, de outro lado, para os pescadores que trabalham embarcados (como são conhecidos os pescadores desses barcos), além da dimensão econômica, o risco também está associado aos perigos da atividade pesqueira realizada em alto mar. Isso, sobretudo, pelo fato de seu trabalho se dar fora das esferas de garantias trabalhistas, diferentemente do que ocorre com os pescadores que trabalham em barcos de empresas pesqueiras.

Em Salinópolis, a inexistência de empresas pesqueiras faz com que um grande número de pescadores venha a compor a tripulação de barcos, cujo “contrato” com o proprietário não está assentado numa relação de trabalho formalizada ou amparada por lei. A relação de trabalho entre o pescador embarcado e o dono do barco não se dá a partir do pagamento de um salário fixo mínimo.

O pagamento do pescador está diretamente associado ao resultado da pesca, ou seja, ao resultado da produção, fortemente submetida ao fator da imprevisibilidade, tendo em vista a natureza cíclica e móvel do pescado. Fator que

tem se buscado superar pelos pescadores embarcados, a partir da utilização do conhecimento tradicional do meio e a respeito do comportamento das espécies, adquirido ao longo do tempo, como resultado da experiência histórica desse sujeito social com o mar.

As informações do Senhor Aroldo, pescador embarcado de 29 anos de idade, quando perguntado sobre como se dá o pagamento do pescador pelo trabalho executado, ressalta,

É a produção. Por exemplo, se a viagem, a despesa do barco der seis mil reais. Aí no caso a gente faz vinte, trinta mil, a gente vai repartir em sete partes, no máximo nove partes, entendeu? Faz vinte mil, tira os cinco das despesas fora parte, aí os quinze mil já reparte em sete partes. [...] Vinte toneladas vai até sete e oito pessoas no máximo. Aí a gente vai, na nossa saída a gente pega quinhentos, seiscentos reais, entendeu? Pra passar vinte dias, a nossa mulher fica gastando, se alimentando. Por exemplo, se eu fizer dois mil reais, ou então, na viagem se a produção for boa, eu fizer dois mil reais, pra mim, na minha parte, eu pego só mil e quinhentos, quinhentos eles já tiram, que eles me deram de vale (Aroldo).

Outra passagem da entrevista realizada com esse pescador ressalta bem um outro aspecto que corrobora a característica da pesca como uma atividade arriscada, só que agora no que se refere à segurança do pescador no exercício de suas atividades em alto mar. Quando perguntado sobre os perigos a que pescador está sujeito, o senhor Aroldo revela que ele próprio já foi vítima de acidente.

Já pegou no meu pulso o anzol... eu gritando, botei minha mão na janela e minha perna aqui na porta “vou morrer, vou morrer” eu gritando. Meu amigo, o comandante que estava na janela teve coragem de cortar a corda e eu gritando direto e falei pros meninos que estavam do meu lado aqui, porque numa hora dessa todo mundo fica nervoso, sabe? Aí eu gritando, gritando, meu amigo estava correndo, mais correndo juntando o material, aí eu meti o dente no cabo e me segurei com toda minha força, meu dente e a mão no cabo aqui, esticando já aqui e nada de rasgar, tentei rasgar, mas não rasga, de jeito nenhum. Não tinha como tirar o anzol, eu ia morrer. Até que me ajudaram, pegou uma faca lá dentro e cortou o cabo, lá atrás, ele correu lá pra trás do barco, na cuba e cortou o cabo, aí o anzol ficou aqui, atravessado aqui, no meu pulso .... É um anzol número sete. Ele perfurou meu pulso... aí tem aquela coluna ali, dos médicos ali né? Toraram com alicate aquilo, em cima da tampa da urna ali e eu tirei com o dente. A minha mão inchou, inchou, inchou

minha mão, que ela despelou, totalmente inchada, totalmente deformada (Aroldo).

Como já mencionado anteriormente, nem todos os barcos atracados nos portos de Salinópolis e São João de Pirabas são barcos dessas cidades, ou seja, não pertencem a proprietários de tais municípios, assim como sua tripulação. A presença de barcos e tripulação de outras cidades, seja, por exemplo, do estado do Pará ou outro, como no caso do Maranhão, pode se dar por vários motivos, dentre os quais pode-se mencionar o término do gelo utilizado para garantir a conservação do pescado. Quando isso ocorre, as cidades mais próximas são os locais imediatos para a comercialização da produção, a fim de evitar que o pescado estrague.

Em Salinópolis, em particular, isso ocorre com maior frequência. Não raro é a presença, no Porto Grande, de barcos do Maranhão, principalmente nos meses do primeiro semestre de cada ano, quando a maior descarga do rio Amazonas sobre o oceano Atlântico possibilita pescarias com maiores êxitos, tendo em vista o aumento da presença de cardumes e espécies nas áreas de pescas localizadas no sentido do estado de Macapá. Isso faz com que, no retorno das embarcações maranhenses, seja grande a possibilidade de atracar em Salinópolis (mas também em outras cidades da costa paraense).

A opção por Salinópolis e não por São João de Pirabas, de acordo com os relatos de tripulantes de uma embarcação maranhense, deve-se ao fato do Porto Grande (e a cidade de modo geral) dispor de maiores condições de atender certas demandas da tripulação, seja no sentido de garantir, por exemplo, o abastecimento da embarcação (em alguns casos, com gelo, para assegurar que o pescado não estrague, até chegar ao porto de origem no Maranhão), suprimentos para a tripulação e combustível para o retorno a uma nova saída para captura, seja, ainda, no sentido de atender demandas pessoais dos pescadores, como bares, restaurantes e, em alguns casos, pousadas ou quitinetes para passarem a noite ou mesmo para atendimento médico.

Complementam a dinâmica pesqueira dos portos de Salinópolis e São João de Pirabas as práticas sociais relacionadas à pesca artesanal. Nestes dois



portos, as características desta perspectiva de pesca não se restringem apenas à presença das pequenas embarcações (canoas, montarias ou barcos de pequeno porte). A presença de pescadores consertando redes e fazendo reparos em suas embarcações também demonstra um conjunto de ações desempenhadas por sujeitos sociais diretamente ligados à pesca artesanal.

Diferentemente das embarcações aqui consideradas como ligadas à pesca dita industrial, o movimento de partidas e chegadas das embarcações, associadas à atividade artesanal, é mais frequente. No caso das canoas (Can) e Montaria (Mon), a saída e a chegada, nesses portos, são quase que diária, pois a atividade de captura desses pescadores não se dá muito distante da costa. Somente os barcos de pequeno porte (Bpp) são as embarcações vinculadas à pesca artesanal que conseguem ficar alguns dias no mar, em média 3 dias.

A rede de pesca, que apresenta diversificações e nomenclaturas específicas, em função do tamanho da malha ou da espécie de pescado a que ela se destina, é o principal apetrecho utilizado pelos pescadores artesanais. Soma-se à pescaria com o uso das redes, uma ainda também bastante comum, desenvolvida principalmente a partir da utilização de técnicas tradicionais, dentre elas a mais conhecida e visível na paisagem, a pesca curral, uma espécie de armadilha fixa feita de madeira e posicionada em locais escolhidos com base em critérios relacionados à dinâmica da maré.

A pesca de rede ou de curral é um fator utilizado para diferenciar os pescadores, de maneira geral, classificados como artesanais ou tradicionais, tendo em vista o tipo de pesca em que se especializaram. Neste caso, a pesca de rede e a pesca de curral. Para os pescadores que atuam utilizando, preferencialmente, a rede é atribuída a denominação de redeiros, enquanto que os pescadores que têm no curral sua principal arte de pesca são denominados de curralistas (MANESCHY, 1993).

<b>Tipo</b>	<b>Espécie alvo</b>	<b>Malha (entre nós opostos)</b>	<b>Posição</b>	<b>Modo usar</b>
<b>Gozeira</b>	Pescada-gó	70 mm Monofonilamento	Meia a água	À deriva
<b>Arrastão</b>	Camarão branco e sete barbas	50 mm Monofonilamento	Fundo	Arrastada por 2 pessoas
<b>Serreira</b>	Serra	100 mm Monofonilamento	Superfície	Levada pela maré
<b>Tainheira</b>	Tainha	600 mm Monofonilamento	Superfície	Levada pela maré
<b>Rede de lance</b>	Espécies de pequeno porte	50 mm Monofonilamento	Meia água	Lançamentos breves em forma de cerco
<b>Caiqueira</b>	Tainhas pequenas (pratiqueira)	50 mm Monofonilamento	Superfície	Lançamentos breves em forma de cerco
<b>Malhadeira Pescadeira</b>	Pesca amarela	180 mm Monofonilamento	Meia água/fundo	Arrastada pela maré
<b>Miqueira</b>	Espécie de pequeno porte e de fundo	50 mm Monofonilamento	Fundo	Fixada em um ponto em espera

**Tabela 16:** Especificação de alguns tipos de redes utilizadas pelos pescadores redeiros em Salinópolis e São João de Pirabas.

**Fonte:** Adaptado de Espírito-Santo e Isaac (2012).

O curral, enquanto armadilha fixa de pesca, é um objeto que se identifica de maneira frequente, na paisagem das áreas dessas cidades, onde é possível observar e acessar o mar. Esta armadilha de pesca consiste em cercados construídos de madeira bruta (varas, moirões), instalados em função das correntes de marés, capturando os peixes que seguem o fluxo de enchente e vazante. Sua despesca, como é denominado o ato de retirar o pescado capturado, é feito diariamente (duas vezes ao dia), nos horários de baixamar, que pode ocorrer inclusive durante a noite. O acesso a essas armadilhas em Salinópolis e São João de Pirabas pode se dar por meio do uso de canoas, para as áreas que não secam totalmente com a baixamar, ou a pé, no caso das áreas onde fica totalmente seco. Nestas cidades, portanto, é comum observar, não

apenas a partir dos portos, mas também de outras partes dessas cidades onde é possível adentrar ao mar, o movimento diário de pescadores que, individual ou coletivamente, destinam-se aos currais para efetuar despesca dos currais. Como no caso do senhor Avelino (62 anos), pescador de curral e morador de Salinópolis, que relatou: “Despeco meu curral todos os dias, mesmo de noite. Moro aqui perto da praia. Sempre fui pescador, meu pai era pescador aqui de Salinas. Todo dia tenho peixe pra comer. Quando tem muito vendo pros vizinhos”.

Mesmo que a pesca artesanal desenvolvida a partir da utilização de técnicas e equipamentos considerados tradicionais, com capacidade produtiva reduzida em relação à pesca industrial, não se pode afirmar que o destino da produção seja exclusivamente voltado ao consumo dos pescadores envolvidos nesta tipologia de pesca. Em muitos casos, parte dela é comercializada como forma de conseguir o recurso financeiro para o consumo de outros produtos ou mesmo para pagamentos, em particular, por parte de pescadores de curral.

Com base nesse raciocínio, também se deve ponderar a respeito da participação dos pescadores que atuam nos barcos de pequeno porte (Bpp) e que se especializaram na pesca de rede (redeiros) sobre sua inserção no contexto da pesca industrial, pelo fato de sua produção do pescado se voltar para o mercado. Ainda que isto aconteça, as técnicas de captura, as relações próximas que são a base da formação da tripulação, a baixa produtividade e a baixa presença tecnológica em suas embarcações são aspectos, que, em grande medida, não permitem pensar suas práticas fora do contexto da pesca artesanal.

Por fim, deve-se registrar que a atividade pesqueira (industrial ou artesanal) também se articula a outras não necessariamente visualizadas no espaço destas cidades. É o caso da carpintaria naval, expressa na atuação de alguns poucos sujeitos que atuam na construção e manutenção de canoas e barcos. Esta atividade foi evidenciada de maneira mais clara em Salinópolis, nas proximidades do Porto Grande, durante as observações de campo realizadas no mês de janeiro de 2015. Algumas informações sobre tal atividade, neste

momento, foram adquiridas em conversa com Diego (27 anos)<sup>46</sup>, que trabalhava na reforma de algumas embarcações. A respeito da ocupação desenvolvida por ele na ocasião, é revelado que, em geral, é realizada ali próximo ao porto, para facilitar o deslocamento da embarcação, quando o trabalho está terminado. De fato, neste local se encontrava alguns barcos em aparente processo de reforma e outros aparentemente fora de atividade. Relatou Diego que, a carpintaria naval é uma atividade que se aprende com a família. Na sua, seu pai é o mestre carpinteiro e seus tios, na cidade de Vigia, também atuam na mesma profissão há muito tempo. É que se apreende nesta parte de seu relato: “aprendi o concerto de barcos com meu pais e tios que já fazem isso a muito tempo, lembro desde que era criança. Lembro também do meu avó trabalhando. Eles também fazem barco, hoje menos que antes. A procura mesmo hoje é por concerto, tá caro fazer um barco. A maioria desses barcos que tão aqui parados seus donos são de Salinas mesmo” (Diego (27 anos)).

Este aspecto, ainda que pouco aprofundado, pode ser apontado como um indicativo dos desdobramentos da importância da atividade pesqueira na cidade.

Assim, diante do exposto, buscou-se aqui reconhecer aspectos importantes que envolvem a atividade pesqueira em termos de objetos, ações e relações socioespaciais produzidas nos portos das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, a fim de nos permitirem reconhecer, nestas cidades do litoral do Pará, e a partir dos portos, dinâmicas e processos que atuam na produção de suas espacialidades e temporalidades.

#### **4.5.2. As praias de Salinópolis e São João de Pirabas: lógicas e práticas espaciais distintas.**

Nas cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, as praias também são aqui consideradas como espaços de interação entre o homem e o mar, ou seja,

---

<sup>46</sup> Conversa registrada em diário de campo, por ocasião de trabalho de campo no mês de janeiro de 2015.

nelas, assim como nos portos, é possível apreender objetos e relações que demarcam as espacialidades e temporalidades de diferentes sujeitos sociais que produzem e fazem das praias um espaço social.

Com base na identificação dos espaços de interação dessas cidades com o mar, 5 ambientes de praias foram reconhecidos, 3 em Salinópolis (Atalaia, Maçarico e Corvina) e 2 em São João de Pirabas (Croa Nova e Fortaleza). Vale ressaltar que, nesta última cidade, como já mencionado, as praias não estão interligadas diretamente ao sítio urbano, localizando-se nas extremidades do território municipal, mais expostas ao mar, sendo separadas do município pela baía do Castelo. Em virtude disso, o acesso a estas praias fica limitado às travessias de embarcações, que levam em média 25 minutos (durante a preamar), a partir do núcleo urbano de São João de Pirabas.

Ainda que as praias não se apresentem fisicamente interligadas ao sítio urbano desta cidade, há que se considerar isso, na análise em função dos deslocamentos diários de pessoas entre estes espaços e, de maneira mais específica, em relação à praia de Croa Nova, para onde e de onde tais deslocamentos se dirigiam com maior frequência.

Na praia da Croa Nova, além da beleza natural da paisagem também chama atenção a presença de alguns objetos espaciais que podem ser definidos como residências e/ou ranchos de pescas, todos construídas sobre a zona de praia e todos tendo na madeira e nas folhas de palmeiras (utilizadas principalmente como telhado ou parede) os principais materiais utilizados em suas construções.

Esses objetos espaciais permitem apreender elementos relacionados às formas de uso e relações sociais desenvolvidas na produção desse espaço. De forma clara, as características das habitações remetem à presença de famílias pobres, que têm na pesca tipicamente artesanal sua principal atividade de subsistência e, na figura do pescador artesanal, o principal agente produtor do espaço. Algumas dessas construções também são classificadas como ranchos de pesca, denominação dada ao abrigo utilizado por pescadores que não conseguem

atracar no porto de São João de Pirabas, pelo fato de a maré não permitir, ou seja, por estar em estágio de baixamar.

O movimento natural da maré é também um condicionante espacial e temporal que não pode ser desconsiderado na constituição do tempo social dos pescadores que vivem nesta praia. A saída dos pescadores para o desenvolvimento de suas práticas de captura do pescado ou outras atividades se dá em função do tempo da natureza, seja em seu movimento diário de cheia e vazão, ou ainda de outras variações naturais e cíclicas, com um tempo maior de duração.

A influência do tempo natural ou da dinâmica natural sobre as vidas dos habitantes da Croa Nova pode ser evidenciada nas coisas mais simples, como nos deslocamentos ao núcleo urbano de São João de Pirabas; ou então na execução de atividades consideradas mais complexas como, por exemplo, no processo de instalação ou reparo do curral de pesca, que é realizado durante as marés de lua cheia, dias em que a amplitude do mar alcança os maiores níveis, e na baixamar, o menor, deixando assim os locais onde os currais foram instalados praticamente seco, possibilitando, assim, as condições necessárias para executar uma das atividades; ou ainda, por fim, no período de captura de determinadas espécies, o período de safra como é conhecido, associado ao momento do ano em que a vazão dos rios sobre o oceano é maior. Isso ocorre na Amazônia no momento de maior incidência de chuvas, normalmente de janeiro a março (MANESCHY, 1993).

Nesse sentido, o conjunto de objetos e ações presentes na praia da Croa Nova revela a predominância de lógicas e práticas socioespaciais que reforçam a importância do pescador, da atividade pesqueira e da natureza na compreensão da dinâmica espacial desse espaço. Conjuntamente, tais objetos e ações atribuem a esta praia um conteúdo geográfico que está, antes de tudo, vinculado a uma dinâmica social vinculada a práticas socioespaciais destinadas para a produção das condições necessárias à sobrevivência. Isso faz do mar a fonte principal de recurso alimentar e econômico, já que parte da produção pesqueira

também se destina à comercialização, forma de geração de recurso financeiro para aquisição de outros produtos.

Além desse aspecto, os objetos e ações que caracterizam a organização espacial dessa praia remete também à compreensão do predomínio das formas de usos tradicionais, com destaque para a pesca artesanal, registrando-se apenas algumas poucas e esporádicas iniciativas isoladas ligadas a outros usos desta praia, sobretudo, ao lazer, promovido por alguns visitantes que chegam ao núcleo urbano de São João de Pirabas e buscam visitar e desfrutar das belezas naturais desta praia. Essa informação foi adquirida por ocasião do trabalho de campo realizado nesta cidade, em fevereiro de 2015, junto à senhora Nazaré, moradora da Croa Nova, que veio ao núcleo urbano para procurar a colônia de pescadores com o intuito de agendar serviços médicos. Segundo esta senhora, o movimento de visitantes à praia é muito pouco e ocorre, principalmente, nos finais de semana, quando alguns poucos moradores da cidade resolvem atravessar para passar o dia nesta praia. Por não existir qualquer infraestrutura em termos de venda, é comum eles levarem caixas térmicas com os produtos que vão consumir. Como se apreende de sua fala: “A praia é vazia, vai pouca gente. Uma vez ou outra que uns atravessam pra lá. Levam cerveja, e ficam por lá, depois vão embora” (Nazaré).

Em Salinópolis, de maneira diferente, as praias podem ser todas consideradas de fácil acesso, embora nem todas fiquem localizadas junto ao núcleo urbano. Duas, Maçarico e Corvina, integram o núcleo urbano da cidade, e duas, a praia do Atalaia e do Farol Velho, ficam situadas na ilha, mas com acesso fácil, possibilitado por uma ponte que liga o núcleo urbano à Ilha do Atalaia. A facilidade de acesso às praias foi um fator importante na constituição de Salinópolis, num importante balneário (ou o mais importante) paraense, mas também, para a permanência de algumas práticas espaciais relacionadas a usos ligados à atividade pesqueira. As praias em Salinópolis são espaços que não podem ser desconsiderados na tentativa de compreensão da dinâmica socioespacial desta cidade litorânea.

Diante dessa compreensão, duas praias de Salinópolis se apresentam como exemplos de espaços emblemáticos da realização de práticas espaciais distintas de uso e apropriação, são elas as praia do Maçarico e do Atalaia. Pode-se afirmar que dentre as três praias existentes na cidade, é a do Maçarico a que possibilita o acesso mais fácil. Sua localização está praticamente em contato com os objetos urbanos, separada apenas pela presença de um terreno de planalto, sobre o qual foi construído uma avenida, o primeiro hotel e primeiras residências de veraneio da cidade.

Ainda que a praia do Maçarico se apresente como a de mais fácil acesso para quem está no núcleo urbano, não é a mais frequentada por veranistas e/ou turistas, nos períodos em que Salinópolis recebe o maior número de visitantes. Fatores como a ausência de restaurantes ou bares e outras infraestruturas ligadas ao consumo, ou ainda, a impossibilidade da entrada de veículos na área de praia, podem ser associados à baixa utilização dela no contexto da lógica do veraneio vivenciado pela cidade, nos meses de julho.

Isso não significa dizer que essa praia esteja ou permaneça alheia à dinâmica socioespacial imposta pelo veraneio ou que nela não se identifiquem formas de usos e relações ligadas a esse contexto. Exemplo disso são as travessias e passeios de canoas que partem dela (principalmente na baixa mar) no sentido da praia do Farol Velho e dos canais de maré que penetram e separam a parte continental da cidade da parte insular. Esses passeios e travessias são feitos por pescadores proprietários de canoas que, durante o mês de julho, organizam-se e preparam adaptações em suas pequenas embarcações para fazer este tipo de serviço.

De acordo com Jonas, pescador de 57 anos, em informação registrada no diário de campo em 20 julho de 2016, por ocasião de um desses passeios, a atividade desenvolvida por ele e outros pescadores não tem muito tempo, aproximadamente 7 anos. Segundo ele, já há uma organização de uma pequena associação, mas com ações ainda muito tímidas, restringindo-se ao cadastro dos pescadores que vão atuar na execução do serviço e na realização de algumas reuniões que acontecem normalmente antes de julho, para combinar valor da



travessia e do passeio, entre outros assuntos. Jonas destaca que “o veraneio é período de ganhar dinheiro pro morador de Salinas. Tem gente que vai pra orla vender coco, água mineral, trabalhar nas vendas. Já fiz isso também. Mas hoje fico aqui na travessia, no passeio. Mas não é todo dia. Tem dia da semana que é fraco, aí vou pescar. Fico aqui mais quando vai chegando o fim de semana, quando tem mais gente” (Jonas).

No ano de 2016, o valor da travessia para a praia do Farol Velho custava R\$ 5,00, por pessoa, enquanto que o passeio que percorre os canais de maré custava R\$ 15,00 por pessoa, com a duração de aproximadamente 40 a 50 minutos. Segundo o Jonas, durante o mês de julho, ele divide seu tempo entre esta atividade e a pesca. Isso porque não é sempre que há pessoas para atravessar. Em virtude disso, de segunda a quinta, trabalha na pesca; de sexta à domingo, dias de maior movimento, atua na praia do Maçarico (quando a maré está baixa) ou em frente da Praça do Pescador (quando a maré está cheia).

Em função das características naturais da praia Maçarico (grande extensão da faixa de areia, sobretudo quando a maré está baixa, ondas com pouca energia e correntes fracas) durante o mês de veraneio, esta praia atrai, preferencialmente, os visitantes que buscam tranquilidade e segurança, principalmente, quando estão acompanhados de crianças ou idosos. A impossibilidade da entrada de veículos na praia também é outro fator importante para a preferência de alguns veranistas por ela.

Essa praia também é a mais frequentada pelas famílias de moradores da cidade, não apenas durante o mês de julho, mas ao longo do ano, sobretudo, nos finais de semana. É o principal local de lazer da população local, no sentido do banho de mar, do encontro para o futebol, e, na sua extremidade, já no limite com a praia da Corvina, para a prática do surfe por parte de alguns jovens.

Concomitante a esses usos, deve-se registrar, também, a presença de outros, sobretudo, aqueles ligados à prática da pesca artesanal (mais evidente fora dos períodos ligados ao veraneio). A presença de alguns currais (armadilha fixa de pesca) e pequenas canoas, juntamente com a atuação dos pescadores neste local (jogando redes, despescando os currais ou catando sarnambis)

revelam a atribuição de outro conteúdo social à praia do Maçarico, que não necessariamente sucumbe aos usos sociais ligados às práticas de lazer e recreação.

Nessa praia, tais práticas sociais e seus respectivos sujeitos coexistem segundo suas temporalidades, um produto do contexto do veraneio, no qual a praia é, sobretudo, o espaço do lazer e da diversão; e a outra, resultado de uma prática histórica ligada muito mais à reprodução material, que remonta inclusive ao início da formação da cidade de Salinópolis, a pesca, que tem na praia do Maçarico também um espaço para sua realização. São temporalidades que, neste espaço, expressam ritmos distintos. Os dos veranistas estão associados ao tempo destinado a diversão que a praia pode possibilitar, em grande medida atrelado à duração do período destinado à diversão que ocorre, sobretudo, durante o dia. E a do pescador, cujo tempo está atrelado ao tempo da maré, que pode ser tanto durante o dia quanto à noite, como no caso da despesca dos currais e do lançamento de rede.

Em algum momento, ainda que esta duração não ultrapasse o tempo de uma travessia ou de um passeio de canoa, estes sujeitos e temporalidades se encontram, reforçando, de um lado, a lógica de apropriação da natureza que se materializa nas práticas sociais inerentes ao veraneio e, de outro, revelando a busca de inserção a tal contexto por parte dos pescadores/barqueiros, a partir da utilização de seus conhecimentos e instrumentos que têm na pesca sua principal vinculação.

De maneira diferente, a praia do Atalaia, apesar de estar afastada cerca de 12 km do núcleo urbano de Salinópolis, é a praia preferida pela maior parte dos veranistas que visitam a cidade. Em termos de atrativos naturais, pode-se destacar os pouco mais de 10 km de praias, a pouca variação do nível do mar na baixamar (quando comparada a praia do Maçarico e da Corvina) influenciando pouco na distância para o banho de mar, e a atuação de ondas com maior energia (proporcionando banhos mais agitados e a prática de esportes radicais). Além disso, há, nas proximidades desta praia, outros ambientes marinhos que também

podem ser utilizados na prática de diversão e lazer do veranista, como no caso das dunas, localizadas a poucos metros da praia.

Além desses atrativos naturais, talvez seja possível afirmar que, uma das principais motivações para a preferência pela praia do Atalaia, por parte da maioria dos veranistas, esteja associada à possibilidade de se adentrar nela com veículo, uma das poucas no Brasil onde tal prática é permitida. O número de veículos é tanto no período de veraneio a ponto da praia ser espaço de atuação de agentes de trânsito do departamento estadual (DETRAN-PA), para organizar o tráfego, estabelecendo faixas exclusivas para entrada e retorno, bem como, para fiscalizar e prevenir acidentes (o que não é raro acontecer).

Acrescenta-se, ainda como atrativos, as mais de 30 barracas localizadas ao longo da parte direita da praia e que funcionam com bares e restaurantes para atender os banhistas. Estes, normalmente, ocupam as mesas das barras colocadas na área de praia, onde também os veículos ficam estacionados. Para garantir o atendimento dos veranistas, atendentes ou garçons deslocam-se entre as barracas e os clientes, atravessando uma pseudo avenida estabelecida também entre os clientes e as barracas.

Esses funcionários trabalham nesses estabelecimentos principalmente nos períodos de maior presença de visitantes na cidade (meses de julho e dezembro, e feriados prolongados). De acordo com informações registradas em diário de campo, já nos últimos dias do mês de julho (29/07/2016), quando o número de veranistas começa a se reduzir, nenhum atendente trabalha de carteira assinada. Geralmente recebe, por semana, de R\$ 250,00 e R\$ 300,00, conforme as vendas. Trabalha (nem sempre na mesma barraca) mais durante os meses de julho e dezembro, sendo o primeiro sempre mais intenso em termos de trabalho. Foi o que relatou Augusto (31 anos), entre um atendimento e outro, no dia acima mencionado. Assim relatou ele: “Nós não trabalha de carteira assina, pelo menos eu nunca trabalhei. E já trabalhei em várias barracas aqui do Atalaia. Sempre é assim” (Augusto).

Mas a ocupação da praia do Atalaia não se restringe apenas ao dia e aos serviços oferecidos pelas barracas. A praia também é, literalmente, palco de

entretenimento noturno. É nela que, em julho, o mês representativo do verão no estado do Pará, a iniciativa de empresários locais e nacionais promove organização de infraestruturas para a realização de shows com nomes de artistas em evidência no cenário nacional. No entorno da estrutura onde o show se realiza, também se estabelece um conjunto de trailers e bares (em geral estruturas metálicas e montáveis) voltados para a comercialização de lanches e bebidas, que funcionam somente durante os shows.

De forma conjunta, todos esses objetos, usos e relações socioespaciais identificadas na praia do Atalaia ressaltam os elementos que caracterizam parte do que se está interpretando como período de veraneio. Diferentemente do que se apresentou sobre a praia do Maçarico, não há indícios, pelo menos não neste período, de outras temporalidades que não as ligadas ao contexto de veraneio. Trata-se de um tempo social caracterizado pela lógica de uso da praia e da cidade, imposta por quem é de fora, cujo ritmo é ditado pelas necessidades ligadas ao consumo, ao lazer e ao entretenimento proporcionado pelo período.

Por fim, não se deve deixar de mencionar a presença, ao longo da praia do Atalaia, de algumas mansões, que reforçam uma perspectiva de uso e ocupação deste espaço, ligado ao contexto de veraneio. Pode-se afirmar, ainda, que, residências de veraneio, juntamente com condomínios verticais e horizontais, loteamentos, hotéis e projetos de resorts e parques aquáticos fazem da ilha do Atalaia o local onde melhor se observa ações e relações sociais que se firmam a uma dinâmica socioespacial cada vez mais vinculada à temporalidade moderna e ao mercado, minando, assim, qualquer resquício de práticas espaciais ligadas a outras perspectivas de relação com o mar, como no caso atividade pesqueira tradicional.

#### **4.5.3. As orlas marítimas: espaços de contemplação, consumo e entretenimento.**

Resta falar de um terceiro espaço representativo da interação entre a cidade e o mar, o qual, neste trabalho, interpreta-se no espaço urbano das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas como orlas marítimas. O sentido de orla aqui não é interpretado simplesmente com base na ideia que a considera como a faixa de interação ou contato entre a terra e mar, ou seja, a interpretação não está pautada somente na noção ou perspectiva físico-territorial que o termo geralmente remete.

Para além desse critério, interpreta-se a orla marítima como um espaço social de interação com o mar, que se define a partir das diversas formas de usos, permitindo relacionar sua dinâmica socioespacial com a atuação dos diversos sujeitos que dão movimento e sentido também diversos. É o que se busca ressaltar a partir da consideração da orla de São João de Pirabas e do “Complexo Turístico Orla do Maçarico”, em Salinópolis.

Em São João de Pirabas, a área aqui compreendida como orla, ressalta o contato com o mar, como inicialmente sugere sua concepção. Além desta característica que imediatamente se percebe na paisagem, a presença de objetos como o trapiche, o teatro, os quiosques, a praça e as quadras poliesportivas remetem a uma organização do espaço destinada ao desenrolar de ações e relações socioespaciais ligadas à contemplação do mar, ao lazer, diversão e aos diversos encontros ali possíveis. É espaço oficialmente denominado pelo poder municipal como “Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé”.



**Foto 21:** Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé.

**Fonte:** Karine (2015).

**Comentário:** Vista do Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé e, ao fundo, a Baía da Fortaleza.

A estrutura denominada de teatro “Maria Pajé” é onde são realizadas as festas, bailes dançantes e outros eventos (festivos ou não). Suas pinturas fazem referência a algumas festividades da cidade (Festa do Rei Sabá) e as belezas naturais de suas praias. No seu entorno, alguns quiosques se fazem presentes com a função de atuarem como lanchonetes para atender demandas mínimas dos frequentadores da orla.

O trapiche dessa orla, diferentemente do que se observou em relação ao estabelecido no porto, não é uma estrutura destinada à atracação de embarcações ou às atividades ligadas à pesca. Sua presença parece se destinar mais às ações de contemplação da Baía do Castelo, do mar e do horizonte, ou ainda, ao banho de mar, em geral, praticado por crianças e adolescentes. A prática de esportes também é garantida, neste espaço, por meio da presença das quadras poliesportivas, práticas estas desenvolvidas principalmente nos fins de tarde por crianças, jovens e adolescentes da cidade de São João de Pirabas.

De acordo com o representante<sup>47</sup> da Prefeitura Municipal de São João de Pirabas, a construção do “Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé” foi uma

---

<sup>47</sup> O representante da Prefeitura Municipal de São João de Pirabas em questão era o secretário municipal de meio ambiente, que, na ocasião, atuava como o principal representante do poder

tentativa de inserir o município no contexto da dinâmica do veraneio balnear ou ao turismo, no contexto das políticas públicas de turismo voltadas ao polo turístico Costa Atlântica ou Amazônia Atlântica, mas cujos resultados não foram aqueles esperados pela administração pública municipal. Ainda conforme este secretário, apesar do potencial turístico do município, a atividade é quase que inexistente, não apresentando qualquer contribuição em termos de geração de renda para a cidade ou para o município. Em sua entrevista (realizada no dia 02/08/2016), o secretário Alan (36 anos), ressalta que, atualmente, em função da desaceleração da atividade pesqueira, o poder público municipal tende a fomentar a atividade turística.

[...] hoje com a escassez e a pesca apoiada na região, que vem do Maranhão principalmente da família Sarney, essa pesca industrial tem diminuído consideravelmente o peixe aqui do município; a ponto de que, uma pesquisa que nos próximos vinte anos o peixe vai sumir, tanto é que a pesca de alto mar já está indo para o limite do Amapá e do Marajó que já não tem mais aqui [...] Outra, a Pricomar, que é uma fábrica instalada aqui, acaba que ela está na beira da falência e vez ou outra o ministério do trabalho vem e notifica e multa [...] Fora isso, deixa eu te dizer a questão que até então tinha um processo de pseudo escravidão do patrão da pesca, que tem o processo de mais valia que acaba criando uma dependência do trabalho, significa que o cara vai deixa o rancho aqui vai para outro lá, quando chega nunca compensa o pagamento e ele fica sempre em débito, só que as pessoas têm que colocar na justiça do trabalho e muitos patrões ficaram sem barco na sentença, então, muita gente está com medo de manter essas pessoas.[...] então, a tendência hoje é que a prefeitura, o poder público tem que potencializar o turismo e a pesca esportiva, isso o quanto antes para que a gente não tenha uma quebra (Jean 36).

Esse aspecto é importante para apreender a dinâmica social da orla “Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé”, caracterizada, sobretudo, pelos usos cotidianos de seus moradores em práticas de lazer, recreação e contemplação da natureza. Trata-se, nesse sentido, de uma dinâmica social

predominantemente produzida e induzida pelas ações e relações dos sujeitos locais, cujas lógicas não estão interligadas ou são ditadas por demandas externas, pautadas, por exemplo, nas formas de lazer mediadas pelo consumo de produtos e serviços.

Por fim, deve-se mencionar que, nessa orla, nem todos os objetos espaciais da paisagem fazem referência às práticas de lazer e recreação, registrando-se, por exemplo, a presença de algumas residências e a sede da Colônia de Pescadores de São João de Pirabas. Entidade que presta serviços de assistência social e médica aos pescadores associados da cidade e do município de São João de Pirabas.

Em Salinópolis, a noção de orla difere da em São João de Pirabas. O que se interpretando nesta cidade como orla corresponde ao “Complexo Turístico Orla do Maçarico”, obra inaugurada em dezembro de 2002, pelo governo do Pará, no âmbito do projeto Novo Pará. A orla foi construída com a finalidade principal de alavancar a atividade turística na cidade e desenvolvimento econômico no Pará.

Pode-se dizer que a primeira diferença que se identifica em relação à orla de São João de Pirabas diz respeito à conhecida definição pautada na compreensão de espaço físico de interação terra-mar. Isso porque, ao pé da letra, o local onde a orla em destaque foi construída não é, exatamente, uma área de contato imediato como o mar. Entre eles, ao longo de toda a orla, fazem-se presentes, de forma alternada, ambientes de dunas ou de manguezais. Nesse espaço, alcança-se o mar, no caso a praia da Corvina, por meio de uma ponte que corta o terreno lamoso e a vegetação de mangue que caracteriza o ambiente de manguezal.

Outra diferença está relacionada ao tamanho da orla. A obra tem 2 km de extensão e uma área de estimada em 130.000 m<sup>2</sup>. Soma-se, ainda, a este aspecto, a quantidade de objetos espaciais nela presentes. Pode-se listar, por exemplo, um grande número de bares e restaurantes, pizzarias, sorveterias, lanchonetes, galerias de lojas (confeções, acessórios e artigos de decoração), além de um calçadão e ciclovia, que corresponde à extensão da orla, pequenas áreas com equipamentos de ginástica e playground. Trata-se de uma moderna



estrutura física que oferece variadas opções de serviços ligados à prática do lazer, consumo e do entretenimento noturno pós-praia. Além desses objetos já estabelecidos, juntam-se outros que são instalados no espaço, durante o período de veraneio, dentre os quais podem ser apontados: parque de diversões, praças de alimentação e palco para shows.



**Foto 22:** Complexo Turístico Orla do Maçarico (Salinópolis-PA).

**Fonte:** site: <[www.agenciapara.com.br//acesso](http://www.agenciapara.com.br//acesso)>: acessado em 05/02/2016.

**Comentário:** Vista da organização do Complexo Turístico Orla do Maçarico, durante o mês de veraneio.

E, por fim, uma terceira diferença está relacionada à sua dinâmica socioespacial. No “Complexo Turístico Orla do Maçarico”, o conjunto de objetos e as ações sociais, a partir deles evidenciadas, revelam uma dinâmica espacial mais complexa do que a observada na orla de São João de Pirabas. Se nesta orla, os sujeitos e as práticas espaciais que lhe atribuem usos e conteúdos sociais são reconhecidamente locais, na orla de Salinópolis já não se pode afirmar o mesmo. A orla desta cidade é, sobretudo, um espaço dinamizado a partir das práticas espaciais de sujeitos sociais que não são moradores. O veranista e/ou o turista é o principal sujeito social presente neste espaço. São as suas demandas

por lazer, entretenimento e consumo que dão sentido e significado social ao “Complexo Turístico Orla do Maçarico”.

Durante o período de veraneio, pode-se dizer que a dinâmica socioespacial da cidade de Salinópolis é ditada pelas práticas espaciais dos veranistas. O “Complexo Turístico Orla do Maçarico” talvez represente bem essa afirmação. É somente durante esse período que este espaço apresenta a função e o conteúdo social para o qual foi criado.

Fora do período mencionado, a dinâmica da orla fica reduzida a um funcionamento mínimo, possibilitado a partir de alguns poucos restaurantes e bares, normalmente, também são moradias do proprietário, os quais oferecem serviços aos frequentadores locais e/ou aos poucos visitantes de municípios próximos que, eventualmente, estão na cidade nos finais de semana e feriados. Nesse sentido, grande parte dos serviços presentes na orla, durante grande parte do ano fica restrito, a alguns poucos moradores de Salinópolis, tendo em vista os elevados preços dos produtos comercializados.

A participação de grande parte da população local, na vivência desta orla, não apresenta o mesmo significado para o qual este espaço foi criado, ou seja, o lazer, o entretenimento e o consumo. Para uma parte significativa da população, o “Complexo Turístico Orla do Maçarico” representa uma possibilidade de renda nos meses de julho e dezembro. Muitos atuam como trabalhadores temporários nos mais diversos estabelecimentos presentes no espaço. Empregam-se, principalmente, para trabalhar como vendedores(as), garçons, caixas, auxiliar de cozinha, entre outras funções.

Muitos, ainda, desenvolvem, nesse período, atividades econômicas informais, atuando, na maior parte dos casos, como vendedores ambulantes, compondo a paisagem da orla com carrinhos de pipoca, caixas de isopor (para a venda de coco, cervejas e refrigerantes em lata, e água mineral), carrinhos de comidas regionais (tacacá, maniçoba, vatapá, caruru), bancas de bombons, carros de lanche etc. Não raro, como registrado em diário de campo, muitos destes ambulantes são aposentados (homens e mulheres) e pescadores. A estes, juntam-se também vendedores ambulantes de outros municípios e mesmos de

outros estados que, aproveitando a estrutura de seus veículos, comercializam produtos importados, roupas, redes, dentre os produtos. Foi o que revelou os questionários aplicados.

Para uma parte dos salinopolitanos e moradores de outros municípios paraenses, a orla (mas também outro espaço, como as praias) representa uma possibilidade de renda extra, ainda que restrita aos meses de julho e dezembro. Chama atenção na orla, a quantidade de pessoas envolvidas em atividades informais. Mesmo os que não estão trabalhando como ambulantes, como no caso de garçons e vendedores de bares e restaurantes, não podem ser dissociadas desse tipo de trabalho, haja vista que, em função do caráter sazonal do movimento da orla, muitos proprietários de estabelecimentos comerciais não assinam a carteira desses trabalhadores. É o que se registrou a partir de conversa informal com alguns garçons.<sup>48</sup>

Mas a orla também é um espaço de oportunidade de negócios. Não é raro encontrar, no “Complexo Turístico Orla do Maçarico” (assim como em muitas partes da cidade), comerciantes de muitas partes do Brasil. Um exemplo são as galerias, espaços organizados para a comercialização de produtos diversos (redes, roupas, utensílios, objetos de decoração, bijuterias, moveis, etc.) por empresas ou pequenos empresários do Pará e de outros estados brasileiros.

Iniciativas individuais também são identificadas nesse sentido. Dentre esses casos, destaca-se, como exemplo, a venda de hambúrguer artesanal do senhor Mário Neto (42 anos), morador de Araguaína (TO), que quase todos anos vem à Salinópolis. Segundo suas informações<sup>49</sup>, sua família já frequenta a cidade há mais de 20 anos, o mesmo tempo em que são proprietários de uma residência no bairro do Caranã. O ano de 2016 foi o primeiro ano que colocou em prática a atividade. Em seu relato destaca: “minha família já tem casa aqui faz um tempo,

---

<sup>48</sup> Informação registrada em diário de campo no dia 05/07/2016, a partir de conversa com (Erick, 24 anos) que atua como garçom no restaurante “Goiano”. Nesta ocasião, outros também confirmaram que trabalham nas mesmas condições e disseram não conhecer casos dentre os colegas de outros estabelecimentos comerciais, onde se trabalha de forma regular.

<sup>49</sup> Esta informação foi adquirida por ocasião de trabalho de campo no “Complexo Orla do Maçarico”, registrada em questionário aplicado aos ambulantes.

meu pai comprou acho que em 2000. Como agente vem quase todo ano, resolvi tentar um por fora. Coloquei aqui esse carrinho de hamburgue artesanal” (Mário Neto).

O “Complexo Turístico Orla do Maçarico” é um dos espaços que melhor sintetiza a dinâmica socioespacial de Salinópolis, seja no período de veraneio, seja, ainda, no restante do ano. Durante o veraneio, uma diversidade de sujeitos sociais atua neste espaço, a partir de lógicas sociais distintas, mas que ali se encontram. Pode-se dizer que todos esses sujeitos estão ligados à orla pela temporalidade imposta pelo veraneio que, ao mesmo tempo, estabelece formas heterogêneas e desiguais de participação. Neste sentido, este espaço da cidade, que, apesar de não estar fisicamente ligado ao mar, também pode ser interpretado como um produto da relação cidade e mar, a partir da lógica do veraneio, suscita uma dinâmica socioespacial que tende a fazer distinção dos sujeitos sociais e de suas práticas socioespaciais.

#### **4.6. Salinópolis e São João de Pirabas: maritimidades urbanas da Amazônia.**

As cidades litorâneas de Salinópolis e São João de Pirabas, ao serem analisadas para além do mundo do aparente, ou seja, para além da paisagem e/ou de sua localização absoluta (a localização à beira-mar), apresentam-se não apenas como formas geográficas, mas, sobretudo, como formações urbanas que se revelam como formas-conteúdo (SANTOS, 2002b).

Nessas cidades, os sistemas de objetos e de ações que constituem o espaço (SANTOS, 2002b) apontam para a importância do mar como atributo espacial indispensável para a compreensão de suas dinâmicas socioespaciais. Na análise desta pesquisa, a importância desse atributo geográfico ficou evidente a partir, principalmente, da abordagem dos portos, praias e orlas marítimas dessas cidades. Foi nestes espaços que melhor se puderam identificar os conteúdos socioespaciais que derivam das diversas formas de apropriação e interação social com o mar expressos, principalmente, nas características assumidas no âmbito do

processo de estruturação de atividades socioeconômicas, pautadas principalmente na pesca e no veraneio e/ou turismo balnear. É em grande medida, a partir da dinâmica e das racionalidades socioespaciais dessas atividades que se torna possível reconhecer as relações estabelecidas entre a sociedade e o mar, nessas cidades litorâneas paraenses, as quais também permitem diferenciá-las, tendo em vista sua importância para cada uma delas.

Por considerar o mar como o atributo geográfico importante para compreender os desdobramentos das atividades socioeconômicas e dinâmicas socioespaciais das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, trata-se aqui do conjunto de objetos, ações e relações nelas evidenciados, bem como as espacialidades e temporalidades nelas produzidas como constituintes e/ou integrantes da ideia de maritimidade<sup>50</sup>.

A ideia de maritimidade remete ao conjunto de práticas, ações e relações que resultam das representações de uma determinada sociedade em relação ao mar e ao marítimo (DESSE, 1996). Esta ideia decorre das análises voltadas à compreensão das representações (alimentadas pelos fluxos de informações) ligadas ao fenômeno de valorização dos espaços litorâneos, no âmbito das modernas perspectivas de ocupação do litoral (turismo e veraneio), cuja disseminação contribuiu diretamente para o processo de fortalecimento e, ao mesmo tempo, redefinição das relações sociais nos espaços litorâneos, em particular, no que toca à relação cidade e mar nos trópicos.

No bojo de desse processo de valorização dos espaços litorâneos e de redefinições de suas práticas marítimas, Desse (1996) ressalta a existência de uma maritimidade que se apresenta e é definida como externa. Neste caso, tal característica advém de demandas externas ao espaço marítimo ou à cidade litorânea, geralmente, apresentando-se a partir de uma organização espacial voltada ao estabelecimento de objetos espaciais, cujos conteúdos estão associados ao turismo balneário, o qual, dentre as ações mais conhecidas, está a

---

<sup>50</sup> A ideia de maritimidade tem como inspiração a formulação elaborada por Dantas (2004; 2006), para pensar a realidade da cidade Fortaleza/CE. Trata-se tão somente de inspiração, haja vista as notórias diferenças entre esta realidade urbana do litoral cearense e as cidades aqui analisadas.

urbanização da orla marítima de muitas cidades. Essa perspectiva de maritimidade, por meio de ações como essa, tem como finalidade abrir a “cidade para o mar”, produzindo uma paisagem que tem como objetivo promover a concepção do “mar espetáculo” (DESSE, 1996).

Essa maritimidade, no processo de valorização dos espaços litorâneos, segundo Desse (1996), tende a se opor e a rejeitar a concepção de maritimidade originária (autóctone) dos espaços à beira-mar, entendida como uma maritimidade interna ou tradicional, cujas práticas marítimas foram produzidas por comunidades locais, a exemplo das diversas modalidades da pesca artesanal. Face à velocidade da expansão do o turismo balneário, a maritimidade externa tende a se realizar, gradativamente, em detrimento das populações tradicionais marítimas que, na perspectiva deste autor, são os sujeitos sociais excluídos ou tratados como indiferentes em meio a esta forma.

Nesse sentido, a atual ocupação dos espaços marítimos, a partir da lógica do turismo balneário, corresponde ao processo de produção de uma maritimidade que é destinada aos turistas e que tende a não ser vivenciada pelas populações tradicionais, ou seja, neste processo, tende-se à produção de um espaço marítimo concebido, em detrimento daquele que é percebido e vivido pelos grupos sociais que habitam as cidades à beira-mar.

Nesta compreensão, a ideia de maritimidade permite apreender os elementos constitutivos da relação da cidade com o mar que marcam o processo de produção das cidades de Salinópolis e São João de Pirabas. Pelo exposto até o momento sobre essas cidades do litoral do Pará, sobretudo, a partir da abordagem dos seus objetos, ações e relações socioespaciais, no âmbito de suas dinâmicas urbanas, é possível reconhecer alguns dos elementos que constituem as perspectivas de maritimidades relacionadas aos espaços marítimos, ainda que com algumas especificidades.

As dinâmicas socioespaciais de São João de Pirabas, analisada a partir do porto, da praia e da orla, bem como das relações socioespaciais nele produzida, de maneira clara, parece apresentar elementos que permitem pensá-la a partir da concepção definida como maritimidade interna e tradicional. A ausência

de uma dinâmica socioespacial ligada ao veraneio ou ao turismo balnear, bem como, de infraestruturas urbanas e serviços ligados a essas lógicas, talvez seja o argumento mais contundente.

Espaços como a orla da cidade (Complexo Cultural e Poliesportivo Maria Pajé) e a praia da Croa Nova que, no contexto de valorização dos espaços marítimos pela lógica do turismo, poderiam se apresentar como espaços potenciais, revelam nitidamente formas de usos e dinâmicas sociais que podem ser interpretadas como práticas marítimas tradicionais. Tais espaços não foram, pelo menos não por enquanto, apropriados por práticas espaciais resultantes da lógica ou intencionalidade que buscam “abrir a cidade para o turismo/veraneio”. Nelas, as espacialidades produzidas estão diretamente ligadas aos sujeitos sociais que fazem parte de uma população tradicional, que guardam profundas raízes históricas e culturais, pautadas em saberes e técnicas herdadas de grupos indígenas, negros e mestiços, que se materializam nas formas como se relacionam com o mar e os mais diversos ambientes marinhos, considerados como fontes de recursos para a reprodução.

Caracteriza, ainda, esses espaços, a temporalidade de seus sujeitos sociais. Tanto a praia quanto a orla revelam ritmos de vida que podem ser compreendidos como ainda muitos influenciados pelo tempo da natureza, no caso, pelos regimes e sazonalidades inerentes à dinâmica da maré. Em grande medida, também se refletindo no tempo lento da cidade, em oposição à ideia de tempo rápido (SANTOS, 2002a), das cidades mais interligadas ao contexto espaço-temporal técnico-científico-informacional, refletido na pouca modernização do território.

A ideia de maritimidade interna ou tradicional, proposta por Desse (1996), também encontra eco em São João de Pirabas, a partir da presença do porto pesqueiro e do desenvolvimento da pesca. O porto e a atividade pesqueira (e seu complexo conjunto de relações socioprodutivas) se apresentam com a forma e conteúdo socioespacial mais representativos desta cidade litorânea do Pará. É nessa parte da cidade e, a partir dessa atividade, que melhor se evidencia a prática marítima proeminente na produção do espaço.

De forma conjunta, a atividade pesqueira artesanal e a industrial reafirmam a importância da pesca e do porto no contexto urbano da cidade. De um lado, a pesca artesanal ainda persistindo como meio de reprodução social de grande parte dos habitantes que têm, no mar, sua principal fonte de subsistência. De outro, a indústria pesqueira, representado por uma única unidade industrial – a Princomar S/A, e, na compreensão do pesquisador desta pesquisa, pela pesca promovida principalmente pelas embarcações de médio e grande porte (as que apresentam comprimento maior que 12 m e capacidade de carga acima de 20 toneladas), cuja produção se volta totalmente para a comercialização.

Vale ressaltar que, apesar da presença da unidade industrial, no porto, e da prática da pesca industrial, esse espaço não concentra a centralidade urbana da cidade, tampouco é espaço de disseminação de relações sociais consideradas modernas. De forma diferente, com exceção da unidade industrial, esta parte da cidade é demarcada por sociabilidades mais orgânicas e próximas, bem como por um conjunto de formas espaciais (mas também fluxos e relações) que suscitam a estruturação de um circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004).

Ao que parece, a atividade pesqueira de caráter industrial (ainda que expressa a partir de estruturas e relações produtivas diferenciadas, segundo a lógica da reprodução do capital) não imprimiu mudanças significativas na relação da sociedade com o mar nessa cidade. Isso permite com que, em grande medida, a pesca artesanal continue como importante atividade socioeconômica, mas, também, meio de reprodução das relações tradicionais de produção ou de um modo de vida tradicional, para a maior parte dos moradores da cidade. A proporção de números de associados na colônia de pesca (pouco mais de 7000) e o número de habitantes da cidade (10.487) corroboram com essa afirmação.

A perspectiva tradicional é aqui entendida como uma dimensão que se manifesta, primeiro, a partir da reprodução de um modo de vida que está baseado, ainda hoje, essencialmente, na estrutura social familiar, que direciona o resultado de sua produção econômica, neste caso, a pesca, quase que totalmente para a subsistência, com uma fraca integração mercantil (STOCKINGER, 2001). E, segundo, a partir da organização do tempo e do espaço por parte de



populações tradicionais que, no caso dos pescadores, revela-se na execução de práticas que remontam às experiências e conhecimentos aprendidos, repassados por gerações acerca de técnicas, locais e períodos ligados à pesca.

De acordo com Giddens (1991, p. 44), entre as populações e/ou culturas tradicionais o “[...] passado é honrado e seus símbolos valorizados porque contêm e perpetuam experiências de gerações”. Para este autor, a tradição consiste em uma maneira de monitoração da ação com a organização tempo-espacial da comunidade. Nesse sentido, a concepção de tradição “[...] é uma maneira de lidar com tempo e o espaço, que insere qualquer experiência particular dentro da continuidade do passado, presente e futuro, sendo estas, por sua vez, estruturados por práticas sociais recorrentes” (GIDDENS, 1991, p. 44).

Mas Giddens (1991) também ressalva que não é possível pensar a tradição como inteiramente estática. Isso porque, ela tem que se reinventar a cada nova geração, conforme esta assume sua herança cultural das precedentes. Isso significa dizer que, voltando para a realidade de São João de Pirabas, sua população tradicional (representada pelos pescadores artesanais) não se encontra paralisada no tempo, ou mesmo, alheia ao movimento geral da história.

Diante desses elementos, ainda que pouco aprofundados, entende-se ser possível sugerir, pensar e associar a cidade de São João de Pirabas à ideia de maritimidade interna ou tradicional (DESSE, 1996). Isto significa pensá-la e/ou identificá-la a partir de um determinado perfil sociogeográfico.

Para essa cidade do litoral do Pará, parece adequado considerar, como elementos espaciais constituintes de seu perfil as práticas marítimas (que também são práticas socioespaciais) ligadas à atividade pesqueira, consideradas como predominantes neste espaço, e disseminadas a partir das temporalidades ligadas à pesca artesanal e a pesca industrial: os objetos, ações e relações socioespaciais produzidas a partir da cidade e para os sujeitos sociais locais da cidade; as temporalidades sociais associadas, ainda, fortemente influenciadas pelo tempo da natureza, como as variações diárias e sazonais da maré, que expressam uma relação de simbiose entre sociedade e natureza, ou melhor, entre a sociedade e o mar, cuja principal marca é a produção de um conhecimento

histórico dos ciclos e dinâmicas desse ambiente natural; o porto como principal espaço de interação da sociedade com mar na cidade, assim como o mar também representa a fonte primordial de recursos naturais; o predomínio de formas tradicionais de apropriação das praias; o modo de vida tradicional, que caracteriza a cidade pela predominância de um tempo lento no que concerne à circulação, pois ainda que a rodovia represente a principal via de articulação de São João de Pirabas com a capital e outras cidades do estado, a cidade não vivencia uma temporalidade mais acelerada.

Em grande medida, esses elementos acima elencados refletem a importância de considerar a inter-relação entre a natureza (mar) e a tradição, na dinâmica socioespacial de São João de Pirabas. São esses elementos que, conjuntamente, na compreensão desta pesquisa, possibilitam denominar esta cidade do litoral do Pará, ainda, que, momentaneamente, de cidade marítima, para assim fazer menção a uma formação urbana que se define como uma forma-conteúdo (SANTOS, 2002b), cujas formas e relações espaciais revelam uma interação entre a cidade e o mar (expressa em termos econômicos e socioculturais). Interação esta, marcadamente constituída pela predominância das práticas marítimas tradicionais que, dentre outros aspectos, atribuem à dinâmica desta cidade um tempo lento e um conjunto de sociabilidades orgânicas, conformando, assim, uma maritimidade tradicional no litoral do Pará.

Por outro lado, em Salinópolis, de maneira diferente do que se ressaltou em relação a São João de Pirabas, acredita-se, nesta pesquisa, ser possível falar de uma cidade cuja dinâmica socioespacial já expressa elementos da ideia de uma maritimidade externa (DESSE, 1996). Nesta cidade, o veraneio e/ou turismo balnear conduzem e induzem à produção de formas e relações socioespaciais mais complexas e variadas, que derivam das formas de relação com o mar. São atividades socioeconômicas que, em certa medida, permitem pensar esta cidade, em conformidade com a ideia de Desse (1996), como “abrindo-se a para o mar”, a partir de uma relação de consumo do espaço turístico.

Essa parece ter sido a finalidade das inúmeras intervenções promovidas pelo Estado (em suas distintas esferas de poder), no espaço de Salinópolis,

desde os anos finais da primeira metade do século XX, quando foram voltados os esforços para transformar Salinópolis numa cidade balneário. Ações que, com certas ressalvas, também vão ao encontro do movimento de representações ligadas ao fortalecimento gradativo das relações como o mar, segundo a perspectiva de redescobrimto dos espaços marítimos, a partir da implementação de uma lógica produtora da cidade litorânea-marítima, que a define e a diferencia em relação as outras cidades que, embora estejam situadas no litoral, voltam-se para o interior, dando as costas para o mar e se caracterizando como um cidade litorânea-interiorana (DANTAS, 2006).

No caso de Salinópolis, as ações ligadas à lógica produtora de uma cidade litorânea-marítima não advêm, necessariamente, do entendimento de que esta tenha dado as costas para o mar, haja vista que, ao longo da formação dessa cidade, como se buscou demonstrar num momento anterior desta seção, as relações socioespaciais sempre estiveram voltadas para o mar, ou seja, neste espaço litorâneo já se produzia uma maritimidade resultante das relações históricas da sociedade ali estabelecida como o mar.

Parte-se da interpretação de que, em Salinópolis, a implementação de uma lógica produtora de uma cidade litorânea-marítima, como entende Dantas (2006), ou voltada para a abertura da cidade para o mar, como concebe Desse (1996), coloca em relevo, principalmente, o encontro de maritimidades (espacialidades e temporalidades) diferenciadas, que se vinculam às práticas marítimas baseadas em lógicas distintas de relação da sociedade com a natureza. Nesse sentido, essa cidade litorânea do Pará tem, na apreensão dessas maritimidades, sua definição.

Uma maritimidade interna (DESSE, 1996) constituída por práticas marítimas tradicionais foi predominante em Salinópolis até a primeira metade do século XX. A partir desse período, soma-se ao porto, a pesca, e, ao pescador, nesta cidade, a segunda residência (ou a casa de praia), o hotel, o veranista e o veraneio, redefinindo a paisagem e a dinâmica socioespacial dessa cidade litorânea. São as marcas da disseminação das práticas marítimas modernas,

associadas com o desejo pelo mar na Amazônia, promovido pela elite econômica da capital, a que procurou fazer do município o principal balneário do Pará.

A perspectiva de fazer de Salinópolis uma cidade balneário é a manifestação inicial do processo de produção de uma maritimidade de demanda externa. Sob uma perspectiva moderna de relação com mar, as práticas marítimas, nesta cidade paraense, manifestaram-se, inicialmente, com o tratamento terapêutico, a partir do banho de mar. Seguido, de forma mais significativa, pelo veraneio marítimo, momento em que a cidade tem sua paisagem modificada significativamente em função do crescimento do número de residências de veraneio, bem como pela implantação de equipamentos e infraestrutura urbanas e, sobretudo, pela maior circulação de pessoas de outros locais (principalmente de Belém) na cidade. Por fim, mais recentemente, por ações do Estado e de agentes privados voltadas para a produção de objetos espaciais ligados ao turismo litorâneo, como no estabelecimento de orla turística, urbanização de áreas no entorno próximo das praias ou à beira-mar e parque aquático e resorts. Promovendo um tipo de organização do espaço que suscita a ideia de abertura da cidade para o mar ou de mar espetáculo em Salinópolis.

Nesse sentido, caracterizam a dinâmica urbana de Salinópolis duas perspectivas de maritimidade, as quais redefinem, de forma intermitente, durante os períodos específicos do ano, a espacialidade e a temporalidade desta cidade litorânea. A dinâmica urbana da cidade é redefinida em julho, o período de maior intensidade, e em dezembro. É durante esses meses do ano que as práticas marítimas ligadas a uma maritimidade externa atribuem à cidade uma dinâmica socioespacial caracterizada por uma grande circulação de pessoas; por um maior dinamismo do setor de serviços e comércio da cidade; pela vida noturna da cidade e o pleno funcionamento da principal obra destinada ao veraneio e turismo litorâneo na cidade, o “Complexo Turístico Orla Maçarico”; pela maior frequência de pessoas nas praias; e, por fim, pela presença dos moradores nas inúmeras residências de veraneio que chegam a ocupar bairros inteiros, já se fazendo presentes de forma significativa também em muitos outros bairros da cidade.

No âmbito dessas práticas marítimas, destaca-se a produção de relações sociais mediadas pela racionalidade do consumo e da prestação do serviço, distinguindo, grosso modo, o veranista e/ou turista de outros sujeitos sociais. Ou ainda, a produção de sociabilidades externas ao contexto social da cidade, construída em outros espaços (Belém e outras cidades do Pará) e reafirmada nos espaços de encontro dos veranistas, como a praia, a orla, os bares e boates, ou produzidas neste espaço a partir dos encontros proporcionados pelo contexto da organização espacial da cidade balneário, sobretudo, entre os visitantes. Neste período, em Salinópolis, a temporalidade da cidade é ditada pelo tempo dos seus turistas, ou seja, pelos ritmos e duração de suas práticas espaciais, marcadamente mais intensas e dinâmicas, a exemplo do que se observa nas idas e vindas diárias das praias, da orla turística e na duração das diversões noturnas.

Esse conjunto de práticas e relações sociais que delimitam uma maritimidade moderna se sobrepõem a outras práticas e relações produzidas nessa cidade, consideradas mais antigas e que, em nossa compreensão, integram a ideia de uma maritimidade tradicional. Fora dos períodos de veraneio (que é a maior parte do ano), é esta maritimidade que marca a dinâmica socioespacial da cidade de Salinópolis.

Trata-se de uma dinâmica produzida pelos sujeitos moradores, cujo tempo social é pouco influenciado pelo tempo rápido das práticas sociais do veraneio e/ou turismo litorâneo. Nesses momentos, em Salinópolis, salta aos olhos a calma da circulação de pessoas, a baixo dinamismo dos espaços diretamente ligados ao veraneio, o baixíssimo número de hóspedes nos hotéis e pousadas, e, principalmente, o caráter deserto de bairros inteiros, onde predominam as residências de veraneio. Nestas residências, durante este período, o que se observa, em alguns casos, é a presença do caseiro, em geral, morador da cidade, que pode ou não habitar na residência dos veranistas.

No contexto de menor visitação, redefinem-se os espaços de sociabilidade da cidade, bem como os seus conteúdos. O porto, a Praça São Pedro (onde também está a igreja São Pedro) e a Praça Luiz de Sousa Bentes são os locais mais frequentados pelos moradores. Além do porto (Porto Grande),

por sua dinâmica ligada à atividade comercial, principal local de comercialização do pescado, mas também de conversas e encontros. É também o espaço de comercialização dos produtos vindos das vilas e de outros municípios, a exemplo de Santarém Novo, de onde chega grandes quantidades de caranguejos. Esse espaço também é representativo da atividade pesqueira, trazendo à tona as relações que permeiam o desenrolar de uma prática marítima das mais antigas na cidade.

É no âmbito da maritimidade interna ou tradicional que se apreende as práticas e relações socioespaciais voltadas à produção das dimensões espaciais do vivido e do percebido em Salinópolis. Destaca-se, nesse sentido, a produção e reprodução de sociabilidades mais orgânicas, cujo encontro é possibilitado pelas festas e festejos tradicionais (festa de São Pedro, festa de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, o encontro dos dias de finados<sup>51</sup>, os desfiles escolares, entre outros) e também pela prática da pesca artesanal.

A condição de Salinópolis, enquanto cidade balneária, na compreensão desta pesquisa, comporta duas dinâmicas espaciais que se intercalam ao longo do ano, representadas pelas perspectivas de maritimidade externa e interna (DESSE, 1996), o que torna complexo definir um conteúdo geográfico único para essa cidade. Isso porque, ainda que a lógica da maritimidade externa busque promover, a partir de suas formas e relações espaciais, um ordenamento espacial da cidade ligado ao veraneio e/ou turismo litorâneo, sobrepondo-se ou mesmo rejeitando a tradicional, esta última persiste na dinâmica urbana, sendo, inclusive, dominante em boa parte do tempo.

Nesse sentido, interagem, nessa cidade do litoral do Pará, ora opondo-se, ora complementando-se, duas lógicas socioespaciais produzidas a partir da relação com o mar, as quais são responsáveis pelo encontro ou desencontro de temporalidades num mesmo espaço, bem como de práticas espaciais que

---

<sup>51</sup> Utiliza-se o termo encontro para se referir ao feriado de finados nesta cidade, denominado como feriado de iluminação e organização do arraial em torno do cemitério, realizado todos anos. Evento interpretado por Negrão (2014), em seu trabalho, como “iluminação dos mortos e confraternização da vida no arraial.

alternam o papel de protagonista e coadjuvante na dinâmica urbana de Salinópolis, as quais definem espacialidades distintas, a partir das diferentes relações estabelecidas entre a sociedade e o mar.

É com base nesses elementos que se entende ser possível considerar Salinópolis (ainda de formar preliminar) como uma cidade marítimo-balnear, cujo espaço combina formas e práticas espaciais que remetem à produção de conteúdos sociais que se diferenciam, que se alternam, mas que também se imbricam. Nesse espaço à beira-mar, materializam-se, a partir dos seus objetos e de suas ações, pontos de interseção de relações horizontais e verticais (SANTOS, 2002b), as quais fazem desta cidade, palco de relações variadas e complexas com o mar.

Dito isso, talvez não esteja incorreto afirmar que, em resumo, não é possível reduzir a compreensão de Salinópolis a uma simples oposição entre as perspectivas de maritimidade interna tradicional e maritimidade externa-moderna, haja vista que, nesta cidade, a noção de maritimidade revela um fenômeno que se refere à relação da sociedade com o mar, cuja delimitação não é tão precisa.

Em síntese, essas tipologias, aqui identificadas e sugeridas, cidade marítima e marítima-balnear, pensadas com base na abordagem de São João de Pirabas e Salinópolis, respectivamente, buscam chamar atenção para importância de buscar reconhecer, no litoral do Pará, as formas-conteúdos diversas, produzidas por meio da relação histórica de parte da sociedade amazônica estabelecida à beira-mar. Portanto, tais tipologias não pretendem generalizar a partir das cidades abordadas, mas, tão somente, apresentar-se como início de um processo de discussão sobre a realidade urbana do litoral do Pará que ainda tem muito a revelar.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chega-se, assim, ao final deste trabalho com a certeza de que muito ainda é preciso aprofundar no sentido de promover uma compreensão mais aproximada acerca da realidade socioespacial do litoral do Pará. Frente a tal certeza, esta pesquisa se apresentou como um pequeno esforço analítico inicial dedicado à construção de uma das muitas interpretações possíveis a respeito dessa parte da realidade amazônica.

Como objetivo, esta tese buscou analisar, no contexto da microrregião do Salgado Paraense, a importância do mar enquanto particularidade socioespacial para compreensão da realidade urbana de duas cidades amazônicas situadas à beira-mar, Salinópolis e São João de Pirabas. Buscou-se sustentar o argumento de que, neste subespaço do Pará, a realidade urbana das duas cidades em destaque se explicam a partir das dinâmicas socioespaciais que emanam das diversas relações estabelecidas historicamente entre a sociedade e o mar, o que, com base nas formulações de Dantas (2004; 2006) e Desse (1996), aqui também se denomina de maritimidade.

Na construção do quadro analítico e argumentativo, três momentos foram estruturados com o intuito de tentar alcançar o objetivo proposto e, assim, confirmar (ou não) a hipótese/tese que orientou a análise até aqui. Em cada um deles, buscou-se argumentar a partir de contribuições teóricas que foram julgadas relevantes e pertinentes para o desenvolvimento deste trabalho.

No primeiro momento, considerou-se necessário e importante, no percurso analítico, pensar a natureza, embasado em perspectivas que a entendem como uma dimensão inseparável da sociedade, ou seja, como a própria dimensão social do espaço produzido (LEFEBVRE, 1974).

Pensar a natureza dessa maneira teve como finalidade evitar promover, ao longo do trabalho, a dicotomização do pensamento, que tem como pressuposto a relação sociedade e natureza, fundamento do processo de produção do espaço geográfico. Tal pensamento também foi aqui considerado como instrumento para evitar conceber a natureza enquanto dimensão



equivalente e circunscrita à ideia de natural, simplesmente. Dessa forma, buscou-se interpretá-la a partir de suas múltiplas facetas, e não restrita a uma visão caracterizada por promover uma interpretação naturalista/naturalizante ou dicotomizada de sua relação com a sociedade. Para além dessa perspectiva, argumentou-se no sentido de reforçar sua importância no processo de produção do espaço social.

Assim, para além das perspectivas dicotômicas e naturalizantes dessa relação, o encadeamento teórico que aqui se utilizou remeteu à importância de buscar compreender as diversas formas de mediações e interações entre o que se compreende por ordem de relações físico-naturais com as dimensões que demandam a construção das relações sociais, materializadas nas formas de interações entre o homem e o ambiente (SUERTEGARAY, 2006).

Trata-se, nesse sentido, de uma perspectiva analítica que possibilita apreender as diversas possibilidades de inter-relações produzidas ao longo da história entre a sociedade e a natureza, porém, não em âmbito da construção de uma realidade segmentada, que opõe a realidade natural à social, tornando, desta maneira, sociedade e natureza, dois polos distintos. De forma diferente, tal perspectiva direciona no sentido da compreensão de uma realidade sociedade-natureza vista de forma indissociável.

Em conformidade com essa perspectiva, admite-se que no desenrolar do processo histórico de produção do espaço, a história da sociedade e a história da natureza são inseparáveis, ou seja, sociedade e natureza se fundem numa mesma tela de fundo da história (MOREIRA, 2012). É neste percurso histórico que se dá a construção da totalidade sociedade-espaço, que, para Moreira (2012), é também uma relação homem-natureza, que envolve a presença ordenadora do espaço de conformidade com o tempo histórico. É ainda nesse sentido que este autor concebe o espaço enquanto uma totalidade estruturada em relações múltiplas, a qual pode ser denominada de totalidade homem-meio.

Segundo a compreensão do pesquisador desta pesquisa, para a abordagem da realidade amazônica, essa concepção de totalidade é uma premissa fundamental que não pode ser deixada de lado, ela deve ser reafirmada.

Isso porque, neste espaço regional, a natureza sempre apresentou papel de destaque desde o momento inicial do processo histórico de formação da região, o qual não se restringe à chegada do colonizador, mas que remonta as formas pretéritas de produção e organização do espaço pelos povos indígenas, cujas práticas espaciais revelavam as características da relação da sociedade/povos indígenas e a natureza, no processo inicial de construção da Amazônia, enquanto espaço geográfico.

É nesse sentido que, para Moreira (2012), a socialização da natureza representa o processo de gênese e desenvolvimento de toda formação econômico-social, bem como da organicidade desta como uma formação socioespacial, cujo cerne, segundo seu entendimento, reside no modo de socialização da natureza, proporcionado pelo metabolismo social do trabalho.

Na direção desse pensamento, entende-se que uma abordagem da realidade amazônica, onde a noção de natureza tem sido comumente representada pela pujança da floresta e a complexidade da rede hidrográfica, deve primar pela apreensão das interações e inter-relações que caracterizaram e, ainda hoje caracterizam, a relação sociedade-natureza na produção da espacialidade regional. Em termos concretos, esta perspectiva teórica direciona para a importância da compreensão desse espaço a partir da relação sociedade amazônica e os diversos ambientes naturais existentes na região.

Isso faz da natureza, na Amazônia, uma dimensão indispensável a ser considerada na compreensão de sua diversidade socioespacial, uma vez que é, a partir de sua existência e, sobretudo, das inter-relações históricas estabelecidas entre os ambientes naturais e uma população culturalmente diversa que, torna-se possível reconhecer as múltiplas formas de organização deste espaço. Exemplo disso é a organização de muitas cidades amazônicas, cujos conteúdos socioespaciais ainda revelam a forte presença de práticas e dinâmicas sociais fortemente associadas à relação de sua população com tais ambientes (mas não somente por isso), como as cidades ribeirinhas, o caso mais conhecido, onde se tem aprofundado a respeito da relação cidade e rio.

Foi no sentido dessa perspectiva analítica que, no presente trabalho, procurou-se apreender a relação sociedade-natureza numa porção litorânea específica da Amazônia. A partir deste prisma, procurou-se interpretar o mar como uma dimensão social do espaço, um ambiente natural, mas também um objeto geográfico, cuja histórica relação com a sociedade se configura na base para a compreensão da relação cidade-mar, no litoral do Pará.

Reconhece-se que, neste primeiro momento da pesquisa, a fundamentação teórica utilizada para pensar a natureza enquanto um espaço produzido, não aprofundou as discussões acerca do conceito de natureza, sobretudo, no que diz respeito a sua construção, em termos filosóficos, e sua introdução no âmbito da ciência geográfica. De forma clara, privilegiou-se a discussão sobre o espaço, segundo as proposições teóricas de três pensadores, cujas formulações acerca dessa categoria, nesta interpretação, convergem para uma concepção de espaço que não dissocia a natureza, pelo contrário, antes a reconhecem como a base originária do processo social de produção do espaço geográfico.

As proposições teóricas presentes no capítulo inicial deste trabalho possibilitaram inserir, na discussão da realidade espacial do litoral do Pará, o mar como um espaço social, base para compreensão das relações sociais e das práticas espaciais que se desenrolam nos espaços litorâneos aqui abordados. Neste caso, argumenta-se acerca do entendimento do processo de transformação do espaço-natureza (uma obra da natureza) em espaço-produto (resultado da ação histórica do homem), conforme destaca Lefebvre (1974). Com base nesse autor, buscou-se considerar o mar para além de sua condição de objeto físico-natural ou ambiente natural, mas como produto social, cuja existência só tem significado quando incorporado ao conjunto das relações sociais, apresentando-se, ao mesmo tempo, como condição e meio para a efetivação dessas relações sociais.

Na perspectiva teórica de Santos (2008), a relação sociedade-natureza também se apresenta como indispensável para a compreensão da produção do espaço social. Ele ressalta, dentre muitos aspectos, a interação recíproca e

permanente entre eles. É a partir desta interação que o homem atua sobre a natureza que o rodeia, no sentido de garantir as condições materiais necessárias à sua reprodução social, passando, assim, a produzir o espaço geográfico. Para este geógrafo, o caminho seguro para a definição do que seja o espaço geográfico perpassa, fundamentalmente, pela necessária apreensão da natureza e da sociedade, a partir de uma histórica relação mediatizada pelo trabalho (SANTOS, 2008).

Definido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações, o espaço é constituído por um arranjo de objetos geográficos (naturais e socialmente produzidos) e as relações sociais que a elas dão sentido, ou seja, a vida e o movimento da sociedade, que derivam da relação histórica e imbricada entre sociedade e natureza. O espaço, nesse sentido, representa a união indissociável das formas materiais produzidas pela sociedade e herdadas da natureza ao longo do seu processo histórico de reprodução e dos conteúdos sociais referentes a essas formas, as quais se apresentam enquanto relações sociais, econômicas, políticas e culturais. É a sociedade que atribui conteúdo social ao sistema de objetos, ou melhor, aos objetos geográficos, sejam eles artificiais ou mesmo naturais, cujas finalidades ou valores são constantemente redefinidas ao longo da história.

Foi assim que se procurou interpretar a relação sociedade e mar numa parte do litoral da Amazônia. Para além da concepção de objeto natural ou natureza isolada, o mar representa, assim como outros ambientes da região, um objeto geográfico cujo conteúdo é definido e redefinido ao longo curso histórico da relação com a sociedade. E é a partir dessa relação que se torna possível reconhecer elementos da produção da realidade socioespacial nesta parte da região amazônica, onde mar se apresenta como um espaço fundamental para a compreensão das relações econômicas e socioculturais, ou seja, apresenta-se indispensável na compreensão do processo de formação socioespacial da Amazônia litorânea aqui considerada.

Dessa forma, nesta pesquisa de doutorado, considerou-se o mar (natureza) como uma dimensão importante para a análise da organização

socioespacial de parte do litoral do Pará, cujas relações, ao longo da história, revelam a construção de particularidades e diferenciações, no âmbito do processo de produção espaço regional amazônico, expressas por meio de objetos espaciais, formas de usos, ações, relações e intencionalidades que caracterizam o processo de socialização da natureza no litoral amazônico, ou melhor, da geografização da sociedade amazônica à beira-mar.

Entende-se que tais argumentos chamam a atenção ou buscam contribuir para a possibilidade de ampliação da perspectiva que tem considerado a dimensão da natureza na Amazônia, preferencialmente, a partir dos rios e da floresta. Ressalta-se, dessa forma que, para além deles, é possível falar também da produção de outras relações sociais baseadas em outros ambientes naturais, ou seja, na produção de espacialidades e/ou identidades sociogeográficas amazônicas historicamente produzidas na região a partir da relação sociedade e natureza, neste caso, a partir da relação, sociedade e mar.

Esse ponto chama atenção para a concepção de diversidade na região. Entende-se que este atributo tão ressaltado recentemente, ao se falar da realidade amazônica, deve ser compreendido a partir de uma perspectiva mais abrangente, que conceba sua materialização no espaço regional não apenas com base na ideia de diversidade dos grupos sociais, mas também diversidade da natureza, base para a produção das formas de relação e conhecimento produzido pelas sociedades amazônicas. Portanto, fator primordial para a compreensão da própria diversidade socioespacial da região.

Foi a ideia que se buscou reforçar na análise da dimensão espacial da sociedade, compreendida não somente com base nas inter-relações entre humanos, mas também com base na consideração das interações entre os indivíduos e a natureza, dando origem ao processo de produção do espaço social. Trata-se, nesse sentido, de uma concepção que se deve levar em consideração ao analisar as múltiplas espacialidades amazônicas, e, neste caso, as que foram historicamente constituídas ao longo do litoral amazônico.

Assim, nesse primeiro momento da pesquisa se buscou, a partir da apreensão da natureza no processo de produção do espaço, chamar a atenção

para a importância de se analisar e discutir o mar, assim como o rio e a floresta na produção do espaço amazônico, buscando produzir e aprofundar conhecimentos acerca da geografia de uma parte região ainda pouco explorada, em particular, no campo de estudo que se convencionou chamar de geografia humana.

No segundo momento do trabalho, o encadeamento dos argumentos seguiram no intuito de considerar a natureza (a partir de sua socialização) com uma particularidade regional. É nesse sentido que o mar (natureza) foi proposto enquanto uma particularidade socioespacial importante para a compreensão da produção e organização microrregião do Salgado Paraense, uma subunidade regional do litoral do estado do Pará.

Essa ideia foi sustentada não apenas pelo fato desse objeto natural apresentar grande destaque na configuração deste espaço, mas, principalmente, por representar um elemento espacial que integra a história de formação socioespacial desta sub-região e, por se constituir- também, ao longo do tempo, como a principal fonte de recurso do litoral paraense, condição necessária para a construção das relações econômicas e culturais deste espaço.

Desde o início do processo de ocupação da Amazônia pelo colonizador, ainda que em segundo plano em relação aos rios, a borda litorânea do Pará também foi espaço de atuação da estratégia portuguesa no sentido da efetivação do controle territorial. É o que ficou evidente a partir da instalação de pontos de fiscalização e controle da navegação, a partir da instalação de alguns povoados ao longo do litoral, ou ainda, por meio de pontos de sinalização náutica e a organização de fazendas jesuíticas, formas de organização humana que marcaram o processo inicial de ocupação desta parte do litoral do Pará e que deram origem a muitas cidades do Salgado Paraense como, por exemplo, Vigia, São Caetano, Marapanim e Salinópolis, ainda que poucos sejam os objetos materiais deste período presentes na paisagem destas cidades. Pois, diferentemente do que ocorreu ao longo dos rios da região, o controle do litoral amazônico não conheceu a produção de fortes militares. Aspecto esse, pode-se dizer, comum a praticamente todas as cidades da microrregião do Salgado.

Tal aspecto da realidade litorânea paraense aponta para outra importante frente de trabalho necessária a uma melhor compreensão da formação socioespacial do Salgado Paraense. Nesse sentido, chama-se a atenção para a relevância do desenvolvimento de trabalhos voltados ao aprofundamento da ideia de se pensar o Salgado Paraense enquanto uma formação socioespacial particular no contexto amazônico. Ideia esta aqui proposta ainda de maneira muito insipiente. Nessa direção, pode-se considerar como pertinentes, por exemplo, estudos voltados para a produção de uma geografia histórica desta parte litorânea da Amazônia, tendo em vista a necessidade de produção de conhecimentos mais aprofundados acerca dos processos históricos que atuaram de maneira diferenciada na produção deste espaço.

Outros aspectos da realidade regional do Salgado Paraense também são apontados como particularidades socioespaciais, tomando como referência dados secundários sobre população, economia e a produção do produto interno bruto do estado do Pará. Nesse sentido, pôde-se chamar atenção, inicialmente, para o perfil demográfico das cidades estabelecidas no litoral do Pará (segundo a definição do GERCO-PA), com destaque para o setor litorâneo que correspondente à região do Salgado, o setor atlântico.

Conforme os dados populacionais consultados, é possível afirmar que a microrregião do Salgado Paraense também se particulariza pela presença de um número considerável de pequenas cidades, ou seja, nesta porção do litoral paraense, muitas são as cidades cuja população urbana não ultrapassa a marca de 20.000 habitantes.

A comparação entre períodos censitários (2000-2010) revela um crescimento pouco expressivo da população urbana dessas cidades, quando comparado ao crescimento da população urbana de outras cidades do estado do Pará. Os números populacionais das cidades do Salgado Paraense, no comparativo com os setores litorâneos definidos pelo GERCO-PA, em alguns casos, é superior apenas ao setor composto pelas cidades que integram o setor 3 (Insular-Estuarino), composto totalmente por municípios da ilha de Marajó.

De modo geral, o grande número de pequenos núcleos urbanos, no litoral do Pará, reforça, ainda hoje, uma característica apontada por Moraes (2007) a respeito da configuração do litoral amazônico, qual seja, a presença de um rosário de pequenas cidades no entorno de grandes cidades, Belém, São Luís e Macapá.

A expressiva presença das pequenas cidades ao longo do litoral do Salgado Paraense (mas também ao longo de todo o litoral do estado) levanta assim a possibilidade de uma outra frente possível de estudos nesta subespaço do Pará, no caso. Estudos voltados para a análise dessas pequenas cidades litorâneas não apenas com base no critério populacional, mas, sobretudo, no aprofundamento acerca do conteúdo e dinâmicas socioespaciais dessas pequenas cidades litorâneas, bem como a participação desses espaços na configuração do contexto urbano-regional da Amazônia.

Os dados sobre a produção do PIB, no estado do Pará, a partir de alguns setores da economia, como serviço, indústria e agropecuária, revelaram que o espaço litorâneo se apresenta pouco dinâmico no contexto econômico do território paraense. Os números da PIB estadual, nestes três setores, demonstram que entre os dez municípios mais bem ranqueados, entre os anos de 2000 e 2010, nenhum pertence à microrregião do Salgado. Em contrapartida, muitos municípios litorâneos, seja desta microrregião, ou de outras, figuraram entre os dez com menor participação na produção do PIB do Pará.

Esse aspecto demonstra que, no período em foram direcionados os maiores investimentos para a Amazônia, esta sub-região, assim como outras, foi pouco afetada pelas transformações econômicas daquele momento, não se constituindo, assim, num espaço para onde se dirigiram os investimentos, fluxos econômicos e força de trabalho. Permitindo, à primeira vista, compreender algumas características da organização socioespacial do Salgado Paraense, como a presença de pequenas cidades, o desenvolvimento de atividades econômicas tradicionais, pesca artesanal, e, ainda, por predominar neste espaço, uma população origem local.

Na apreensão das particularidades do Salgado Paraense, também buscou-se reconhecer, o que Moraes (2007) entende como as formas de uso e



ocupação humana que particularizam os espaços litorâneos, a exemplo da atividade portuária e do turismo. No caso específico deste litoral, pode-se afirmar que tais atividades não se confirmam como particularidades socioespaciais. Isso porque, os objetos e relações, ligados a estas atividades, restringem-se a alguns poucos pontos do litoral do Pará.

A presença de portos, estão concentrados na parte litorânea do estado, classificada, segundo o GERCO-PA, como setor continental estuarino, com destaque para as cidades de Belém e Barcarena. Na costa do Salgado Paraense, há apenas projeção de construção da primeira unidade portuária, projetada para ser construída no município de Curuçá. Este aspecto revela que grande parte da costa desta microrregião se particulariza pela ausência de grandes infraestruturas portuárias, o que, por sua vez, revela que este espaço não se destaca, no contexto do estado, como o destino dos fluxos ligados à exportação dos produtos produzidos nesta microrregião ou em outras do Pará, como grãos, minério, gado, etc.,

Do ponto de vista do turismo litorâneo e/ou veraneio marítimo, principais atividades associadas aos espaços litorâneos, pode-se afirmar que, no litoral do Pará, de modo geral, ele se concentra em uma única cidade, Salinópolis, para onde foram direcionados grande parte dos investimentos públicos e privados desse setor da economia. Nesse sentido, pode-se dizer que uso turístico na perspectiva da incorporação do mar, no litoral do Pará, com poucas exceções e ritmos distintos, não se configura, do mesmo modo que a atividade portuária, em uma das particularidades em termos de dinâmica econômica.

Por fim, deve-se mencionar uma particularidade notória à microrregião e ao litoral do Pará como um todo, porém difícil de mensurar em números ou estatística (tendo em vista a dificuldade de informações sobre a produção), trata-se da atividade pesqueira (artesanal e industrial), que remonta o processo inicial de ocupação do território, e que ainda hoje marca a dinâmica socioespacial desta parte da Amazônia. A relação desta atividade econômica e a dinâmica urbana das cidades litorâneas também representa outra importante frente de estudo, ainda

pouco explorada, a partir da perspectiva geográfica, necessária para uma apreensão mais aprofundada dessas formações urbanas do litoral do Pará.

No terceiro momento da pesquisa, o qual se dedicou à análise empírica, as cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, buscou-se aprofundar a compreensão sobre duas realidades urbanas litorâneas que se destacam pela importância do mar em suas dinâmicas socioespaciais.

A partir da análise dos principais locais de interação geográfica (física e social) dessas cidades com o mar, mostrou-se que as práticas espaciais nestas cidades revelam lógicas distintas na produção espaço por parte dos seus sujeitos sociais. Notadamente, a atividade pesqueira e o turismo litorâneo e/ou veraneio marítimo são as principais manifestações de interação entre a sociedade e o mar.

Em São João de Pirabas, a dinâmica da pesca é fundamental para sua compreensão. É a principal atividade econômica da cidade, muito embora sua importância não esteja registrada em termos de dados estatísticos, impossibilitando, assim, complementar com o que se observou em campo, a partir da movimentação do porto, e o mesmo por meio do foi relatado pelos sujeitos sociais. O número de associados na colônia de pesca do município (pouco mais de 7.000) é uma manifestação da relevância desta atividade, que envolve cerca de 70% da população. O porto de pesca e as praias são os locais onde melhor se observa a materialização de uma espacialidade/temporalidade associadas à atividade pesqueira e dos sujeitos sociais envolvidos, no caso os pescadores artesanais e os envolvidos na pesca industrial. Nesta cidade, pode-se afirmar que o veraneio marítimo ou turismo litorâneo ainda não se configura como uma atividade relevante na cidade, muito embora, ela apresente grande potencial em termos de atrativos naturais.

Em Salinópolis, por sua vez, a pesca e o turismo litorâneo e/ou veraneio marítimo marcam a dinâmica desta cidade. A primeira é desenvolvida durante o ano inteiro, dinamizando o porto pesqueiro (porto grande) e outros locais onde ela se manifesta, como em algumas praias. A segunda, de forma intermitente, impõe sua dinâmica e relações apenas durante períodos específicos do ano (principalmente o mês de julho de cada ano).

Foi, sobretudo, com base na identificação dos locais, objeto e relações, ações, práticas espaciais e na dinâmica urbana dessas realidades urbanas que se propôs aqui pensar Salinópolis e São João de Pirabas, preliminarmente, como cidades marítima e cidade marítimo-balnear, respectivamente. A primeira definição, tomando como preponderante a produção de práticas marítimas consideradas tradicionais (a pesca artesanal de modo geral) como base na apreensão de uma maritimidade tradicional. E, a segunda, por sua vez, considerando o misto de relações possibilitadas pela atividade pesqueira e as ligadas ao veraneio marítimo ou turismo litorâneo, cujas práticas marítimas permitem falar, nesta cidade, de uma maritimidade moderna, sem, contudo, eliminar as práticas associadas a uma maritimidade tradicional.

Essas foram algumas das conclusões a que se chegou ao final deste trabalho, que longe de representar pensamentos já concluídos sobre estas realidades urbana do litoral do Pará, apresentam-se como ponto de partida e, sobretudo, de questionamento para a produção do conhecimento acerca da realidade geográfica dessa parte da Amazônia.

## 6. REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. **Julgados da terra: cadeia de apropriação e atores sociais em conflito na Ilha de Colares, Pará**. Belém, 2004.

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo, PINTO, Maria Rosane, MONTEIRO, Érika. Portos e trapiches: espelhos de Belém e das comunidades negras rurais. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro, SILVA, Marcos Alexandre Pimentel (Orgs). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Relatório executivo: hidrovia Tocantins-Araguaia. Brasília: ANTAQ, 2012. p. 64.

ALVES, Marcelo Moreno da Silva. Morfodinâmica das praias de meso-macromarés da zona costeira do estado do Pará. Disponível em: [http://www.abequa.org.br/trabalhos/0258\\_paper\\_abequa\\_2005.pdf](http://www.abequa.org.br/trabalhos/0258_paper_abequa_2005.pdf),> Acesso: 01/08/2015.

ARAÚJO, Joseane Sousa. **Arquivos, bibliotecas e periódicos na Vigia oitocentista**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Letras e Comunicação, Programa de Pós-Graduação em Estudos Literários, Belém, 2011.

ARAÚJO, Renata Malcher. As cidades da Amazônia no século XVIII. Belém, Macapá e Mazagão. Porto, Faup publicações, 1998.

BARBOSA, Estêvão José da Silva. **Unidades de relevo em zona costeira estuarina: municípios de Colares e Santo Antônio do Tauá**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2007.

BARBOSA, Getulio Vargas e PINTO, Maria Novais. Geomorfologia da Folha AS-23, Fortaleza, e parte da folha SA 24 – Fortaleza. In: **Projeto RADAM**, Rio de Janeiro, 1973.

BARTHEM, Ronaldo Borges, FABRÉ, Nídia Noemi. Biologia e diversidade dos recursos pesqueiros da Amazônia, p. 17-62. In: RUFFINO, Mauro Luis. (coord.). **A pesca e os recursos pesqueiros na Amazônia brasileira**. Ibama/Provárzea, Manaus, 2004.

BRAGA, Theodoro. “História da fundação das principais cidades do Pará destacando os nomes de seus fundadores o lugar dos primitivos estabelecimentos

e seu nome indígena”. **APOSTILAS** de histórias do Pará. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1915.

BECKER, Bertha. Fronteira e urbanização repensadas. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 3 e 4, p. 357-371, jul./dez. 1985.

BECKER, Bertha. **Amazônia**. São Paulo: ática, 1994.

BECKER, Bertha. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BECKER, Bertha. **A urbe amazônica**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BROWDER, John O., GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira**. Manaus: Editora da UFAM, 2006.

BUENO, Magali Franco. Natureza como representação da Amazônia. In: **Revista espaço e cultura**. Rio de Janeiro, n. 23, 2008.

BRITO, Francinete Maria. Salinópolis-Pa: (re) organização sócio-espacial de um lugar atlânticoamazônico. Florianópolis: UFSC (Dissertação de mestrado), 2004.

CASTRO, Edna; MARIN, Rosa Acevedo. Amazônia oriental: territorialidade e meio ambiente. In: LAVINAS, Lena, CARLEIAL, Liana, NABUCO, Maria (Orgs). **Reestruturação do espaço urbano e regional do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1993.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidade das cidades amazônicas. In: (Org) CASTRO, Edna. **Cidades na Floresta**. São Paulo: Annablume, 2009.

CHEPTULIN, Alexandre. A dialética materialista: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Omega, 2004

COLOGNESE, Silvio Antonio; MÉLO, José Luiz Bica. A técnica de entrevista na pesquisa social. In: **Cadernos de Sociologia**, Porto Alegre, v.9, p. 143-159, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Geografia conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2006.

COSTA, Graciete Guerra. A cartografia das fortificações da Amazônia no século XVII e XVIII. In: **Revista Acervo**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 1, p. 116-133, 2016.

CRUZ, Maria clara. O conceito de formação espacial: sua gênese e contribuição para a Geografia. In: **Revista Geographia**, Rio de Janeiro, ano V, nº 9, 2003.

CRUZ, Valter do Carmo. O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre a identidade ribeirinha na Amazônia. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; TAVARES, Maria Goretti da Costa. (Orgs). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

DANTAS, Eustógio Wanderley. O mar e o marítimo nos trópicos. In: **Revista Geosp**, São Paulo, nº 15, 2004.

DANTAS, Eutógio Wanderley (Orgs). **Panorama da Geografia brasileira II**. São Paulo: Annablume, 2006.

DANTAS, Eustógio Wanderley. Cidades litorânes marítimas tropicais: construção da segunda metade do século XX, fato no século XXI. In: José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz; DANTAS, Eutógio Wanderley (Orgs). **Panorama da Geografia brasileira II**. São Paulo: Annablume, 2006.

DESSE, Michel. L'inégale maritimité des villes des département d' outre-mer insulaires. In: PERON, Françoise; RIECOU, Jean (Org). **La maritimité aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

DUBOIS, Pe. **Salinópolis (ex-Salinas). Praia balnear oceânica**. Belém-Pará: Oficinas gráficas da revista da veterinária, 1949. 110p.

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A zona Bragantina no estado do Pará. In: **Revevista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano XXIII, n. 3, 1961.

ELIAS, Denise. Milton Santos: a construção de uma geografia cidadã. **Revista Geosul**, v. 18, nº 35, 2003.

EL-ROBRINI, Maâmar; SILVA, Marcelo Augusto Moreno Alves; SOUZA FILHO, Pedro Walfir Martins; EL-ROBRINI, Maria Helena Santos; SILVA JÚNIOR, Omar Guedes; FRANÇA, Carmena Ferreira. **Erosão e progradação do litoral brasileiro: Pará**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente (MMA), 2006. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br>>, acesso: 07/2015.

FAURE, Jean-François (et al). Estado da Urbanização das cidades do litoral amazônico: São Luís (Ma), Belém (Pa), Macapá (Ap), e Caiena (Guiana

Francesa) vistas pelo satélite SPOT. Anpur, X encontro nacional, anais, Belo Horizonte, 2003.

FURTADO, Lourdes Maria. Alguns aspectos do processo de mudança na Região do Nordeste Paraense. **Boletim do Museu Emílio Goeldi**, Belém-PA, v. 1, n. 1, p. 23-67, 1984.

FURTADO, Lourdes Maria. Pesqueiros reais e pontos de pesca: traços da territorialidade haliêutica ou pesquisa amazônica, 2002.

FURTADO, Lourdes Maria. Aspectos históricos e econômicos de Marapanim. In: **Boletim do Museo Paraense Emílio Goeldi**, nº 67, 1978.

FURTADO, Ana Maria; PIMENTEL, Márcia Aparecida Silva. Degradação ambiental e cultural decorrente de atividade turística na zona costeira do Nordeste Paraense. Estudo de caso no município de Curuçá-PA. In: Seminário Latino Americano de Geografia Física. 7, 2010. Coimbra, disponível em: <<http://www.uc.pt/fluc/cegot/VISLAGF/actas/tema5>, Acesso: 05/2015.

GIDDENS, Anthony. **Conseqüências da modernidade**. São Paulo: Editora Unesp, 1991.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira. A produção do espaço: uma reaproximação conceitual da perspectiva lefebvriana. In: **Revista Geosp**, São Paulo, nº 23, 2008. p. 125-132.

GOMES, Paulo César. **Geografia e Modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. Manaus: Editora Valter, 2007.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

HAESBAERT, Rogério. Região, diversidade territorial e globalização. **GEOgraphia**, Ano.1, n. 1, p.p 15-39, 1999.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARVEY, David. **Justice, nature e geography of difference**. Massachusetts: Blackwell, 1996.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. Volume I, Rio de Janeiro 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madri: Capitán Swiny, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LENCIONE, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: edusp, 2003.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Os parceiros do mar: natureza e conflito social pesca da Amazônia**. Belém: Museo Paraense Emílio Goeldi, 1985.

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma estética marxista**. Rio de Janeiro: civilização brasileira, 1978.

MANESCHY, Maria Cristina. Pescadores currelitas do litoral do estado do Pará: evolução e continuidade de uma pesca tradicional. **Revista da SBHC**, nº 10, 1993.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, n. 13, p. 109-139, 1999.

MARINHO, Rogério Souza. **Faces da expansão urbana em Salinópolis, zona costeira do estado Pará**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2009.

MARINHO, Thiago, SCHOR, Tatiana. Segregação socioespacial, dinâmica populacional e rede urbana na cidade de Parintins/AM. **Revista Geografares**, nº 7, 2009, p. 77-92.

MARTINS, José de Souza. As temporalidades da história na diaçética de Lefebvre. In: MARTINS, José de Souza. (Org). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 13-24.

MONTEIRO, Sergiomar. A reorganização espacial de Salinópolis a partir de sua transformação em estância hidromineral (1967 a 1986). Bragança: UFPA, 1993.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: annablume, 2007.



MOREIRA, Ruy. **Geografia e práxis: a presença do espaço na teoria e na prática geográfica**. São Paulo: Contexto, 2012.

MUNIZ, João de Palma. "Limites municipais do Estado do Pará". **Annaes da Biblioteca e Arquivo Público do Pará**, Belém: Typ. e Encardenação do Inst. Lauro Sodré, n. 8, p. 247-319, 1913

MUNIZ, João Palma. Dados para a História dos Limites paraenses. **Rev. do Inst. Históricos e Geographico**. Belém, v. 8, n. 5, p. 5-38, 1926.

OLIVEIRA, Betty. A dialética do singular-particular-universal. Exposição apresentada na abertura do V Encontro de Psicologia Social Comunitária sobre o tema O método materialista historicodialético promovido pela Abrapso-Núcleo Bauru, Neppem e o Departamento de Psicologia da Faculdade de Ciências/Unesp-Bauru, 2001.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na Selva**. Manaus: Valer, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Amazônia/artigos**, 2006.

OLIVEIRA, Luciana de Fátima. A vila de Bragança, rios e caminhos: 1750-1753. In: **Revista Mosáico**, v. 1, n. 2, p. 188-197, 2008.

OSEKI, Jorge Hagime. O único e o homogêneo na produção do espaço. In: MARTINS, José de Souza. (Org). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 109-120.

PALHETA, A. Sal, Salinas Salinópolis. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 2003.

PARÁ. Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente. INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ (IDESP). Gerenciamento Costeiro do Estado do Pará. Belém, 1998.

PARÁ. Plano de desenvolvimento do turismo do Estado do Pará (PDT-PA). Belém: Companhia Paraense de Turismo-PARATUR. 2001.

PARÁ. Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente. INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ (IDESP). Lendo o Pará. Belém, 2014.

PARÁ. Plano Ver-o-Pará: plano estratégico de turismo do Estado do Pará. Belém: Companhia Paraense de Turismo-PARATUR. 2016.

PASQUALINI, Juliana Campregher, MARTINS, Lígia Márcia. Dialética singular-particular-universal: implicações do método materialista dialético para a psicologia. In: **Revista Psicologia e Sociedade**, v 27. N° 2. P. 362, 2015.

PINHEIRO, André de Cássia Lopes, PENA, Heriberto Wagner Amanajás, AMARAL, Márcio Douglas Brito, AMIN, Mário Miguel. Formação e transformações recentes da rede urbana da Amazônia. In: **Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Brasília: Ipea, 2010. v. 2 (912 p.) pp: 715-746.

PINHEIRO, André de Cássia Lopes, PENA, Heriberto Wagner Amanajás, AMARAL, Márcio Douglas Brito, HERREROS, M. Dinâmica urbana do estado do Pará (2000-2007). In: Org. PEREIRA, Rafael Henrique Moraes, FURTADO, Bernardo Alves. **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces** – Brasília: Ipea, 2011 (490 p) pp: 145-182.

RIBEIRO, Miguel Angelo. Transformações na rede urbana: o exemplo da Amazônia. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 17, n. 1, 1997.

SANTOS, Milton. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, nº 6, 1999.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002a.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Edusp, 2002b.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Edusp, 2008.

SCHMID, Christian. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. In: **Revista Geosp**, São Paulo, nº 32, 2012, p. 89-109.

SILVA, Gerson Santos. Encantados da “Fortaleza” insular: D. Sebastião, natureza em uma história cultural na Amazônia. Dissertação de mestrado. UFPA, 2007.

SILVA JUNIOR, Osmar Guedes; EL-ROBRINI, Maâmar. Morfoestratigrafia da planície costeira de São João de Pirabas (Nordeste do Pará). **Revista Brasileira de Oceanografia**, n. 49, p. 99-114, 2001.

SILVEIRA, Maria Laura. Geografia y formación socioespacial: por um debate substantivo. In: **Estudos socioterritoriales. Revista de Geografia**. Tandil, nº16, vol. 2, p. 141-168, 2014.

SILVEIRA, Maura Imazio; SCHAAN, Denise Pahl. Onde a Amazônia encontra o mar: estudando os sambaquis do Pará. **Revista de Arqueologia**, nº 18, 2005.

SOJA, Edward. **Geografias Pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Deiliany Lima. **A produção do espaço, infraestrutura turística e desenvolvimento sócio-espacial: uma análise do complexo orla do maçarico e da urbanização da praia do atalaia em Salinópolis-pa**. Dissertação de Mestrado. Belém: UFPA, 2014.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA FILHO, Pedro Walfir Martins, Gonçalves, F.D., Beisl, C.H., Miranda, F.P., Almeida, E.F. & Cunha, E.R.S.P. Sistema de Observação Costeira e o Papel dos Sensores Remotos no Monitoramento da Costa Norte Brasileira, Amazônia. In: **Revista Brasileira de Cartografia**, 57 (2): 79-86, 2005.

SZLAFSZTEIN, Cláudio Fabian. Indefinições e obstáculos no gerenciamento da zona costeira do estado do Pará. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, n. 9, 2009.

SPOSITO, Eliseu Salveiro. **Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora da Unesp, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthut Magon. (Orgs). **Cidade e Campo: relações e contradições entre urbano e rural**. São Paulo: Outras expressões, 2013.

STOCKINGER, Gottfreid. A reestrutura da relações tradicionais na Amazônia numa era de modernização forçada (1960-1980). In: COSTA, Maria José. **Sociologia na Amazônia: debates teóricos e experiências de pesquisa**. Belém:Edufpa, 2001.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Questão ambiental: produção e subordinação da natureza. In: SILVA, José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz;

SUGUIO, K. & M. G. TESSLER, 1984. Planícies de cordões litorâneos quaternários do Brasil: origem e nomenclatura. In: L. D. LACERDA et al. (Org). Restingas: origem, estrutura e processos: 15-25. **CEUFF**, Niterói, 1984.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação dos municípios. In: **Revista Acta Geográfica, ano 2, nº 3**, 2008.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectiva para o século XXI. In: **Revista Geosp, nº 29**, São Paulo, 2011.

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. Pensando a concepção de Amazônia. In: SILVA, José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Org). **Panorama da Geografia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro; PEREIRA, José Carlos Matos. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão popular, 2007.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Das “janela” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: 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. Cidades na floresta: os “grande objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. In: **Revista ieb**, n. 50, p. 113-138, 2010a.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. In: **Revistas Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, 2010b.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; ROSÁRIO, Bruno Angelim; COSTA. Gleice Kelly Gonçalves; LIMA, Michel de melo. Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Especial. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. p. 117-133.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. In:

LIMONAD, E; CATRO, E. (Orgs.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 273-294.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro; Barbosa, Estevão José da Silva. (Orgs.). **Atlas escolar: Pará: espaço geo-histórico e cultural.** João Pessoa: Editora Grafset, 2014.

TURRA NETO, Nécio. **Múltiplas trajetórias juvenis em Guarapuava: territórios e redes de sociabilidade.** 2008. 533 p. Tese (Doutorado em Geografia). Unesp: Presidente Prudente, 2008.

WINKIN, Yves. Descer ao campo. In: \_\_\_\_\_. **A nova comunicação: da teoria ao trabalho de campo.** Campinas: Papirus, 1998. p. 129 – 145.

VELOSO, Tiago; TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro. Dinâmica sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectivas. In: **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 17, n. 1, p. 177-202, 2014.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia.** Curitiba: UFPR, 2004.

ANEXOS

BELEM, DOMINGO, 24 DE JULHO DE 2016

mercado@oliberal.com.br ■ Tel: 3216-1072

MERCA DO

**Entrevista**  
Daniel Lopes fala dos próximos funcionários do Instituto de Defesa do Pará. Página 6



OLIBERAL

# Salinas recebe megacomplexo Aqualand

**EMPREENHIMENTO**  
Salinópolis está ganhando o maior parque aquático do Norte do Brasil

Um complexo de turismo com proporções grandiosas está prestes a ser construído no município de Salinópolis. É o Aqualand Resort, o maior parque aquático de padrão internacional do Norte do Brasil. Com 200 mil metros quadrados ao custo de R\$ 250 milhões, o complexo será localizado na estrada do Atalaia e pretende incrementar ainda mais o turismo na região Nordeste do Pará. O lugar de instalação do parque é estratégico, em Salinas, famosa pelas belezas naturais e um dos destinos preferidos dos parenses.

A construção do parque aquático Aqualand Resort, que deve iniciar em setembro deste ano, faz parte do Programa Pará 2030, lançado pelo governador do Estado, Simão Jatene. A proposta é incentivar diversos setores da economia regional, entre eles o turismo e, por consequência, o reforço na mão-de-obra local. O projeto do complexo turístico e de turmas hoteleiras vai promover a geração de empregos para cerca de 900 pessoas na fase de construção e 300 no período de operação. A torre tem previsão de entrega em dezembro de 2018.

Os visitantes do parque aquático, cerca de cinco mil



Com 390 apartamentos, o Aqualand Suites terá vista privilegiada do parque da praia

**AQUALAND SUITES**

A obra do Aqualand Resort é capitaneada pela Sall Incorporadora, com projeto do escritório paulista Carlos Mauad Arquitetura & Planejamento e consultoria da TC Brazil Vacation Ownership Consulting. O empreendimento fará parte da rede de afiliados da Resorts Condominium International (RCI). A RCI reúne em torno de 4.300 hotéis e resorts espalhados em mais de 100 países, sendo líder mundial no segmento de intercâmbio de férias, que oferece a possibilidade de fazer trocas de semanas de hospedagem de um resort para diversos outros afiliados da rede ao redor do mundo.

Segundo o diretor da Sall Incorporadora, Uili Braga, o Aqualand Suites é uma forma de propriedade onde se compartilha o uso de frações de bens, como residências, carros, aeronaves, helicópteros, casas de veraneio, buscando reduzir custos fixos e otimizar os recursos.

O diretor explica, também, que os apartamentos serão entregues totalmente mobiliados, inclusive com cama, mesa, banho e eletrodomésticos, demonstrando o alto padrão de um dos empreendimentos mais fortes que o Pará já viu.

O sistema de tempo fracionado das cotas de apartamentos dá direito a quatro semanas por ano nos apartamentos e o cliente paga apenas por estes custos.

por dia conforme expectativa inicial, poderão desfrutar da piscina de ondas, rio quente, tobogãns e ilha infantil. Segundo informações preliminares,

os ingressos serão vendidos diariamente, com múltiplas entradas ou passes anuais. O complexo contará, ainda, com restaurantes, hamburguerias

e pizzarias. Quem preferir poderá se inscrever nas aulas de surf na piscina com ondas, cinema e espaço para shows. Além de mais de 15 atrações,

o que vai chamar atenção dos turistas no Aqualand Resort será uma torre de unidades hoteleiras, que ficará dentro do complexo.



Aqualand Resort terá parque repleto de atrações



Vista aérea do complexo Aqualand Resorts

## Pará é contemplado com superprojeto de entretenimento e lazer

Com uma população de 39 mil habitantes, segundo o IBGE/2015, o município de Salinópolis está distante cerca de 220 km de Belém. Sua economia gira em torno do turismo e da pesca. O secretário de Estado de Turismo, Ademar Góes, afirma que o projeto Aqualand vai trazer outra dimensão ao turismo na região. "Haverá redução de impostos para a aquisição dos equipamentos e apoio da Secretaria de Estado de Turismo (Setur) na divulgação institucional".

A importância do projeto para o município de Salinópolis é reconhecida também pelo prefeito, Paulo Henrique Gomes. "O Aqualand chega para renovar Salinas e colocá-la como um dos principais destinos turísticos do Norte do Brasil, tornando desenvolvimento, empregos e grande renda para a cidade. Salinas precisa de um empreendimento deste porte, para torná-la de vez destaque na rota do turismo nacional e internacional", enfatiza o gestor.



**SERVICO**

Site: [www.aqualandresort.com.br](http://www.aqualandresort.com.br)  
 Telefone: (91) 9933-9999  
 Endereço: Estrada do Atalaia, km5  
 Salinas, Pará



Cotas alteram a cara das universidades públicas. Página 8.

CIDADES

## Justiça suspende loteamentos em Salinas

**ATALAIA**  
Empreendimentos são suspeitos de assoreamento de manguezais

A Justiça Federal determinou que construtoras responsáveis por dois loteamentos em Salinópolis, no litoral do Pará, devem suspender imediatamente as obras por suspeita de que os empreendimentos estejam provocando o assoreamento de manguezais. As decisões liminares surgiram contra as empresas Salinópolis Comércio e Empreendimentos e Costa Atlântica Incorporadora referentes a dois loteamentos Raízes Marina Residence, com 2 mil lotes, e Jardim Vale do Sal, de 2,5 mil lotes, ambos localizados na foz do rio Salinas.

A decisão contra a Costa Atlântica foi assinada pelo juiz federal César Belchior nesta última terça-feira, 16 de agosto. A liminar do caso refere-se a construtora Salinópolis Comércio e Empreendimentos foi publicada no último dia 10. Caso descumpram a determi-



Loteamentos somam cerca de 4.500 lotes às margens da estrada que leva à principal praia de Salinópolis

nação judicial, as empresas ficam sujeitas a multa.

As ações contra as construtoras foram ajuizadas em novembro de 2013 pelo Ministério Público Federal (MPF) e pela Advocacia-Geral da União (AGU), pelo não atendimento da legislação ambiental.

O MPF e a AGU disseram

à Justiça que, além de não terem feito licenciamento ou apresentado documentação obrigatória, os responsáveis pelos empreendimentos estão provocando o assoreamento de manguezais por realizarem construções próximas a essas áreas.

Na ação contra a Costa

Atlântica Incorporadora, responsável pelo loteamento Jardim Vale do Sal, o MPF e a AGU também incluíram como acusados o município de Salinópolis. O município expediu licença ambiental para o empreendimento mesmo sem habilitação para fazer o licenciamento.

Nas duas ações foram apresentados resultados de investigações feitas pelo Centro de Perícias Científicas Renato Chaves, que registrou a existência de construções que estavam levando sedimentos para mangues, impactos por sedimentação nos manguezais próximos e a retirada ilegal de

**MPF e AGU dizem que licenciamentos e documentação foram ignorados**

áreas de floresta nativa.

No caso do loteamento Raízes Marina Residence, da Salinópolis Comércio e Empreendimentos, os peritos também constataram que não foram apreendidos os seguintes documentos obrigatórios do empreendimento: projeto ambiental com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART); projeto do sistema de tratamento e destinação final dos resíduos sólidos, efluentes líquidos e emissões atmosféricas com ART; programa de prevenção de riscos ambientais com ART; projeto de esgotamento sanitário com ART; e outorga para uso de água subterrânea.

Além da paralisação dos projetos irregulares, o MPF e a AGU pediram à Justiça que as construtoras sejam condenadas a fazer a recuperação das áreas degradadas. Esse pedido deve ser respondido em sentença.

## TRF mantém condenação da Samarco sobre recuperação do Rio Doce

A quinta turma do Tribunal Regional Federal da 2ª Região manteve decisão liminar contra a mineradora Samarco e suas acionistas, Vale e BHP Billiton, que prevê que as empresas arquem com a recuperação da horta

do Rio Doce, devastada pelo rompimento da barragem de rejeitos de Fundão, em Mariana (MG), em novembro de 2015.

O valor do acordo firmado em março entre as mineradoras, a União e os estados

de Minas Gerais e do Espírito Santo foi mantido em R\$ 20,2 bilhões. Por meio de nota endereçada aos investidores, a Vale informou que o acordo continua válido e que "as partes continuarão a cumprir com as suas obriga-

ções lá previstas, tendo sido a Fundação Renova devidamente constituída para desenvolver e executar os programas de longo prazo para remediação e compensação previstos no acordo".

A decisão da Justiça Fede-

ral também manteve a indenizabilidade das concessões minerárias das rés para a lava de minério. As empresas estão autorizadas apenas às atividades de produção e comercialização.

No comunicado a Vale

também disse que "continua adotando todas as medidas para assegurar seu direito de defesa na ação e na homologação do Acordo, mantendo o mercado informado caso haja qualquer nova informação relacionada a tal ação".

**66 Anos**

**Aniversário YAMADA**

**É PREÇO PRA VOCÊ FAZER A FESTA.**

**Descontos de até 30%**

**So até Domingo**

Descontos nas seções de confecções, calçados, lingerie, utilidades, cama mesa e banho, relógios, eletros, móveis e muito mais.

Siga a Yamada:  
[f @yamadayamada](#) [@yamadayamada](#)

BRASIL: TEL: 0800-0884 (GRATIS) EXTENSÃO: TEL: 0800-0800 e 0800-0800  
 TEL: 0800-0800 YAMADA PARÁ BELÉM TEL: 0800-0800 YAMADA CUIABÁ MATA TEL: 0800-0800

**Y.YAMADA**

# Vá ao encontro do sol, em Salinópolis.

Sinta o mar, azul, salgado, maravilhoso,  
beijar seu corpo.

Sinta o sol bronzear sua pele.

Sinta o vento cantar em seus cabelos.

Vá ao encontro do lazer.

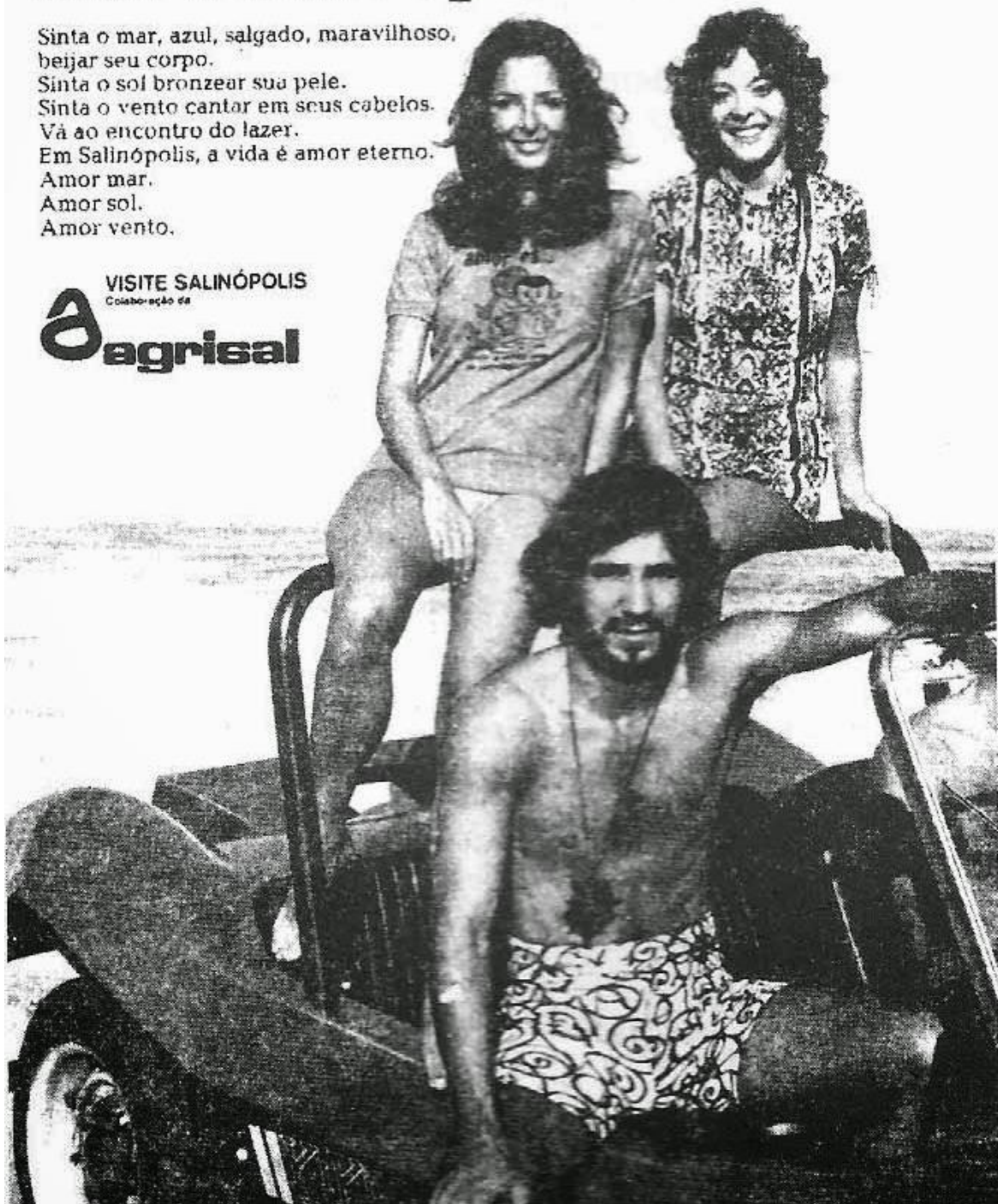
Em Salinópolis, a vida é amor eterno.

Amor mar.

Amor sol.

Amor vento.

VISITE SALINÓPOLIS  
Colaboração de  
**a** agrisal





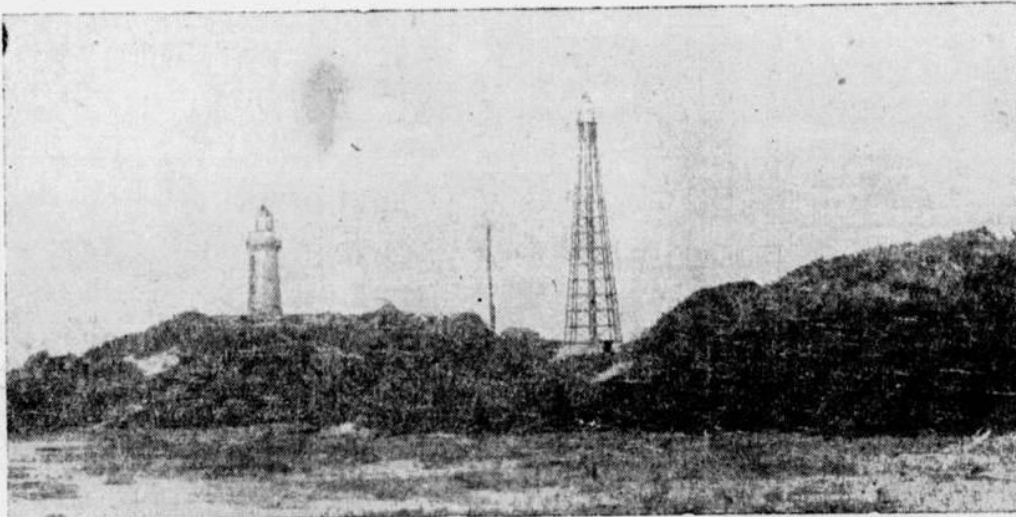
# O NOVO PHAROL DE SALINAS

## Uma obra importante

Inaugura-se hoje, com a assistencia do sr. capitão-tenente Ribas de Faria, o novo pharol de Salinas mandado construir pelo Governo federal, em substituição do antigo, cujas condições de im-

fórnam empregados exclusivamente na limpeza e preparo do material, começando propriamente em Janeiro o serviço de assentamento dos apparatus, para o que muito concorreu com a sua

do sólo e a 70 da maré de vassante, tendo as coordenadas geographicas de latitude  $0^{\circ}-35'-10''-S$  e de longitude  $47^{\circ}-21'-30''-W$ , com o alcance de 30 milhas em tempo claro.



A gravura mostra, á direita, o local em que foi construido o novo pharol, vendo-se á esquerda o antigo

prestabilidade tornavam a luz pouco intensa, facto que muitas vezes obrigava os navios que demandavam á noite o nosso porto a variar o rumo.

Essa importante obra, que vem de

actividade junto á Inspectoria dos Portos e Costas o actual capitão do nosso porto, capitão de fragata Deolindo Maciel.

Coube ao capitão-tenente Ribas de Faria, por designação do Ministerio da

A luz é branca, incandescente, com lampejos de 7 em 7 segundos, sem occultação das projecções.

Tem ainda o pharol 2 bicos de nivel constantes para substituir a incadescentia



Capitão de fragata Deolindo Maciel, capitão do porto, a quem coube a iniciativa da conclusão das obras do novo pharol



Capitão-tenente Ribas de Faria, commissionado pelo Almirantado para dirigir a importante construção



O mecanico sr. João Valença, sub-official da Armada, que auxiliou a montagem

molde a preencher uma necessidade premente da navegação, teve inicio a 7 de Agosto de 1915. A sua conclusão não

Marinha, a direcção d'esse grande tra-

em caso de qualquer avaria. A sua torre octogonal é toda de ferro, sobre esteios

# Salinas — o novo balneário paraense

Durante o verão ou por ocasião das férias, paraense que desejasse se retirar da capital, com o fito de recuperar as energias dispendidas na labuta quotidiana, tinha apenas 2 rumos a tomar, se visasse usufruir os benefícios dos banhos de mar e da vida praiana: Soure e Mosqueiro, villa esta que tinha sobre aquela as vantagens da menor distancia e da melhor viagem.

Mosqueiro foi, porém, pouco a pouco civilizando-se. Deixou de ser aquele logrejo pacato, de moradas pobres, onde se podia viver sem o mundanismo e as preocupações citadinas, para se transformar numa villa movimentada, social, aristocrática, que exige do veranista as mesmas obrigações mundanas da capital. Mosqueiro, atualmente, nada mais é do que um pedaço elegante de Belém transportado ás proximidades do mar. Assim, os que desejavam uma estação de repouso abandonaram a villa modernizada, em busca de outro lugar ainda não atingido pelo que se convencionou chamar Progresso. O nome de Salinas começou então a chegar aos seus ouvidos, entremetido de elogiosas referências.

Salinas é realmente a estação balnearia propicia ao repouso. Possuindo um magnifico clima, constitue um local aprazivel para quem aprecia a vida simples, para os que gostam da Natureza. O clima é secco sem ser quente. Também lá se desconhece o frio. Um clima esplendido e um ótimo local para um sanatório, sendo a cidade arejada pela constante brisa do mar.

Além do seu magnifico clima, Salinas é, antes de tudo, um balneário impar. Servida de lindissimas praias banhadas pelo mar—sendo esta mais uma vantagem sobre suas congêneres — Salinas proporciona aos que a procuram uma vida agradabilissima e um banho do mar sem similitude no Estado. Praia planas e extensas, a se perder de vista.

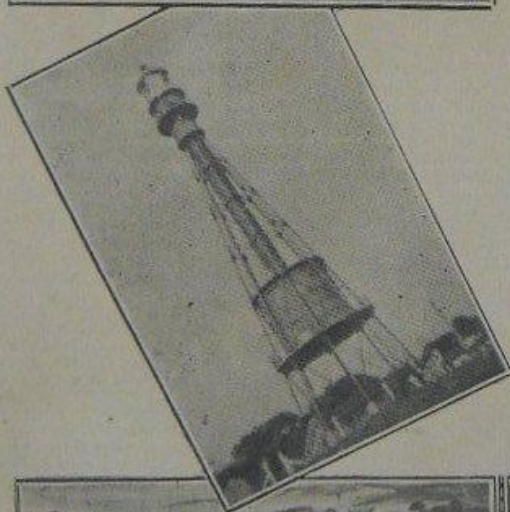
Um pouco distante e em frente á cidade, na ilha do farol velho, existe uma linda praia, outrora considerada como das mais extensas do mundo. O primitivo farol, desmoronado, divide-a atualmente em duas. Morros e dunas de alva e finissima areia, ao longo da praia, deslumbram o veranista.

As praias salinenses, como as demais do Estado, são mÉRas obras da Natureza, sem nenhum tratamento ou conservação, onde grupos de veranistas lutam incessantemente com as ondas revoltas do mar. Devido á ventilação secca, não se sente o sol, que deixa os banhistas bronzeados, porém, fato curioso, sem as queimaduras solares frequentes nas outras estações.

O hotel, muito bem situado, suplanta o de qualquer outra cidade do interior do Estado. Localizado junto á praia, na primeira rua, é amplamente arejado pela continua ventilação marítima, de modo a proporcionar aos seus hóspedes os benefícios do belo clima salinense. Assim, Salinas, dia a dia, modernizando-se cada vez mais, vai tendo novos enamorados de sua vida clara, alegre, cheia de sol e poesia.

O dedicado prefeito local, tenente Evangelista Filho, ajudado pelo atual Interventor, tem procurado saber compreender as grandes possibilidades dum município promissor como Salinas.

Que continue a sua obra pela beleza e pelo progresso do Novo Balneário Paraense, o tenente Evangelista Filho. São os nossos votos.



## APÊNDICES

### ROTEIRO DE ENTREVISTA (Vendedores Ambulantes da Orla do Maçarico)

#### 1. Dados Pessoais:

Nome: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_

**É morador de Salinópolis SIM ( )**.

Nasceu em Salinópolis: SIM ( ) ou NÃO ( )

**EM CASO DE RESPOSTA SIM:** em que bairro mora? \_\_\_\_\_; fica próximo da Orla do Maçarico \_\_\_\_\_; Já morou em outros bairros? \_\_\_\_\_; quais? \_\_\_\_\_; por que mudou? \_\_\_\_\_; vendeu sua casa para comprador da cidade ou de fora dela? \_\_\_\_\_; a quanto tempo mora no atual bairro? \_\_\_\_\_; onde era melhor a moradia, no bairro anterior ou no atual? \_\_\_\_\_; Por que? \_\_\_\_\_

Esta atividade é a sua principal fonte de renda? \_\_\_\_\_; **(caso NÃO)**, Qual? \_\_\_\_\_; A quanto tempo a desenvolve? \_\_\_\_\_; Sempre nos períodos de férias ou durante o ano inteiro? \_\_\_\_\_; Desenvolve outras atividades? \_\_\_\_\_; Quais? \_\_\_\_\_; Já trabalhou em alguns deste estabelecimentos aqui dá orla do Maçarico ou outro estabelecimento ligado ao veraneio/turismo? \_\_\_\_\_; Qual? \_\_\_\_\_; Que função desenvolveu \_\_\_\_\_? Por quanto tempo trabalhou? \_\_\_\_\_; Trabalhava de carteira assinada? \_\_\_\_\_? Quanto recebia? \_\_\_\_\_;

Desenvolve alguma atividade ligada a pesca? \_\_\_\_\_; **(caso SIM, responder)** Possui embarcação ou curral? \_\_\_\_\_; Onde a desenvolve? \_\_\_\_\_; que técnica utiliza? \_\_\_\_\_; Em que momento a desenvolve? \_\_\_\_\_; É para consumo ou para vender? \_\_\_\_\_; Qual sua opinião a respeito dos períodos de férias? \_\_\_\_\_;

**EM CASO DE RESPOSTA NÃO:** Qual o seu lugar de origem? \_\_\_\_\_? A quanto tempo já mora em Salinópolis? \_\_\_\_\_; Qual o motivo da mudança para Salinópolis? \_\_\_\_\_;

Esta atividade é a sua principal fonte de renda? \_\_\_\_\_; A quanto tempo desenvolve esta atividade? \_\_\_\_\_; Sempre nos períodos de férias ou durante o ano inteiro? \_\_\_\_\_; Desenvolve outras atividades? \_\_\_\_\_; Quais? \_\_\_\_\_; Já trabalhou em alguns deste estabelecimentos aqui dá orla do Maçarico ou outro estabelecimento ligado ao veraneio/turismo? \_\_\_\_\_; Qual? \_\_\_\_\_; Que função desenvolveu \_\_\_\_\_? Por quanto tempo trabalhou? \_\_\_\_\_; Trabalhava de carteira assinada? \_\_\_\_\_? Quanto recebia? \_\_\_\_\_;

Desenvolve alguma atividade ligada a pesca?\_\_\_\_\_; **(caso SIM, responder)** Possui embarcação ou curral?\_\_\_\_\_; Onde a desenvolve?\_\_\_\_\_; que técnica utiliza?\_\_\_\_\_; Em que momento a desenvolve?\_\_\_\_\_; É para consumo ou para vender?\_\_\_\_\_; Qual sua opinião a respeito dos períodos de férias?\_\_\_\_\_;

**É morador de Salinópolis ( ) NÃO.**

Mora em que cidade?\_\_\_\_\_; Desenvolve esta atividade em sua cidade?\_\_\_\_\_; É sua principal fonte renda?\_\_\_\_\_; Desenvolve esta atividade somente em Salinópolis ou em outras cidades?\_\_\_\_\_; quais?\_\_\_\_\_; Vem em outros períodos do ano à Salinópolis para desenvolver esta atividade?\_\_\_\_\_; Quais?\_\_\_\_\_;

Já desenvolve esta atividade em Salinópolis a quanto tempo?\_\_\_\_\_; Desde quando?\_\_\_\_\_; Por a opção por Salinópolis\_\_\_\_\_;

Possui residência em Salinópolis?\_\_\_\_\_; Em que bairro?\_\_\_\_\_; A quanto tempo?\_\_\_\_\_; Comprou de morador da cidade?\_\_\_\_\_; **(caso não, responder)**; Onde fica hospedado, hotel, pousada ou casa de parentes?\_\_\_\_\_; Normalmente fica por quanto tempo?\_\_\_\_\_;

ENTREVISTA 1:

**ENTREVISTA COM O PESCADOR AROLDO**

**Dia: 27/ 07/ 2016**

**Há quanto tempo trabalha na função de pescador?**

**R:** *29 anos de idade.*

**Sempre em alto-mar?**

**R:** *Com 09 anos de idade já fui pra alto-mar.*

**Com barco da família?**

**R:** *Não, barco de lá mesmo, conhecido.*

**Conta um pouco de como é essa função o cotidiano dela, coisas que vocês enfrentam.**

**R:** *A gente se alimenta, leva daqui da terra, carne, frango, enlatado, feijão, vai tudo. Todo que é tipo de alimento que você imaginar, vai. Aí, com dias a gente enjoa de comer as coisas que vai no barco e já vai no peixe mesmo, entendeu? Negócio de frango, carne, a gente enjoa até que joga fora. Come peixe natural mesmo, que já vai subindo da rede, porque a minha pescaria mesmo é os espinhel. Pesco os espinhéis... são os espinhel.*

**Explica como são os espinhéis.**

**R:** *A pescaria de espinhel é os que têm cabo preto. Já viu aqueles cabos pretos agora? Aí tem os grampos, então tem meia braça de filame, braça de filame que é pra pegar pescada, gurijuba, tubarão, entendeu? Só que é muito perigoso. É perigoso. Aí a gente dá qualquer falta de respeito pra gente se dê uma vacilada pode pegar no anzol. É com muita velocidade que a gente vai arrumando o material. Fazendo quatro milhas, seis milha no máximo, barco correndo mesmo, velocidade pra caramba. Aí nessa velocidade se dê um... qualquer coisa que interrompa a largada do material, o anzol pegar em alguma pessoa aí, é profundo e morre mesmo, tem como se livrar não.*

**Já cometeu erro alguma vez?**

**R:** *Já, pegou no meu pulso o anzol... eu gritando, botei minha mão na janela e minha perna aqui na porta “vou morrer, vou morrer” eu gritando. Meu amigo, o comandante que estava na janela teve coragem de cortar a corda e eu gritando direto e falei pros meninos que estavam do meu lado aqui, porque numa hora dessa todo mundo fica nervoso, sabe? Aí eu gritando, gritando, meu amigo estava correndo, mais correndo juntando o material, aí eu meti o dente no cabo e me segurei com toda minha força, meu dente e a mão no cabo aqui, esticando já aqui e nada de rasgar, tentei rasgar, mas não rasga, de jeito nenhum. Não tinha como tirar o anzol, eu ia morrer. Até que me ajudaram, pegou uma faca lá dentro e cortou o cabo, lá atrás, ele correu lá pra trás do barco, na cuba e cortou o cabo, aí o anzol ficou aqui, atravessado aqui, no meu pulso.*

**De que tamanho mais ou menos? Medidas? Que anzol é esse?**

**R:** *É um anzol número sete. Ele perfurou meu pulso... aí tem aquela coluna ali, dos médicos ali né? Toraram com alicate aquilo, em cima da tampa da urna ali e eu tirei com o dente. A minha mão inchou, inchou, inchou minha mão, que ela despelou, totalmente inchada, totalmente deformada.*

**Vocês levam o material de primeiros socorros?**

**R:** *Vai, mas é que não tem jeito. Na água mesmo, no material tem a bactéria, qualquer material de pescaria que tu pegar em qualquer vila, pode tá sequinho como for, mas daqui da terra pra tu ir pra maré inflama. Qualquer material de pescaria inflama.*

**Quanto tempo vocês ficam em média numa saída dessas?**



**R:** *É de quinze a vinte dias no máximo, depende do tamanho do barco. O barco que eu tava era de mais ou menos vinte toneladas, passava vinte dias.*

**Por onde, especificamente?**

**R:** *Mais ou menos passando a barra de Macapá, lá pro Amapá, Oiapoque, pra lá... Suriname, essas bandas pra lá. O barco vai, mas é poucos dias que a gente passa, vinte cinco dias, vinte dias. Agora, no outro que eu pescava mesmo era maior, era de quarenta toneladas.*

**Sempre trabalhou em Salinas?**

**R:** *Sempre trabalhei aqui. Passei só um tempo, uns dias em Capiras. A gente encosta em outros lugares, Pirabas, Abade, Guldual, Vigia.*

**Toda a costa do Pará?**

**R:** *Toda a Costa do Pará, tudo que é canto mesmo, Bragança, até no Maranhão já fui.*

**Esses são os principais pontos de desembarque dos pescadores?**

**R:** *É. Região do Salgado, mesmo aqui.*

**Como funciona o contrato de trabalho?**

**R:** *É assim, o patrão mesmo, é muito difícil o dono do barco ter o caminhão dele mesmo, pra ele levar o peixe, tem que passar para outros (...) que vem do Ceará, vem até de Natal, vem de longe mesmo, vem do Maranhão, vem de Fortaleza, vem esses caminhão entendeu? Rio Grande do Sul vem de tudo que é canto esses caminhão. Então, é assim, por exemplo: vou sair amanhã, carrego o barco hoje, aí carrega gelo, óleo, o rancho, rancho pra gente comer, que a gente se alimenta.*

**Quantas pessoas mais ou menos?**

**R:** *Sete pessoas no barco que eu trabalho.*

**Eles se dividem por tonelada?**

**R:** *É. Vinte toneladas vai até sete e oito pessoas no máximo. Aí a gente vai, na nossa saída a gente pega quinhentos, seiscentos reais, entendeu? Pra passar vinte dias, a nossa mulher fica gastando, se alimentando. Por exemplo, se eu fizer dois mil reais, ou então, na viagem se a produção for boa, eu fizer dois mil reais, pra mim, na minha parte, eu pego só mil e quinhentos, quinhentos eles já tiram, que eles me deram de vale. Eu tenho minha boia, meu peixe de boia... aí eu faço uns duzentos, duzentos e pouco.*

**E como é que vocês estimulam esse valor em cima do que pescam? Por exemplo, tu tens duzentos reais, mas depende de que peixe? Ou tu vai receber dois mil quando tu voltar? Depende dos peixes que tu vai receber?**

**R:** *É a produção. Por exemplo, se a viagem, a despesa do barco der seis mil reais. Aí no caso a gente faz vinte, trinta mil, a gente vai repartir em sete partes, no máximo nove partes, entendeu? Faz vinte mil, tira os cinco das despesas fora parte, aí os quinze mil já reparte em sete partes.*

**No caso, além do dono do barco, você pode financiar o marreteiro dono do caminhão, também financia?**

**R:** *Faz. O dono do caminhão pode fazer a despesa do barco. Ele pode dar cinco mil pra despesa do barco, quando o produto vim vai direto tudo pra mão dele. É tudo dele, não tem que vender nada pra ninguém. Já tá em negócio com ele.*

**Quando é o dono do barco, existe a possibilidade dele vender para quem ele quiser?**

**R:** *É. Aí não tem problema nenhum.*

**Quais são os peixes que mais são valorizados?**

**R:** *É o pargo, a enchova, a pescada e a gurijuba.*

**Como vocês comercializam?**

**R:** *A pescada nesse veraneio, se eu não me engano, ela está de vinte a vinte e dois reais, quando sai do barco pra comércio, está a quinze e dezesseis reais o quilo no máximo. A enchova ela tá a vinte reais, ela está saindo de quinze reais do barco, dezessete, às vezes até de vinte e cinco reais o quilo. A enchova, o peixe mesmo que é procurado, tem mais valor que a pescada.*

**Você gosta dessa atividade? Optaria por outra?**

**R:** *Meu amigo, não é que eu goste. É porque eu tenho família, então, não tenho um emprego mesmo fixo, a pescaria é um meio mais fácil que eu tenho pra sustentar a minha família.*

**Já tem muito tempo essa atividade pesqueira aqui em Salinas?**

**R:** *Já, anos e anos.*

**Seu pai e seu avô era pescador?**

**R:** *Era, pescavam muito.*

**Porto Grande sempre foi local de desembarque?**

**R:** *Não, ele era só um postinho mesmo, sempre foi um postinho e fizeram o local de desembarque. Exportação, agora tudo é aí.*

**Salinas tem alguma fábrica igual em Pirabas?**

**R:** *Não, só em Pirabas mesmo.*

**A fábrica de Pirabas ela beneficia o peixe no caso, só filé, por exemplo?**

**R:** *Não, é tudo.*

**Eles possuem barco?**

**R:** *Tem muito barco lá, grande de trinta e quarenta toneladas da firma.*

**Já trabalhaste lá?**

**R:** *Não, mas já descarreguei lá. Produção de fora, o barco pode entrar lá e passar pra eles o produto.*

**Existe um grande contingente de trabalhadores da pesca em Salinas?**

**R:** *Tem, a maioria vive de pescaria mesmo. É que passa um feriadão desse aqui, o ramo que tem é pescar. Que é o mais fácil aqui que tem, porque aqui é cercado de praia, então, o que tem mesmo é pescaria.*

**Que mais chama atenção pra cidade, é essa atividade de veraneio ou a pesca?**

**R:** *Turismo, que traz mesmo o turista e dinheiro pra cidade.*

**A pesca não gera tanto emprego assim?**

**R:** *Ela gera, mas não dá aquilo que você pensa.*

**Em Salinas tu tem a documentação do barco, especificamente para pesca?**

**R:** *Não tem firma assim, é iniciativa própria. Chega pega vaga, o mestre te chamar, tu já vai na viagem.*

**Você já foi em vários barcos?**

**R:** *Já, onde tem uma vaga eu pego. Onde eu vejo que é melhor pra mim, já deixo pra um já passo pra outro.*

**Existem concorrências entre donos de barcos?**

**R:** *Tem o viadinho lá, é o apelido dele, mas o nome dele é Seu Antônio, nome do barco é Iago Pesca. Ele era de Bragança, agora mora aqui em Salinas, tem dinheiro, tem três “barcão” considerado.*

**Percebeu mudança com o tempo em termos de técnicas da pesca?**

**R:** *Não, mas quando eu comecei não tinha máquina, agora tem a (...) que faz muita força, antigamente era tudo manual, seria pior, mas agora melhorou mais um pouco. Eu não me mato fazendo força, quem puxa é a máquina, os barcos são maiores, tem mais conforto.*

## **ENTREVISTA COM A SECRETÁRIA DE ADMINISTRAÇÃO DA PEFEITURA DE SALINÓPOLIS.**

### **Quais são as principais atividades econômicas, dinamismo do município?**

**R:** *Turismo, pesca e agora grandes empresas que vem pra cá, estão funcionando, estão atuando, com isso gera emprego, a economia melhora. A Yamada tem uns dois anos que está aqui, agora lojas americanas que tem alguns meses e provavelmente o líder que vai ser inaugurado em agosto, talvez, porque deu um problema lá. E outras empresas, pequenas empresas que estão vindo pra cá.*

### **A chegada dessas empresas está associada a atividade turística?**

**R:** *Sim. Provavelmente sim, porque o município também está crescendo muito, ele tem uma população pelo IBGE de 38.552 habitantes, mas a gente sabe que não é isso. A gente tem também as grandes invasões, aonde foram criados bairros que o prefeito fez melhorias, como por exemplo, Bom Jesus e outras invasões também, que ele está procurando melhorar dando infraestruturas, dando condições, implantando unidades de saúde, sistemas de água e outras coisas. Isso tudo atrai outras pessoas pro município. Por quê? Pelo próprio desenvolvimento do município, porque há três anos o município estava uma tristeza, ninguém queria investir, ninguém queria vim pra cá. Com essas melhorias no município de três anos pra cá, não seja que eu esteja querendo defender o prefeito, nada disso, tenho quarenta e quatro anos de serviços públicos e não preciso disso, e nem sou política, sou técnica. E a gente vê que melhorou muito, muito, acho que foi um dos melhores prefeitos que por aqui passou, não é por ser jovem, ele é dinâmico, administrador, veio de uma família política, o pai dele foi três vezes prefeito e tem toda uma experiência, e é do município, ele é salinense, então tem essas ideias muito boas e alavancadas. Eu digo em que, melhorou a infraestrutura do município, você vê em qualquer área ele avançou, ele não se restringiu a uma área só, por exemplo, a saúde, ele priorizou certas áreas na saúde, na infraestrutura, na educação. Se você for visitar uma escola pública, modéstia parte é melhor que qualquer escola particular, a nossa unidade de saúde mesma coisa, muito bem equipada, serviço de odontologia funcionando com os melhores equipamentos, os melhores materiais, então você pode visitar isso in lócus. Aí você vê as praças crescendo, o asfalto, que dizer evoluiu muito, com isso. Há sim, o próprio petróleo, temos uma pesquisa do petróleo, provavelmente pode não ser agora, a universidade também, tudo isso foi ele que trouxe pra cá. Então, tudo isso atraí, acho que os grandes empresários resolveram, porque ninguém vai implantar uma empresa sem fases pesquisa, ninguém vai investir atoa, então assim, por isso a cada momento você olha tem uma empresa surgindo, então isso pra gente é bom, porque gera empregos. Então, eu acredito que é o turismo. É o sonho do prefeito, é o sonho dele, é jovem, ele começou a administrar esse município com vinte e sete anos, ele está com trinta anos, ele sempre diz que o sonho dele é transformar Salinas em três coisas, além de manter o que já foi feito, ainda falta dar outros avanços, porque Salinas ainda não atingiu todas as áreas, todos os bairros com melhorias. A gente vê hoje, eu que estou aqui na administração tem pouco tempo, eu era da área da saúde, sou da área da saúde, mas ele me convidou para a*



*administração, que quem vem nos procurar hoje, são veranistas, que querem que melhore suas ruas, então, é óbvio que eu digo que isso vai chegar, nós temos um planejamento, mas vocês tem que ter paciência, que isso vai chegar em todos os pontos. Por exemplo, a Júlio Cesar que era um sonho de quem morava ali, era desprezada agora está com canteiros e toda arborizada, bonito. Qual o sonho que ele diz pra gente né, a equipe dele de trabalho, o sonho dele que ele vai concretizar, seria transformar Salinas em um Polo Turístico, Polo Universitário e Aeroporto. O sonho dele é isso, e manter o que têm lógico, com a mesma qualidade, porque eu digo sempre na condição de administradora, que eu estou na área de administração há bastante tempo, construir até que não é difícil, o difícil é você manter com a mesma qualidade.*

**A atividade turística de fato ela se destaca como a principal atividade atrativa de certos investimentos, mas existem outras que parecem que são também importantes, que não desaparecem como no caso da pesca?**

**R:** *Exato. Tanto é que ele se preocupa, o novo mercado que ele construiu, acho que tu já até visitaste, é justamente pra estimular isso, para que os próprios pescadores venham, é tudo gratuito.*

**Como é a pesca gera tributos para o município?**

**R:** *Eu sinceramente não sei te explicar. Esses carros frigoríficos que ficam na beira, pescadores trazendo de outros estados e normalmente levando para outros estados, eu não sei te dizer qual é o valor desses tributos, acredito que são pagos, o setor de tributos podem estar te explicando qual o valor, quem paga entendeu? Mas, eu acho que sim.*

**Uma atividade que recebe tributação direta, normalmente tem um órgão fiscalizador. A atividade pesqueira parece muito livre no ponto de vista da tributação. A senhora pode comentar?**

**R:** *Veja só o que acontece, deveria estar melhorando. Um exemplo que vou te dizer não só isso, que a gente tem tudo pra dar uma alavancada pra melhorar tudo isso, até na arrecadação. Eu fazendo um levantamento aqui, é de IPTU por exemplo, poxa aí quando você levanta 23,65% é que paga o IPTU, uma serie histórica, que mesmo durante esses três anos de melhorias que o prefeito vem fazendo, as pessoas não se conscientizaram que tem que pagar seu imposto. Eu mesmo, com o município estava precário, horroroso, eu nunca deixei de pagar meu IPTU, pra mim ter o direito de reclamar, como eu vou poder reclamar se eu não pago o meu IPTU? Normalmente as pessoas que vem reclamar não pagam o IPTU, aí eu digo gente vocês poderiam pelo menos pagar o IPTU, pra gente ter sensibilidade de estar levando a solicitação de vocês, mas vocês tem que pagar. Então, apesar de a gente ver que tem casas, a maioria casas ricas que as pessoas não pagam. Agora tu imagines o salinopolitano, então, eu não sei te dizer o que agora, pelo o que eu sempre venho fazer avaliação, faço avaliação todo mês dos tributos, o que está entrando, o que está melhorando, entendeu? A gente está melhorando um pouco, eu acredito que agora nesse mês de julho vai melhorar muito, porque as pessoas estão vindo mais, entendeste? Estão tendo consciência, porque se você não tem imposto, como que é que você vai... eu te falo sinceramente que eu não sei como o prefeito está conseguindo manter esses salários em dias, pagar piso salarial dos professores, ele só não esta pagando dentro do plano de cargas e carreira dos professores, que foi feito um plano de carreira com tantas vantagens horizontais e verticais que não tem prefeito que consiga cumprir. Tanto é, que nós fizemos um curso de capacitação do tribunal de contas que foi colocado, eu falei que Salinas não é nem um problema. Planos de cargas e carreira, feito de uma*

*maneira que o gestor não tem condições de cumprir, dentro do que ele pode cumprir ele está cumprindo, com o próprio piso salarial dos professores que é nacional, que ele paga, e os funcionários estão todos em dia, além do investimento que ele faz na cidade pra você ver. É muito planejamento, é muito foco, é muita força de vantagem pra você ver, por isso que digo que estou do lado dele, mas eu vejo que é um jovem que está com todo o vigor pra melhorar, não custa nada colaborar um pouquinho. Quando agora eu participando mesmo, vendo dados, a gente vê como as coisas são precárias, as pessoas não gostam de pagar impostos.*

**A atividade turística (turismo e veraneio) sendo a principal atividade da cidade, com ela tem contribuído para a arrecadação da prefeitura e inserção da população?**

**R:** *Pra todos, vou te dar um exemplo, se tu fores no hospital regional, quando chega em Julho parece que ninguém adoece, o salinopolitano não adoece, vai todo mundo em busca de ganhar alguma coisa, para reparar carro, vender gelo, é o momento que eles querem arrecadar. O salinapolitano, que é um desabafo, porque já viajei quase todo o Brasil, eles não procuram investir nos empreendimentos deles, tu vê uma barraca dessa lá no atalaia, em uma praia tão bela eles não procuram usar o uniforme, não procuram usar um crachá não procuram melhorar seus banheiros, não procuram fazer uma boa coleta de lixo. Se você for a praia umas cinco horas manhã está limpíssima daqui a pouco está uma porcaria, porque ainda não existe a consciência das pessoas que frequentam a praia e também o próprio barraqueiro não incentiva isso, colocar uma lixeira pra colocar o lixo, dar um saco pra cada um acondicionar o seu lixo, entendeste? Então, ainda não existe essa consciência ambiental, essa consciência de você zelar por esses espaços, não existe isso. Eu digo porque vou pra praia e fico indignada com o que eu vejo, pessoas estão bem ali que vem de fora daqui a pouco estão jogando tudo no chão, sabe? Pelo amor de Deus, então, precisa dessa consciência. Você caminhando aqui pela Júlio Cesar, estou caminhando, estou criando vergonha, aí você olha nos canteiros lixo. Hoje vou juntar esses lixos todinhos, eu disse que hoje vou levar um saco, você vê que é garrafa, você vê que é palito e saquinhos de picolé, essas coisas são as pessoas que joga segura pelo menos na tua mão quando chegar num cesto de lixo lá na frente e joga lá. Não existe essa coisa infelizmente, então o prefeito se desdobra na limpeza, voltando para os barraqueiros, custava os barraqueiros e seus funcionários usarem um uniforme de chita como você vê no Nordeste, descalço, mas de chita pra poder identifica-los e não ficar apavorado será que ele é mesmo vendedor daqui a pouco está lá te roubando, tu fica nervoso não que levar o celular, está tudo no teu carro trancado. Tem que haver essa melhoria para que o veranista e o turista venham mais, para que ele sinta essa segurança, cuidar mais do banheiro, eles precisam investir no empreendimento. Outro dia recebi o documento de um senhor, um cidadão, pedindo para o prefeito mandar que os barraqueiros usem uniformes (risos), tem nada haver com o prefeito, eu respondi a solicitação lá pra associação dos barraqueiros pra estarem conversando, lá é um serviço privado, prefeito não tem nada haver com isso. Porque eles atribuem tudo, se tal hospital não funciona é o prefeito que tem culpa, não é isso, então, confundem as coisas, entendeste? Se não existir parceria, não existir colaboração fica difícil.*

**Em Salinas não existe cooperação ou articulação entre os setores sociais da cidade?**

**R:** *Não. Se for, por exemplo, na Cosanpa o prefeito procura colaborar, se for fórum, hospital também ajuda. O prefeito que ajuda os setores na medida do possível.*

**Nos Lençóis Maranhenses tem um conjunto que é articulado, de pousadas que se articulam com guias, se articulam com fornecedores, uma economia que gira em torno da atividade turística. Algo parecido acontece aqui em Salinas?**

**R:** *Tu sabe que em alguns estados do Brasil na área da saúde, porque eu lia muito, existia muito investimento do setor privado, tu está entendendo? Você vê que quem banca hoje é o município, o estado entra com o negócio pequeno, o federal está se retraindo cada vez mais, então hoje pra se bancar os serviços de saúde é o prefeito que tem que ter vontade política pra que isso aconteça. E você vê em certos estados desenvolvido que a empresa privada ela entra pra colaborar, e outros municípios não, porque sabe que Salinas vive por fundos de participação, aquilo que estou te falando o IPTU poucos pagam, impostos poucas pessoas pagam, em Julho arrecadam um pouco mais, mas eu me lembro que na época o que era arrecadado em Julho não dava para pagar os trabalhadores durante o mês de Julho todinho, porque eles têm que contratar temporário pra estar limpando praia, pra está fazendo isso, fazendo aquilo, não dava nem pra cobrir. Igual aquilo que tu estava falando, esse fluxo só é maior em certas temporadas, o resto é pouco.*

**Como sobrevive essa população?**

**R:** *Vive do serviço público ou vive de vendas, ou bicos olhando as casas, são caseiros.*

**Os caseiros são carteira assinada?**

**R:** *Eu não sei te dizer, mas acho que sim.*

**A prefeitura o algumas dessas secretarias daqui dispõem de alguma informação precisa sobre isso, porque é muito grande o número de pousadas que surgem inclusive a todo momento?**

**R:** *Tem o controle no setor de tributos, na parte de pousadas essas coisas todas tem a vigilância sanitária que fazem visitas em pousadas, em escola, bares, eles têm todo levantamento cadastral, e a universidade tem todo apoio da prefeitura, que começou há funcionar esse ano aí depois parou um pouco, porque a universidade entrou em greve, então ainda não deu pra sentir o impacto.*

**A Ilha do Atalaia é o principal espaço de investimento de grande capital em Salinas?**

**R:** *Certo. Tem dois resorts, um condomínio fechado e um loteamento e agora tem o parque aquático, vai da uma alavancada muito grande. Tem projeto da orla talvez para o ano, Deus queira que a gente consiga, não tem condições de fazer um projeto desse só com recursos municipais, vai depender de investimento estadual e federal.*

## **ENTREVISTA COM O SECRETÁRIO DE OBRAS DO MUNICÍPIO DE SALINÓPOLIS.**

**Em relação às obras da secretaria, qual atividade econômica ela está relacionada? Em termo de infraestrutura, o que tem motivado e impulsionado essas obras?**

**R:** *Na verdade no município de Salinas hoje, a gente tem atuado em diversos setores, execução de diversas obras, especificamente em saúde, educação e turismo, por ser uma cidade turística a gente tem investido de forma potencial considerada. Na questão da educação a gente tem reformado e ampliado às escolas do município, tem feito só um padrão pra deixar elas de formas semelhantes em termo de estrutura, a gente tem climatizado as salas de aulas, tem feito revestimento, tem criado sala dos professores em algumas delas até laboratório, sala de informática, então, a gente tem priorizado da uma estrutura para os alunos pra vê se a gente consegue desenvolver o índice de*

*desenvolvimento da educação básica. Na área da saúde a gente tem construído inúmeras unidades de saúde pra descongestionar o movimento do hospital regional, a gente tem criado unidades de saúde por bairros então, praticamente cada bairro do município hoje tem uma unidade básica de saúde que visa atender essas pessoas que realmente precisam, de baixa renda, que não tem condições de pagar uma consulta particular então, a gente tem feito esse trabalho de construir as unidades de saúde nos bairros. A gente tem que foi construído com recurso próprio do município, temos quatro unidades de saúde em execução com recurso federal, a gente está tentando concluir mesmo sem os devidos repasso do ministério. Em relação ao turismo a gente tem melhorado a cidade com limpeza de área, iluminação pública que o pessoal vem aqui e cobra bastante, asfaltamento também, a gente já completou agora 126 km de pavimentação, desde o início de 2013 pra cá, a construção daquela feira na PA, não sei se tu já observaste, ali era um local onde as pessoas antigamente vendiam peixes naqueles isopores, naquelas barraquinhas então, tinha um aspecto muito desfavorável. Aí a gente vendo as necessidades daquelas pessoas e também da uma condição adequada, a gente acabou projetando aqui e executando na feira, com recurso próprio do município.*

**Em 2010, a malha urbana da cidade era bem tímida ainda, hoje as imagens de satélite tem mostrando grande evolução, comenta um pouco sobre esse processo?**

*R: É, tem São José que já emenda com o bairro Bom Jesus. Na verdade a gente tem até esse problema de crescimento desordenado, porque geralmente ali são áreas invadidas, Bom Jesus é uma área de invasão, eu acho que em todos os municípios as vezes acontece, por exemplo Belém.*

**Todos eles são da cidade ou vem gente de fora?**

*R: Vem gente de fora, tem gente que mora aqui, é uma diversificação de pessoas. Às vezes acabam invadindo aí vai, vai, daqui a pouco se tornando um grande problema, as pessoas vão invadindo e tal, aí depois começam a cobrar infraestrutura no local, quer asfaltamento, quer água, quer luz, essas coisas, aí o município as vezes não tem uma estrutura adequada pra conseguir atender, se bem que a gente tem atendido também esses bairros periféricos, a gente conseguiu um sistema de abastecimento de água com o governo federal que priorizou, implementou água encanada em dois bairros aqui que não existiam água, só aqueles poços a céu aberto deu uma série de problemas, tu sabe questões de doenças, que o cara faz uma foça bem próxima de um poço, aí a gente conseguiu levar água encanada, tá faltando finalizar só o bairro Nova Brasília, bairro Bom Jesus que é maior já foi concluído até já foi inaugurado também. Então, as obras têm acontecido no município, a gente tem priorizado principalmente as pessoas de baixa renda, que realmente precisam de um tratamento especial, precisam de uma escola de qualidade para seus filhos, de saúde adequada. Sei que o município tem muitas falhas ainda, mas a gente tem procurado fazer o melhor aqui e a cada dia pra que justamente cumprir o nosso dever enquanto gestão.*

**Se tu pudesses estimar em termo de percentual a cidade, quanto por cento ela está atendida de infraestrutura, saneamento, asfalto, calçamento?**

*R: Todas as obras que a gente tem executado eu acho que a gente ainda está em um nível muito distante então, não adianta eu dizer o percentual elevado e não refletir a realidade do município então, eu acredito que hoje com tudo que tem feito, com infraestrutura de escola, unidade de saúde, hospitais, asfaltamento a gente está no percentual aí, eu acredito, de uns 60%. Primeiro porque a gente não tem uma rede de esgoto, a cidade não*

*tem tratamento de esgoto então, isso aí já conta bastante. A gente não tem água encanada em toda a cidade, isso também já repercute muito então, eu acredito no percentual de 60% em função disso aí.*

**Vocês tem uma política de zoneamento da cidade, por exemplo, já existem bairros estruturados destacados?**

**R:** *É já existem bairros estruturados ainda mais pelo histórico da cidade, com área zoneada, loteada, fica menos propício e sujeito a invasão então, o pessoal geralmente que adquire um lote já tem uma estrutura mais considerada, é um bairro praticamente todo asfaltado, tem água.*

**Esses novos que surgem são também objetos de compras por parte dos veranistas?**

**R:** *É. Em menor proporção de certa forma sim. Esses bairros vou te dar o exemplo de Bom Jesus, que era um dos piores bairros daqui do início da gestão, não tinha nada, aí hoje você entra lá e já tem rua asfaltada, água encanada, de certa forma serve como atrativo e acaba valorizando os lotes que existem lá ainda, das pessoas que acabaram invadindo, compraram, reservaram um pedaço e venderam, agora então, estão esperando chegar uma infraestrutura maior pra poder vender, repassar. Aí as pessoas de fora vão chegando vê que está asfaltado, tem água e acabam adquirindo, mas o próprio plano diretor do município tem essa questão do zoneamento urbano só que dificilmente a gente consegue implementar e seguir o que está no plano diretor justamente por conta desse crescimento desordenado.*

**As áreas de maiores crescimentos são essas próximas a mangues?**

**R:** *É. Justamente. Demanda uma estrutura maior devido a proximidade com os mangues, geralmente essas áreas aí são as que mais têm crescido no município. Pega Bom Jesus, Nova Brasília, Pedrinhas, bairro Quaraniqui atrás do Maçarico que já é uma área que tem uma infraestrutura, vai crescendo, vai expandindo meio que de uma forma descontrolada.*

**Vocês nunca tiveram problema com a secretaria de meio ambiente, porque é uma área de preservação?**

**R:** *Tecnicamente não poderia ser construído nada, mas até a própria estrutura do município não tem como chegar lá e impedir que faça, pode até mandar uma fiscalização lá durante o dia, o pessoal acaba construindo durante a noite ou final de semana que ninguém trabalha, quando tu vai já tem uma palafita, uma barraquinha. Vem órgãos do estado pra fiscalizar, mas pra ação de remoção ainda não vi aqui em Salinas. Sem falar na questão política, muitas dessas pessoas tem necessidade mesmo e acaba indo para um local lá e não tem pra onde ir, acaba se instalando, aí fica difícil para o prefeito chegar e remover diversas famílias e, acaba tendo um desgaste político também.*

**Não tem uma proposta de como sanar esse problema?**

**R:** *Isso tem que ser muito bem estudado, bem planejado, uma forma de aliviar essa ocupação das áreas de preservação. Por mais que exista um plano diretor, mas é preciso uma estrutura eficiente pra poder conter essas invasões, essas apropriações desses locais de preservação. Precisa ser estudado e executado, de certa forma uma ação que minimize esse tipo de situação.*

## **ENTREVISTA COM A PRESIDENTE DA COLÔNIA DE PESCADORES DE SÃO JOÃO DE PIRABAS**

### **Qual o papel da colônia no município?**

**R:** *É muito importante na questão dos pescadores, porque o censo da prefeitura o maior índice de emprego é a pesca aqui em Pirabas, então, a colônia é, passando para os associados dos pescadores se associarem e, daqui da colônia exige documentação, aposentadoria rural, benefícios de auxílio doença rural, salário maternidade, pensão por morte, então, é muito importante pro pescador, porque exerce essa profissão, e quando precisa, cai doente na profissão, vem aqui, da entrada na documentação tudinho, vai requerer um benefício.*

### **É como se fosse um INSS?**

**R:** *Isso. Daqui da colônia a gente faz a documentação toda, aí a gente encaminha pro INSS pra fazer a entrevista.*

### **Quem são os associados? Quem pode se associar?**

**R:** *Todo pescador, marisqueiro.*

### **Pescador de alto mar também?**

**R:** *Também.*

### **Quanto é a mensalidade?**

**R:** *A mensalidade é treze reais, passou a ser de 2014 já pra cá, antes era cinco reais.*

### **Quantos por centos da população de Pirabas são associados?**

**R:** *A gente tem sete mil e pouco nos associados, só que a maioria já tá falecido, no arquivo de falecidos é bastante, por idade e uns que foram afogamentos.*

### **A família recebe benefício?**

**R:** *Recebe, traz a documentação, vai da entrada. Muita gente recebe por morte aqui pela colônia.*

### **Que outros serviços à colônia presta?**

**R:** *Dentista, médico, agora que não está funcionando, porque estavam equipando as salas; cursos, bastante sobre o negócio do pescado, informática, já para os filhos dos associados.*

### **Tem curso sobre atividade pesqueira?**

**R:** *Tem.*

### **Todos participam?**

**R:** *Nem todos. O pessoal da marinha, eles vem por ano aqui, ano passado eles estiveram aqui, mas nem todos participam.*

### **Você é pescadora?**

**R:** *Sou filha de pescador.*

### **Quantos desses associados são daqui da cidade e quantos de fora?**

**R:** *Tem de vila. A maioria da cidade.*

### **Fora a pesca, o serviço público, não tem outra atividade econômica em Pirabas?**

**R:** *Tem a prefeitura, os comércios.*

### **Entrevistei um rapaz na orla lá no porto, e ele disse que não tem barracas, mas que existiam alguns ranchos. São pescadores que moram lá?**

**R:** *Tem ranchos, sim são pescadores que moram lá.*

### **Existe tributação? Vocês fazem acompanhamento com relação a produção de pesca?**

**R:** Não. O pescador mesmo, os donos de embarcação, eles próprios deveriam vim aqui para ser legalizado, a própria marinha veio aqui para legalizar os barcos, tem tudo isso, mas os próprios donos de barcos não vem.

**E os funcionários daqui são associados?**

**R:** São, a maioria são associados.

**Mas eles também são carteira assinada?**

**R:** São. Tudo é investida de pesca, eles vão da entrada em algum benefício, eles pegam a documentação atendendo daqui da colônia.

**Quanto tempo tem a colônia?**

**R:** Foi fundada em 1940.

**Ela é antes de Salinas ou depois de Salinas?**

**R:** Antes de Salinas, aqui era só um barraquinho pequeno, tinha até foto.

**Sempre foi aqui?**

**R:** Sempre foi aqui. Já foi escola, algumas salas funcionavam como escola, eu ainda estudei aqui.

**Entrevistei outro senhor que era presidente aqui na colônia, ele estava explicando quais eram as dificuldades. Ainda tem muitas dificuldades pra colônia prestar assistência aos pescadores?**

**R:** Olha, pescador é cabeça dura, a gente orienta pra vim pra cá tentando se legalizar, ajeitar a documentação tudinho, quem exerce essa profissão sempre precisa de algum benefício. Tem uns que só procuram a colônia quando acontece algo, quando precisa, a gente que ajudar aqui, às vezes porque num excesso de documento novo, muito novo, eles indeferem, não querem aceitar a documentação. Essa questão que a gente fica realmente chateado, porque eles realmente já exercem a profissão de pescadores só que não são sócios da colônia, não está legalizado na colônia. Falta parceria que eu acho, a colônia tinha que ter parceria, a colônia tinha parceria com o prefeito Claudio que foi afastado, ele ajudava bastante, só que aqui também tem a questão da política, tudo aqui se move na política, aí tem um que não quer, que não aceita, por isso a dificuldade que a gente tem.

**Você está no cargo há quantos anos?**

**R:** Desde 2013.

**É o primeiro mandato?**

**R:** É.

**Quem é que vota?**

**R:** Os associados estão tudo quites, tudo ok na colônia.

**O mandato é de quanto tempo?**

**R:** É de quatro anos.

**Tem reeleição?**

**R:** Tem.

**Qual o perfil do pescador? De que faixa etária? Qual escolaridade?**

**R:** De quinze anos, tu encontra muito rapazinho pescador atualmente cadastrado, que não querem estudar, não tem estudo nenhum. São muito mesmo, rapazinho pescando pra fora.

**Se tu fosses colocar em percentual, quantos desses jovens correspondem a quantos por centos desses associados?**

**R:** A maioria. Acho que mais que 50%.

**E problemas com alcoolismo e drogas existem?**

**R:** *Me lembro que teve uma vez que foram pescar e brigaram pra lá, ainda morreu um rapaz afogado, estavam embriagados. Aí teve uma reunião com os donos de barco, que se acontecesse isso o dono do barco ia ver com os tripulantes sobre esses negócios de bebidas, porque eles iam ser responsáveis se acontecesse alguma coisa. Até agora não houve mais esses negócios não, eles proibiram bebidas.*

**Tem fiscalização?**

**R:** *Não tem, estamos com uma advogada que está querendo trazer palestra para os pescadores, orientar.*

**Em termos de entendimento à relação da produção deles vocês fazem algum acompanhamento?**

**R:** *Não tem controle, as vezes da marisqueira e do artesanal.*

**A atividade principal fora o serviço público é a pesca?**

**R:** *É. Tudo é a pesca.*

**Em relação a esses jovens que trabalham na pesca, a colônia traça o perfil de quem ele é? Se ele já é pai de família, se ele mora com os pais.**

**R:** *Pai de família, a maioria deles são pais de família.*

## **ENTREVISTA COM O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DE PIRABAS** **Fala um pouco sobre a formação da cidade.**

*As pessoas que ocuparam aqui no primeiro momento não vieram pela leva de Salinas, porque Salinas foi por conta diretamente do turismo, daqui foi essa relação que você falou relação com/ou pescada. Então, pessoas vieram imaginando que aqui poderia ter uma concentração de pescada e por ter uma rede rodoviária pudesse agregar valor. O maior problema hoje é que a maioria de não se ter uma tributação, porque a maioria do pescado vai para Carutapera, que é o limite do Pará com o Maranhão, então, a hora que a gente aplica eles vão pra lá, a outra é que o porto de Salinas que não tem uma finalidade específica pesqueira potencial acaba por ter uma tributação muito baixa, o que torna inviável ter um fiscal tributário. Então, nós tentamos fazer isso politicamente e socioeconomicamente, mas foi inviável. A outra questão foi o período de expansão da cidade que houve um marketing de que aqui tinha emprego, que tinha isso, que isso vai há uns dezesseis anos atrás já na gestão do Músico Moisés, que estruturou a cidade pra que ela tivesse um atrativo para que as pessoas viessem. E repassou a segunda gleba patrimonial para doações de terras, para as pessoas virem e prometendo que aqui tinha empregos adversos o que na verdade não tem. Mas tem uma característica aqui que fortalece as outras regiões uma nomenclatura chamada muão, que é o cara que vai pra pesca, ele direciona certa quantidade de pesqueira e da, pra da sorte na pesca, e essa doação criou um monte de benção que não tinha uma economia então, hoje com a escassez e a pesca apoitada na região, que vem do Maranhão principalmente da família Sarnei relações políticas e essa pesca industrial tem diminuído consideravelmente o peixe aqui do município; ao ponto de que, uma pesquisa que nos próximos vinte anos o peixe vai sumir, tanto é que a pesca de alto mar já está indo para o limite do Amapá e do Marajó que já não tem mais aqui, e a concentração esse ano da pesca do mero é um absurdo e é um peixe que está proibido. Fora isso, deixa eu te dizer à questão que até então tinha um processo de pensão de escravidão do patrão da pesca, que tem o processo de mais valia que acaba criando uma dependência do trabalho, significa que o cara vai deixa o rancho*



*aqui vai para outro lá, quando chega nunca compensa o pagamento e, ele fica sempre em débito, só que as pessoas têm que colocar na instituição do trabalho e muitos patrões ficaram com os barcos, então, muita gente esta com medo de manter essas pessoas. Outra, a Pricomar que é uma fábrica instalada aqui, acaba que ela está na beira da falência e vez ou outra o ministério do trabalho vem e notifica e multa, então, a tendência hoje é que a prefeitura, o poder público tem que potencializar o turismo e a pesca esportiva, isso o quanto antes para que a gente não tenha uma quebra. Existe um projeto de criação da Resert (...) que vai os moldes do SNOOP que é o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza do modo que transforma essa área em território da pesca aí não tem patrão, o outro problema é a pesca de curral que é tradicionalmente utilizado e ela não está legitimada como pesca pelo órgão ambiental, registrando ela como estrutura ambientalmente, então, somada isso tem o extrativismo muito grande principalmente do caranguejo, a maioria do caranguejo que abastece Belém sai daqui e sai em uma quantidade absurdamente.*

**Aonde eu os vejo embarcaram essa pesca?**

**R:** *Quando eu ia te levar com o Davi, o atravessador, o cara que recepciona e tu entender aquela imagem de quanto é a partilha das partes, e aí pra te entender um pouco. A outra questão é que a prefeitura ela arca dentro da estrutura com 25% da economia local, a outra é que nós temos aqui em torno de 2.000 bolsas família, muitos se apropriaram da bolsa família, e a pessoa repassa o cartão da bolsa família a própria empresa saca e tira a bolsa família e desconta logo no valor estipulado e diz o seguinte coube isso pra ti, e tira em mercadoria, então, não tem nem o direito de ter isso. A agricultura muitos recipientes acabou, porque o solo muito pobre com o acrescionário laterítico, existe hoje o potencial no calcário tanto é que a (Vol...) se estabeleceu na primavera, mas de olho pra cá pra Pirabas, porque nós temos uma formação geológica chamada formação Pirabas que é de calcário, que é um dos concorrentes do cimento e, nos temos sítios paleontológicos próximos à ilha da Fortaleza.*

**Mas já existe alguma iniciativa da empresa?**

**R:** *Está comprando toda área de Japerica todinha, fazendo uma bifurcação no trevo entre (...) e Japerica, porque na verdade ali é uma PA, a extensão da PA que vem de lá de Santa Luzia ela termina em Japerica, aí começa ali de Santa Luzia pra Salinas. Aí é o seguinte, está comprando tudo; a outra empresa é do grupo (...) o pai dele está montando veio e tirou e viu a pureza do calcário aqui de algumas áreas e, nesse dia que a gente tentou estabelecer uma multa até o Jader Barbalho e o ministro disse que era muito prudente deixar as coisas acontecerem para que não pudesse ter uma ação superior, fora isso, as pessoas assim tentam aí de uma maneira ou de outra está no GPN tem aproximadamente 24.000 habitantes, último censo está 26.147 habitantes, 33 comunidades, muitas comunidades, temos 04 ilhas, inclusive teve uma que a policia federal teve que intervir, porque estava sendo vendida para uma empresa canadense, e tem algumas comunidades que finalizam portos, cada uma delas vai se ligando, e é isso. Nossa relação com a primavera poderia ser mais cordial, tem uma ponte que se estabelece políticas públicas e efetivas pra fazer ligação, se hoje tivesse uma politica pra poder implementar outra alternativa sairia por aqui por dentro, ia pra São Domingos, Primavera, ia para o Quatipuru e chegava em Bragança sabe em quantos minutos? Trinta minutos, enquanto a gente leva quase uma hora e vinte pra chegar a Bragança, aqui por dentro pelos campos seria alternativa.*

*No começo da cidade tinha um processo histórico que ela surgiu a partir de uma empresa de alimentos, só que tem uma história aí que pode ser interessante pra ti, que ninguém quis ainda; a Segunda Guerra Mundial tem uma relação direta com o surgimento de São João de Pirabas, aqui foram os alimentos para os submarinos alemães, alimentos que foram entregados, que foram recebidos aqui na orla do Brasil, e se alimentado por um alemão na verdade era um russo que se intitulava alemão que morava aqui, que tem uma casa que tinha 97 janelas que fica lá próximo o campo do sal, tanto é que tem uma ilha que se chama ilha da fumaça, mas não era a fumaça dela era a fumaça do submarino, uma das paradas era Igarapé Açu, então não tinha essa tecnologia, tinha uma relação direta com a Segunda Guerra que anularam isso, na história não aparece isso. Ninguém sabe ao certo como se deu o nome de São João de Pirabas, mas sabe que tinha uma empresa que fornecia alimentos para essa região e que parava aqui, que fazia um ponto de distribuição aqui e que acabou as pessoas se aglutinando por conta disso.*

**Tem algum marco geográfico que mostra onde se inicia o município?**

**R:** *Na verdade ela era só mangue e foi aterrada, é esse meio da escola Francisco Nunes, os povoados vieram paralelamente se integrando e tem certa interdependência, por exemplo, a banda de cá tem relação com Salinas no período de emancipação e rebote da cidade boa parte não tem relação com Pirabas, boa parte dali já se relaciona com Capanema e com Primavera e o umbigo mais ou menos da cidade se relaciona com o centro da cidade entendeu? Assim, então a base dela é a partir da escola Francisco Nunes.*

**O que observei em comum nas cidades são os marreteiros..**

**R:** *O marreteiro vai daqui e alimenta toda a região só que 70% da produção de peixe vão pra Fortaleza.*

**Tem dois empreendimentos do minha casa minha vida aqui?**

**R:** *Na verdade eu que fiquei por trás desse empreendimento, o Raimundo Barroso que é o primeiro prefeito, que era pra gente tirar pessoas de áreas de mangues, áreas de riscos, 200 unidades habitacionais pra poder integra lá. A relação com a pesca é tão grande que as pessoas não queriam abandonar a orla da cidade com mangue, como é que eu vou morar lá no centro da cidade se a minha canoa está aqui? Como é que eu vou despachar o meu pescado se está aqui e eu não tenho uma logística? E disseram que as pessoas priorizavam a questão do trabalho eu provei que as pessoas querem dignidade, essas áreas serão protegidas, e duzentas pessoas iriam só que houve uma falha dentro do processo, que o gestor que saiu acabou colocando toda a família dele e perdeu um pouco a finalidade da política pública. Acaba que as pessoas saíram de lá e o gestor anterior se apropriou do terreno, loteou depois como terreno dele, isso é complicado, uma foi o PAC2 e outra o FDS (Fundo de Desenvolvimento Social). Foram cinquenta casas que foram redistribuídas entre os vereadores, sete casa para cada vereador, e para secretaria da educação, e é isso que fez o prefeito fosse afastado, dentre tantas irregularidades.*