

ESPACIALIDADES E TEMPORALIDADES URBANAS NA AMAZÔNIA RIBEIRINHA: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS A JUSANTE DO RIO TOCANTINSⁱ

Urban spatiality and temporality in "Ribeirinha" Amazonia: changes and permanent aspects down the Tocantins river

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júniorⁱⁱ

Bruno Angelim do Rosárioⁱⁱⁱ

Gleice Kelly Gonçalves da Costa^{iv}

Michel Melo de Lima^v

Universidade Federal do Pará

Resumo

A presente análise propõe uma reflexão sobre as mudanças e as permanências de cidades "ribeirinhas" da Amazônia brasileira, levando em conta determinadas particularidades e singularidades regionais como ponto de partida de discussão. Tais elementos são considerados tendo-se em vista a possibilidade de políticas de desenvolvimento urbano mais sintonizadas com determinadas temporalidades e espacialidades presentes nessa mesma região. Dessa forma, a importância e o perfil socioespacial desse tipo específico de cidade são problematizados no trabalho a partir da dinâmica urbana que se instaura com base na relação cidade-rio. Do ponto de vista empírico, três cidades específicas são analisadas: Baião, Mocajuba e Cameté. Tratam-se de cidades "ribeirinhas" que estão localizadas no baixo curso do rio Tocantins, no Estado do Pará, entre dois grandes projetos econômicos modernos, a hidrelétrica de Tucuruí e o complexo industrial Albras-Alunorte, na Amazônia oriental brasileira.

Palavras-chave: cidade ribeirinha; espacialidades; temporalidades; mudanças; permanências.

Abstract

This analysis reflects on the changes and the permanent aspects of the "ribeirinha" towns in the Brazilian Amazon, taking into consideration certain regional peculiarities and singularities as a starting point for debate. These elements are considered from the standpoint of the potential for developing policies more in tune with certain temporalities and spatialities present in this region. Accordingly, the importance and the sociospatial profile of this specific type of dwelling are laid out in this study of the urban dynamic that establishes itself as a basis for the town-river relationship. From an empirical standpoint, three specific towns are analyzed: Baião, Mocajuba and Cameté. These are "ribeirinha" towns located down the Tocantins River, in the State of Pará, between two great modern and economically-important projects, the Tucuruí hydroelectric power station and the Albras-Alunorte industrial zone in the eastern Brazilian Amazon.

Keywords: "ribeirinha" town; spatialities; temporalities; changes; permanent aspects.

INTRODUÇÃO

Durante muito tempo se pensou a Amazônia e, particularmente, o processo de urbanização nessa região, de maneira generalista e homogênea. No sentido de superar essa visão, estudos têm mostrado a complexidade e a diversidade do espaço regional, a exemplo de trabalhos como os de Becker (1990, 1998), Machado (1999), Porto-Gonçalves (2005), Oliveira (2000, 2001), Oliveira e Schor (2007, 2008).

Pode-se falar, hoje, de uma urbanodiversidade regional para referenciar

as diferentes e plurais realidades urbanas no contexto amazônico. Esse fenômeno é facilmente identificado quando consideramos a diversidade de interesses e de agentes que compõem e produzem a diferenciação do espaço intrarregional; fator esse que merece especial análise, uma vez que o espaço, segundo Santos (1994), é dotado de um sistema de ações que define uma lógica, uma dada racionalidade, ou seja, aquela da vida social que o anima; e de um sistema de objetos que, por sua vez, define a materialidade territorial dessa dinâmica.

Nesse contexto, o espaço deve ser entendido como um produto de inter-relações que se estendem de uma dimensão local até uma escala global. Deve ser visto também como esfera de possibilidades e de existências múltiplas, por meio das quais diversas trajetórias coexistem. E, por fim, a ele deve sempre ser atribuída a característica de constante devir, já que está sempre sendo (re)feito, nunca é finalizado, acabado e, muito menos, torna-se definitivamente cristalizado (MASSEY; KEYNES, 2004).

Com base nesse raciocínio, e especialmente a partir da década de 1960, percebe-se uma maior diferenciação do espaço urbano na Amazônia por conta do processo de expansão capitalista nessa região. Becker (1990) percebia essa dinâmica, definindo tipos diferentes de urbanização, a saber: a) *urbanização espontânea*: decorrente de ações de incentivo, especialmente do Estado, à apropriação privada da terra por empresas; b) *urbanização dirigida pela colonização particular*: direcionada por companhias colonizadoras privadas; c) *urbanização dirigida pela colonização oficial*: pautado no modelo de urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra); d) *urbanização dos grandes projetos*: difundida por grandes projetos econômicos e de infraestrutura públicos e privados; e) *urbanização tradicional*: relacionada a cidades com poucas mudanças em sua configuração, muito ligadas ao padrão tradicional, à beira-rio, e com pouca repercussão da expansão das frentes econômicas.

Desses tipos de urbanização acima mencionados, o que mais interessa para a nossa análise é o da *urbanização tradicional*, que caracteriza bem o urbano presente nas cidades

ribeirinhas da Amazônia. Ainda que essas cidades estejam articuladas aos novos processos de expansão capitalista, elas guardam com certa expressão processos outros que revelam permanências de dinâmicas anteriores ao período mais recente, a exemplo do que ocorre na sub-região do baixo Tocantins, localizada no nordeste paraense, que é aqui considerada para análise, e que se situa entre dois “grandes projetos”: a Usina Hidrelétrica de Tucuruí (produção de energia) no município de Tucuruí, e o complexo Albras/Alunorte (produção de alumina e alumínio), no município de Barcarena.

A partir da década de 1960, e mais notadamente, em décadas mais recentes, passa a ocorrer nessa sub-região paraense a instalação de redes técnicas, promovendo mudanças do ponto de vista material e simbólico-cultural nas cidades consideradas para análise, alterando parcialmente o ordenamento territorial do Baixo Tocantins.

É considerando esses fatores que o presente trabalho busca analisar as principais mudanças e permanências existentes na paisagem e na organização e produção do espaço das cidades ribeirinhas de Baião, Cametá e Mocajuba, localizadas na sub-região já mencionada. Isso será feito levando-se em consideração as singularidades e particularidades dessas realidades socioespaciais, decorrentes do desdobramento de processos que se fazem presentes no âmbito regional e as heranças do passado, originariamente ribeirinho, desses núcleos urbanos.

A importância de se estudar a particularidade do urbano na Amazônia, com destaque para as cidades ribeirinhas de Baião,

Cametá e Mocajuba, dá-se, em primeiro lugar, pela necessidade de maior conhecimento dessa realidade, evitando uma leitura convencional que define a cidade ribeirinha à luz apenas de sua localização absoluta – à beira do rio. Diferentemente, busca-se aqui levar em conta processos e interações que se fazem notar, seja no âmbito local, seja no âmbito extralocal, e que reconhece o espaço como sendo de natureza relacional (HARVEY, 1980), ou seja, que contém e está contido em um mundo de relações.

DEFININDO AS CIDADES RIBEIRINHAS

As cidades ribeirinhas de Baião, Cametá e Mocajuba surgiram ligadas ao processo de ocupação inicial do espaço amazônico, pelo qual se configuraram os primeiros aldeamentos e povoados nas margens dos rios, com o objetivo de ocupar e proteger o território; o que remonta ao contexto da colonização ibérica e seus desdobramentos ocorridos na região.

Localizar-se na margem do rio é um primeiro fator para a identificação das cidades ribeirinhas. Baião e Mocajuba se localizam na margem direita do rio Tocantins, ao passo que Cametá se localiza na sua margem esquerda. Mas, para além da localização, a relação com o rio e a importância dele para a vida cotidiana dessas cidades devem ser levados em consideração.

Partindo desse princípio, começamos a identificar tais cidades, fundamentando a nossa análise com o conceito de paisagem de Santos (1988), que a relaciona ao mundo do aparente, constituindo-se 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 imediatamente pelos sentidos. Analisando a paisagem das cidades ribeirinhas, Oliveira (2001) nos diz:

Chega-se à maioria das pequenas cidades pelo rio e delas é possível contemplar uma paisagem cujo limite é o reencontro das paralelas no horizonte em que o céu e as águas parecem se abraçar. A paisagem citadina é avistada ao longe, aparecendo aos poucos, preguiçosamente aos olhos de quem não tem pressa de chegar. Assim vista, a maioria destas pequenas cidades situadas às margens dos rios assemelha-se a um quadro emoldurado pela folhagem verde-escura da floresta que lhe garante. (OLIVEIRA, 2001, p. 200).

Também é a partir dos cursos fluviais que ocorre o processo de expansão das cidades ribeirinhas, que inicialmente têm suas ruas com traçados orientados pelo rio, evidenciando o padrão ribeirinho do espaço intraurbano. É esse traçado que nos vai pôr em contato, igualmente, com a paisagem a ele associada.

A área central dessas cidades ilustra bem essa expressividade da paisagem. De frente para o rio, merece destaque a presença do que Trindade Jr., Silva e Amaral (2008) denominaram de Setor Principal de Comércio e Serviços (SPCS), onde estão presentes, em geral, o mercado, a feira, os portos e os trapiches, a igreja principal, a praça e os pequenos restaurantes e botecos, espaços de (con)vivência e de (sobre)vivência de diferentes agentes (SILVA; MALHEIRO, 2005).

Tratam-se de espaços marcados por objetos e formas espaciais ligados ao rio, onde se desenvolvem relações que revelam muito da dinâmica dessas cidades, de solidariedades mais orgânicas, de pontos de encontro, do

comércio do peixe, da troca de conversas, da agitação, da cerveja do fim da tarde, da compra e venda de produtos diversos, das narrativas, das tradições etc., que configuram uma particularidade marcante e presente em cidades como Baião, Cameté e Mocajuba.

Entretanto, para além da paisagem das cidades ribeirinhas da sub-região do baixo Tocantins, que se traduz no seu *design* urbano já apontado, é preciso considerar outros fatores que caracterizam essa mesma sub-região e que se tornam importantes para a compreensão das cidades aqui consideradas, são eles: a) a natureza como recurso importante para a dinâmica econômica e cultural desses núcleos urbanos, pois as principais atividades econômicas dessas cidades decorrem da agricultura e do extrativismo. b) a forte presença de populações tradicionais e aquelas outras de origem local, sendo pouco expressiva, de forma geral, a presença de migrantes, comparada à de outras sub-regiões de maior dinamismo das frentes de expansão; c) e o modelo de urbanização tradicional, definido por Becker (1990), que sugere uma configuração com pouca alteração do padrão beira-rio e com forte ligação a um centro regional primaz, evidenciando um desenho dendrítico de ordenamento do território (CORRÊA, 1987).

Partindo desses princípios, definir a cidade ribeirinha para além da paisagem pressupõe levar em conta elementos outros que consideram a relação delas com seus respectivos entornos. É nesse sentido que podemos falar, no caso amazônico, de *cidades da floresta* e de *cidades na floresta*, conforme sugere Trindade Jr. (2010).

Para esse autor, as *cidades da floresta* eram, até a década de 1960, as mais comuns na região.

Suas características de pequenas cidades e associadas frequentemente à circulação fluvial conferiam a elas forte ligação 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 os seus respectivos entornos e com localidades próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Por mais que muitas cidades do Pará venham perdendo essas características, consideradas rurais, elas não desapareceram efetivamente, e ainda são marcas fortes de sub-regiões, como no caso do Baixo Tocantins.

Argumenta ainda que as *cidades na floresta*, por outro lado, são aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas da região, fazendo da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação, e tida principalmente como espaço de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais, turismo etc.).

A forma de articulação e de interação da *cidade na floresta* se dá, em grande parte, muito mais com outras realidades fora da região do que propriamente com a realidade interna. Tratam-se, em sua maioria, de cidades que se tornam base logística para relações econômicas voltadas para uma racionalidade extrarregional, a exemplo das cidades-empresa (Carajás-PA, Porto Trombetas-PA etc.), que são cidades que servem de apoio aos grandes projetos econômicos instalados na região para atender às demandas de recursos do mercado externo (TRINDADE JR., 2010).

Diferentemente das cidades-empresa, existem aquelas que não são *enclaves urbanos*, mas *cidades locais* com forte ligação com os espaços que lhes são próximos. É o caso das

idades ribeirinhas, que têm interações intensas com o entorno imediato, sendo, por isso, *idades da floresta* por excelência, tal o papel que cumprem na interação e com o ritmo da floresta (TRINDADE JR., 2010).

As cidades ribeirinhas, dessa forma, têm fortes enraizamentos, fortes ligações, socioeconômicas e culturais com a escala geográfica local e regional; enraizamentos estes que traduzem estreita relação com o rio, não simplesmente pela localização absoluta, o fato de estarem à beira do rio, mas e, principalmente, por apresentarem uma interação funcional (a exemplo da circulação fluvial e uso para as atividades domésticas), de subsistência material (fonte de recursos alimentares), lúdica (uso do rio para o lazer) e simbólica (imaginário sociocultural). Por isso são, a rigor: a) cidades pequenas quanto ao seu tamanho populacional e à extensão de seu formato territorial; b) localizadas nas margens dos rios e, em geral, de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água e, ainda, o tamanho de seu curso fluvial, sendo este, inclusive, um importante atributo fisiográfico a ser considerado; c) tradicionais, no sentido do ordenamento espacial do conjunto espacial em que se inserem, do padrão de seu ordenamento intraurbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais (TRINDADE JR.; SILVA; AMARAL, 2008).

Em decorrência desses últimos atributos, são cidades com pouca modernização econômica e territorial, onde o chamado meio técnico-científico informacional se faz presente de maneira muito tímida, se comparadas a outras cidades da Amazônia como Belém, Santarém, Marabá etc.

De qualquer forma, não podemos pensar essas realidades como sendo excludentes e duais. Pelo contrário, a convivência de relações, de temporalidades, de espacialidades e de padrões territoriais, nos faz reconhecer a complexidade do processo de urbanização na região, conforme poderemos constatar para a realidade do baixo Tocantins.

A FACE HÍBRIDA DE BAIÃO, CAMETÁ E MOCAJUBA POR MEIO DO TRAÇADO URBANO

Para chegar às sedes municipais de Baião, Cametá e Mocajuba há dois principais caminhos completamente diferentes a serem percorridos. O primeiro é através do rio Tocantins, que levará a uma apreciação das belezas naturais da região, a oportunidade de ver os povoados que habitam as ilhas, com uma paisagem marcada pela exuberância da natureza, onde predomina um tempo lento, o tempo do rio.

O segundo caminho, por sua vez, é definido pelo eixo rodoviário, que se instalou na sub-região, principalmente a partir da década de 1960 e de 1970, e nos revela outra dimensão, de cores menos verdes, lugares de agitação constante, onde são vistos vendedores à beira da estrada e onde predomina a piçarra, o asfalto e o barulho dos veículos. Trata-se de um tempo diferente do tempo do rio, um tempo mais rápido, que traz consigo grandes transformações que repercutem no cotidiano e no modo de vida dos moradores da cidade. Assim, as rodovias PA-156 (Transcametá) e PA-151 (Barcarena-Baião) configuram elementos de grande importância para a sub-região do baixo Tocantins e que devem ser levados em consideração na análise das cidades

ribeirinhas aqui tratadas.

As duas dinâmicas, uma relacionada ao rio e a outra à estrada, de maneira alguma devem ser percebidas de forma dissociada, e sim complementar, num hibridismo (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2008) de objetos, relações e significados, que nos revela diferentes temporalidades e espacialidades coexistentes. Também nos fornecem elementos iniciais que indicam mudanças e permanências presentes nas cidades de Baião, Cametá e Mocajuba, e de como está se dando a alteração da vida local, os atores que compõem o espaço urbano e a espacialidade associada a essas cidades ribeirinhas; discussão essa que constitui a questão central no presente trabalho.

Assim, para entender as mudanças e permanências na realidade socioespacial de Baião, Cametá e Mocajuba, é necessário analisar elementos presentes na vida dessas cidades ribeirinhas, que estão entre dois “grandes objetos” (SANTOS, 1995) espaciais: a Usina Hidrelétrica de Tucuruí e o complexo Albras/Alunorte, e têm no eixo rodoviário uma nova lógica de circulação/integração entre as cidades da sub-região do Baixo Tocantins:

Enquanto formações econômico-sociais do Baixo Tocantins, as cidades aqui consideradas para análise se apresentam enquanto híbridas no que se refere aos processos ligados ao rio e à estrada, às dinâmicas desenroladas através dos fluxos fluviais e às motivadas pelos fluxos rodoviários. Mas os termos da hibridização dessas cidades não estão apenas na dinâmica até aqui mostrada; expressam-se, também, na forma de relação entre os sujeitos, que caminha entre interações permeadas por uma hierarquia social cimentada pela notabilidade e interações dinamizadas

por uma lógica econômica do mercado, portanto, por interações (mercado)lógicas (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2008, p. 21).

Para ratificar essa dinâmica, do que mudou e do que permanece na realidade socioespacial dessas três cidades, bem como a sua dimensão híbrida, tomaremos como referência mapas que demonstram a evolução intraurbana de cada uma delas. Também lançamos mão de um reconhecimento das realidades analisadas por meio da observação sistemática de campo, e de um levantamento de dados por formulários aplicados junto aos habitantes locais. Tais procedimentos nos permitiram uma primeira aproximação a respeito da realidade socioespacial e das mudanças e permanências que ocorreram e ocorrem nas sedes municipais aqui consideradas.

Como já discutido anteriormente, as cidades ribeirinhas da Amazônia não podem ser analisadas apenas por um aspecto, principalmente no que se refere às abordagens que as veem como formações urbanas à beira-rio simplesmente. De igual forma, não devem ser vistas como cidades fechadas em si e que negam a existência de outras cidades ou fragmentos de cidades presentes em seu espaço, principalmente no que se refere à dinâmica das estradas:

Também podemos dizer que as cidades ribeirinhas dos notáveis não se animam somente pela notabilidade. Não é apenas uma correnteza que dá corpo a estas cidades, mas uma multiplicidade de trajetórias, de tempos, de ritmos. A cidade do rio também se anima pela estrada, o que nos faz vê-las não como resultados de um passado estático ou de um futuro avassalador, mas como um espaço-tempo presente, denso e vivo,

cujos atributos maiores são a simultaneidade e a dinamicidade (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2008, p. 3).

Essa dinamicidade e simultaneidade foram observadas durante o trabalho de campo realizado em Baião, Cametá e Mocajuba, pela constatação dos padrões de evolução intraurbana das cidades. São eles: a) “ribeirinho”, em que a evolução do espaço urbano da cidade ocorre tomando como referência o direcionamento dado pelo rio; b) “espontâneo”, que ocorre quando há evolução da malha urbana sem nenhuma referência espacial mais específica, inclusive da via fluvial, sendo geralmente associado a interesses mais particulares de agentes privados e às necessidades básicas da população, como a moradia; c) “rodoviário”, que consiste em um padrão cuja dinâmica de apropriação do espaço está direta ou indiretamente relacionada à circulação rodoviária, ou seja, definido e direcionado pelas estradas principais ou vicinais; d) e “predefinido” ou “dirigido”, que consiste em um padrão de ocupação do espaço com base em loteamentos públicos ou privados. Esses padrões são fundamentais e nortearam nossa análise na tentativa de entender e visualizar o espraiamento da malha urbana das cidades – a forma espacial – e o porquê desse fenômeno – suas dinâmicas –, bem como as particularidades que as diferenciam.

Ressalta-se também que, embora os padrões sejam diferenciados e revelem processos distintos de apropriação do espaço, em hipótese alguma devem ser vistos de maneira estanque e sem relação entre si, uma vez que a cidade reflete a coexistência de padrões, de maneiras de uso do espaço e de tempos diferentes, ainda que

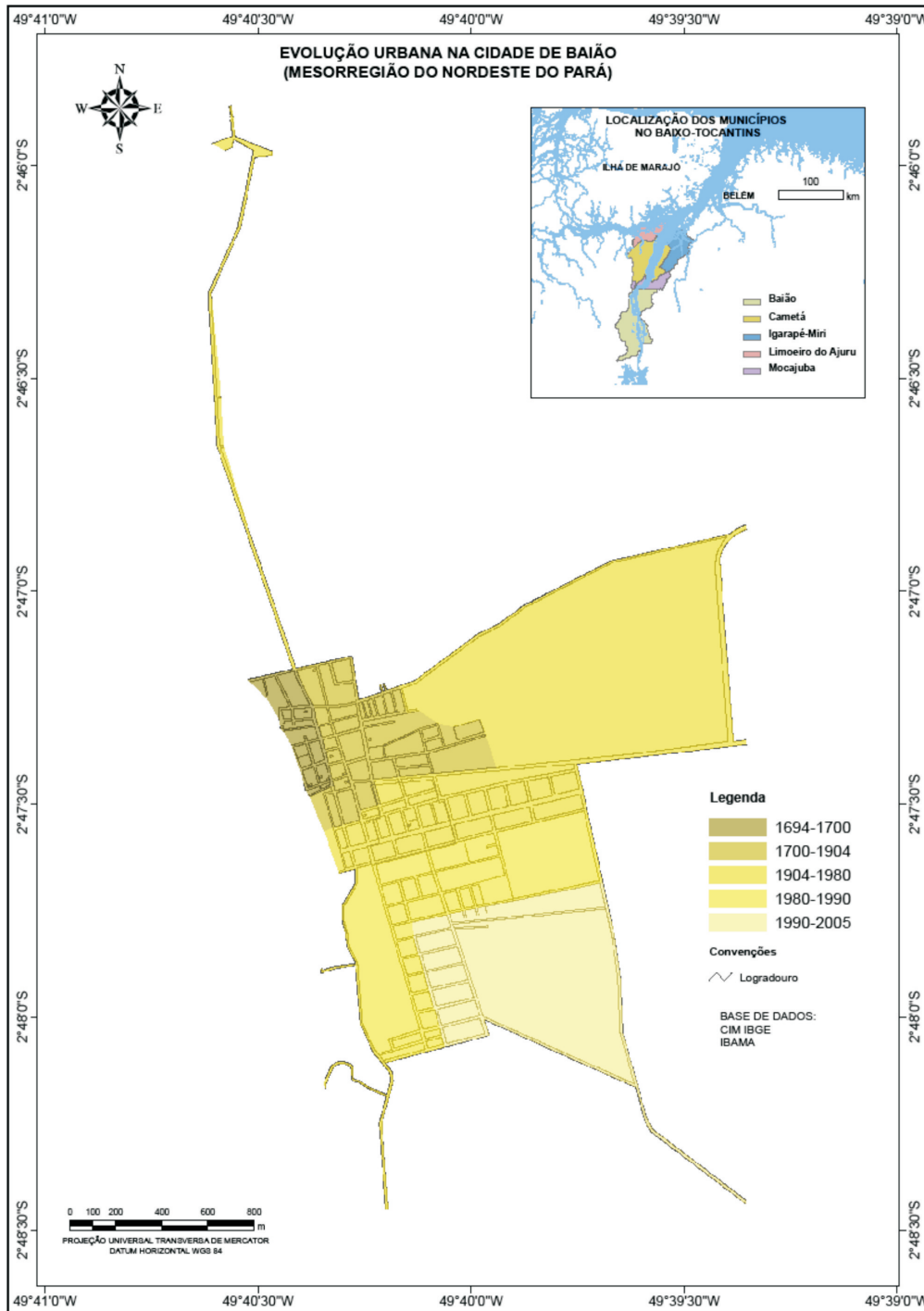
contraditoriamente articulados (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2008).

Assim, a partir da constatação dos padrões, foram definidos procedimentos para o levantamento de campo em Baião, Cametá e Mocajuba. Em cada uma dessas cidades foram selecionados três bairros com características específicas relacionadas a um ou a dois dos padrões acima definidos.

Em Baião, foram escolhidos o bairro Centro – que reflete o padrão ribeirinho; o bairro da Marambaia – que apresenta características mistas dos padrões aleatório e rodoviário, e os bairros Novo e Pilar – que se formaram a partir do padrão dirigido. Esses padrões são facilmente detectados por meio da leitura de diferenciação do traçado urbano no decorrer da evolução urbana da cidade (mapa 1).

No mapa 1, o período que vai de 1694 até 1700 revela o padrão de evolução urbana tipicamente ribeirinha, com presença da função residencial, comercial e de serviços, padrão esse que caracteriza o bairro Centro. No período de 1700 a 1980, o padrão aleatório e o rodoviário é predominante. Nesse momento ocorre a formação do bairro da Marambaia, que possui as mesmas funções do Centro. E, por fim, no período que vai de 1980 até 2005, visualiza-se notadamente o padrão dirigido, quando se formam os bairros: Novo e Pilar, caracterizados pela função residencial.

Em Cametá, o primeiro bairro escolhido foi o Centro, que se caracteriza pelo padrão ribeirinho. Para o padrão aleatório e rodoviário foi escolhido o bairro Nova Cametá, e para o padrão dirigido foi escolhido o bairro Primavera. A evolução urbana da cidade (mapa 2) também revela, pelo traçado urbano, a configuração desses padrões através do tempo.

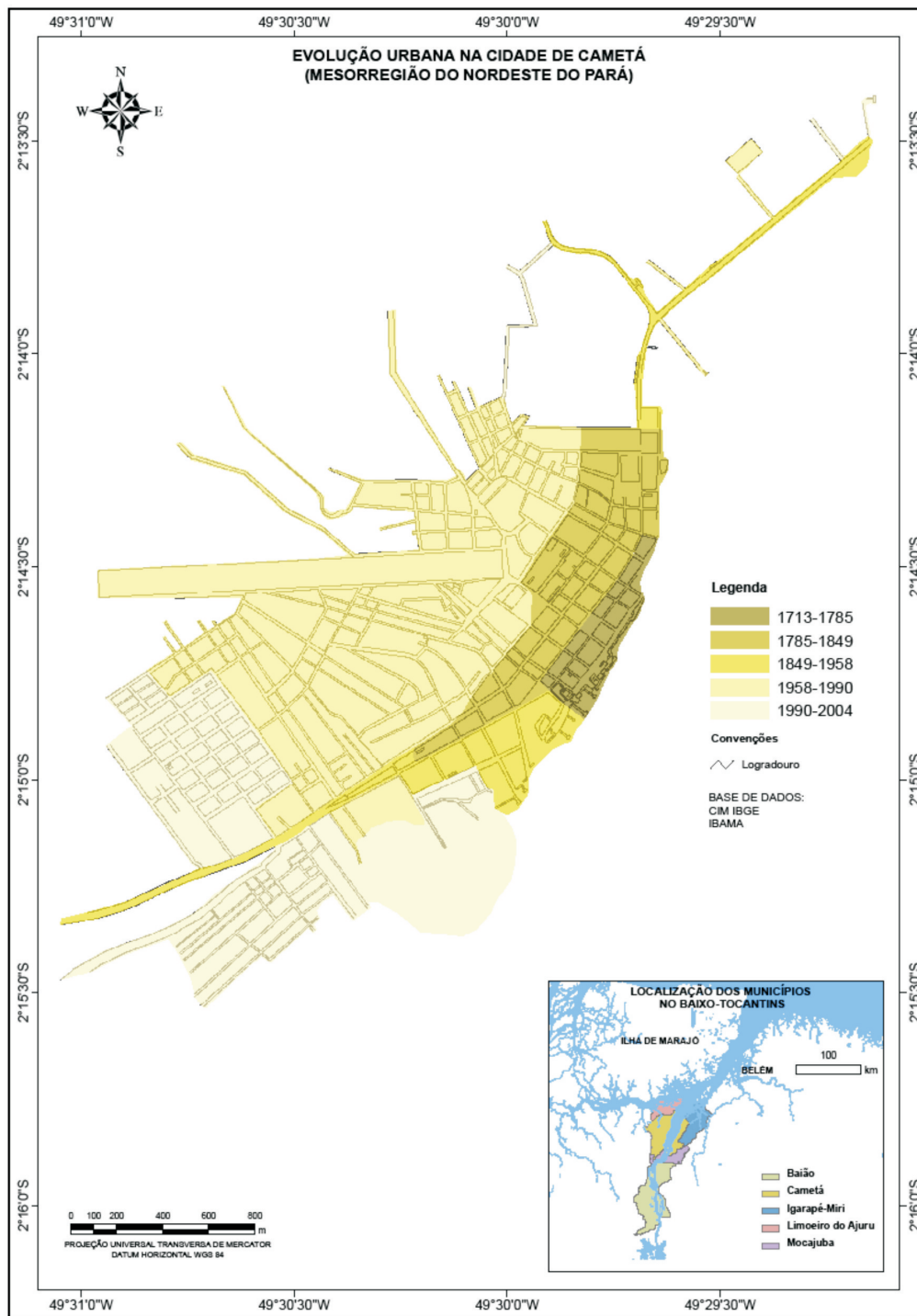


Fonte: Wilson Nascimento Jr., 2007.

O período de 1713 a 1958 caracteriza o padrão ribeirinho de organização intraurbana da cidade de Cametá. Com a função residencial, comércio e serviços, o bairro Centro, a exemplo de Baião, também é marcado. O período de 1958 a 2005 caracteriza o padrão aleatório e rodoviário, que possui função residencial e inclui sete bairros, entre

eles o da Nova Cametá. O mesmo período (entre 1958 e 2005) também revela o padrão dirigido, onde a função residencial é dominante, conforme ocorre no bairro Primavera.

Em Mocajuba, os bairros escolhidos foram o Centro, caracterizado pelo padrão ribeirinho; a Campina, definido pelo padrão

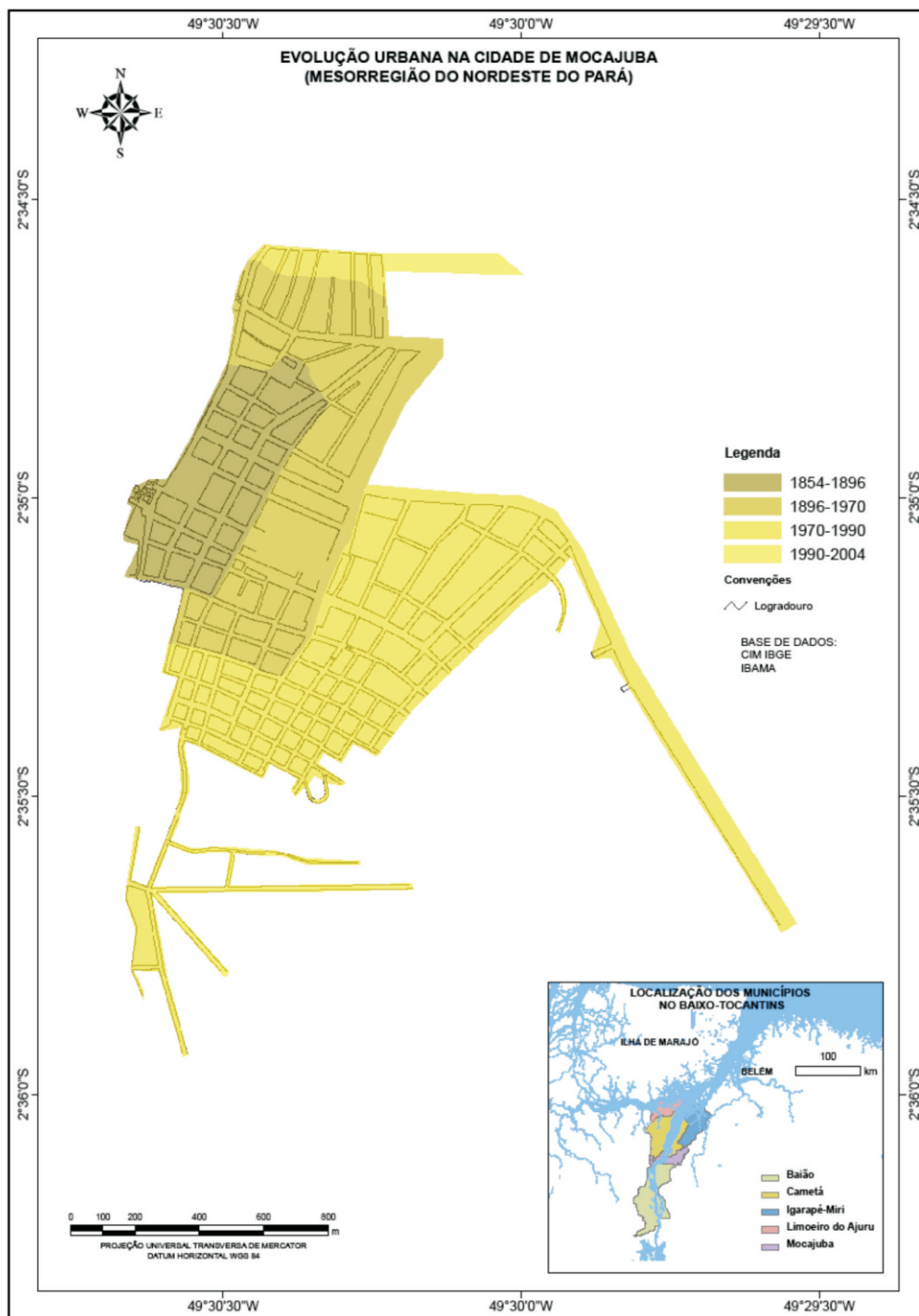


Fonte: Wilson Nascimento Jr., 2007.

aleatório combinado ao rodoviário; e o bairro Cidade Nova, onde se reconhece o padrão dirigido. A evolução urbana de Mocajuba (mapa 3) demonstra, pelo traçado urbano da cidade, a configuração desses padrões na produção do espaço intraurbano.

O primeiro período de expansão de Mocajuba (1854-1896) é marcado pelo padrão

ribeirinho, em função do traçado urbano e das formas-conteúdo presentes na cidade, notadamente influenciados pelo sentido do rio e dos processos socioespaciais a ele relacionados. No segundo período de expansão (1896-1970), predomina o padrão “espontâneo”, caracterizado por uma organização espacial relativamente aleatória,



Fonte: Wilson Nascimento Jr., 2007.

combinada de forma menos intensa ao padrão ribeirinho. No terceiro período (1970-2004), há o predomínio do padrão predefinido, ou seja, há primazia de uma racionalidade na prática do lotear ao se pensar a organização espacial, seja ela feita pela iniciativa pública ou pela iniciativa privada. Por fim, o quarto período de expansão (1970-2004), apresenta a uma espécie de mesclagem de dois padrões, o predefinido e

o espontâneo.

ENTRE MEANDROS DE RIOS E CURVAS DE ESTRADAS: AS MUDANÇAS E AS PERMANÊNCIAS

Para um melhor entendimento das mudanças e permanências vivenciadas pelas cidades aqui consideradas, serão analisados alguns dados resultantes dos levantamentos

de campo efetivados em Baião, Cametá e Mocajuba nos bairros selecionados como amostragem dos padrões espaciais intraurbanos nas três cidades. O levantamento foi feito junto à população local que desenvolve algum tipo de atividade econômica (comercial e de serviços), bem como com aquela população local considerada simplesmente como moradora dos bairros visitados e estudados.

De acordo com a tabela 1, que sistematiza dados levantados junto a comerciantes e prestadores de serviços, é possível perceber quanto o rio ainda é importante para enviar e receber mercadorias. Ao analisarmos os números, percebemos que, de forma geral, mais da metade dos comerciantes utiliza o rio (50,9%), sobretudo os da cidade de Cametá, onde esse número chega a 77,14%, visto que Cametá ainda depende sobremaneira do rio, uma vez que não possui uma ligação direta pela rodovia com cidades maiores e mais dinâmicas como Belém. Nas duas outras cidades, Baião e Mocajuba, o rio

também tem importância, porém é perceptível que este vem perdendo força diante da expansão da rodovia, sendo que isso fica mais evidente em Mocajuba, onde 71,43% dos informantes responderam que não utilizam ou que já utilizaram, mas não utilizam mais o rio para receber e enviar mercadorias.

A partir da leitura da tabela 2, é possível concluir, de um modo geral, junto à mesma categoria de informantes, que a rodovia ganhou importância em relação ao rio, evidenciando uma nova dinâmica na cidade, orientada para o eixo rodoviário. A tabela nos permite mostrar, também, que a grande maioria dos informantes que desenvolve alguma atividade comercial e de serviços, mais precisamente 87,7%, utiliza o eixo rodoviário como via de transporte de mercadorias. Apenas 12,3% desses comerciantes não utilizam a rodovia, já que, segundo o levantamento realizado nas cidades, a prática de comércio de produtos mais tradicionais, como o açaí, não precisa, necessariamente, utilizar a rodovia.

Utilização do rio para receber e enviar mercadorias	Baião		Cametá		Mocajuba		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	%
Utiliza	28	46,67	54	77,14	20	28,57	50,9
Já utilizou, não utiliza mais	14	23,33	4	5,72	20	28,57	19,1
Não utiliza	18	30,00	12	17,14	30	42,86	30
Total	60	100	70	100	70	100	100

Tabela 1 - Utilização do rio para receber e enviar mercadorias.

Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

Utilização da rodovia para receber e enviar mercadorias	Baião		Cametá		Mocajuba		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	%
Utiliza	55	91,67	56	80,00	64	91,43	87,7
Já utilizou, não utiliza mais	-	-	-	-	-	-	-
Não utiliza	5	8,33	14	20,00	6	8,57	12,3
Total	60	100	70	100	70	100	100

Tabela 2 - Utilização da rodovia para receber e enviar mercadorias

Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

Importância do transporte fluvial no passado	Baião		Cametá		Mocajuba		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Abs	%	%
Muito importante	40	66,67	61	87,13	49	70,00	74,60
Pouco importante	2	3,33	2	2,87	11	17,71	7,30
Nenhuma importância	18	30,00	7	10,00	10	14,29	18,10
Total	60	100	70	100	70	100	100
Importância do transporte fluvial hoje	Abs.	%	Abs.	%	Abs	%	%
Muito importante	20	33	59	84	24	34	50,63
Pouco importante	9	15	2	3	16	23	13,58
Nenhuma importância	31	52	9	13	30	43	35,79
Total	60	100	70	100	70	100	100

Tabela 3 - Importância do transporte fluvial em diferentes períodos para o desenvolvimento de atividades econômicas.

Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

A tabela 3 nos apresenta a queda na importância do transporte fluvial para as atividades econômicas nas três cidades, considerando a categoria de informantes voltada para o comércio e a prestação de serviços. De acordo com os números, 74,6% achavam o rio “muito importante” para o desenvolvimento das atividades econômicas no passado. Esse número caiu consideravelmente para 50,63%, quando foi perguntado aos informantes sobre a importância do transporte fluvial atualmente. Em Baião e Mocajuba essa transformação é

mais perceptível, pois o rio tem pouca ou nenhuma importância para 67% e 66% dos entrevistados, respectivamente. Em Cametá, esse processo foi menos intenso e o rio continua sendo fator decisivo para o desenvolvimento comercial para 84% das pessoas contatadas.

Complementando a informação anterior, a tabela 4 ratifica a importância que o transporte rodoviário vem ganhando para aquela categoria de informantes já mencionada. Quando se analisa as três cidades, percebe-se que a importância da rodovia deu um salto significativo, passando

Importância do transporte rodoviário no passado	Baião		Cametá		Mocajuba		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Abs	%	%
Muito importante	21	35,00	26	37,14	7	10,00	27,38
Pouco importante	33	55,00	24	34,28	42	60,00	49,76
Nenhuma importância	6	10,00	20	28,58	21	30,00	22,86
Total	60	100	70	100	70	100	100
Importância do transporte rodoviário hoje	Abs.	%	Abs.	%	Abs	%	%
Muito importante	51	85	55	78,57	61	87,14	83,57
Pouco importante	-	-	10	14,28	6	8,57	7,62
Nenhuma importância	9	15	5	7,15	3	4,29	8,81
Total	60	100	70	100	70	100	100

Tabela 4 - Importância do transporte rodoviário em diferentes períodos para o desenvolvimento de atividades econômicas.

Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

Importância do transporte fluvial hoje	Baião		Mocajuba		Cametá		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Ab s.	%	%
Muito importante	128	49,33	185	71,83	245	94,08	71,75
Pouco importante	115	44,17	67	25,08	11	4,33	24,53
Nenhuma importância	17	6,50	8	3,08	4	1,58	3,72
Total	260	100	260	100	260	100	100
Importância do transporte fluvial no passado	Abs.	%	Abs.	%	Ab s.	%	%
Muito importante	207	79,58	230	88,83	239	91,92	86,78
Pouco importante	40	15,58	25	9,33	14	5,50	10,14
Nenhuma importância	13	4,83	5	1,83	7	2,58	3,08
Total	260	100	260	100	260	100	100

Tabela 5 – Importância do rio hoje e no passado para a população residente.
 Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

de 27,38% no passado para 83,57% atualmente para aqueles que responderam que o transporte fluvial é “muito importante”. Segundo alguns informantes, esse salto se deve à rapidez e à qualidade da entrega dos produtos e, sobretudo, em decorrência da relação custo-benefício para esses comerciantes.

A tabela 5 e seguintes nos mostram outro ponto de vista, porém com resultados muito semelhantes. Aqui não são os comerciantes e prestadores de serviços, mas sim os residentes de um modo geral que destacam a alteração na importância do transporte fluvial, em função da chegada da rodovia. Isso fica evidente na tabela 5 quando visualizamos os números e percebemos a queda desse grau de importância, de 86,78% para 71,75%. Em Cametá, entretanto, percebeu-se algo peculiar, a rodovia ganha importância, mas isso não anula o significado do rio. Pelo contrário, o rio também se destaca notadamente para a população ribeirinha, passando de 91,92% para 94,08% para os que responderam que o transporte fluvial é “muito importante”.

A tabela 6 indica resultados

semelhantes ao das informações mostradas anteriormente: o ganho de força da rodovia. Para 69,89% dos informantes, o transporte rodoviário tinha pouca ou nenhuma importância no passado. Hoje, para 87,39%, o transporte rodoviário é muito importante. As três cidades apresentaram saltos representativos nas respostas dos moradores quanto à importância da rodovia e ao fluxo que ela proporciona.

Nesse sentido, essas cidades, que categoricamente são tratadas como ribeirinhas, parecem se dinamizar hoje não apenas pelos “meandros dos rios”. Há mudanças que se fazem sentir, seja do ponto de vista das atividades econômicas, seja do ponto de vista da vida cotidiana, não econômica da sociedade local, aproximando-se, portanto, da dinâmica imprimida pelas “curvas das estradas”. Isso mostra que essas duas lógicas se negam, mas também, e contraditoriamente, articulam-se e complementam-se em maior ou menor grau, de acordo com a realidade local considerada.

Tratam-se, portanto, de temporalidades e espacialidades não contemporâneas quanto à origem, mas coexistentes hoje, e que tendem a

Importância do transporte rodoviário hoje	Baião		Mocajuba		Cametá		Média
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	%
Muito importante	227	87,33	222	84,42	235	90,42	87,39
Pouco importante	25	9,83	38	15,58	24	9,17	11,53
Nenhuma importância	8	2,83	0	0,00	1	0,42	1,08
Total	260	100	260	100	260	100	100
Importância do transporte rodoviário no passado	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	%
Muito importante	36	13,50	79	30,58	118	46,25	30,11
Pouco importante	158	61,42	127	48,58	97	37,42	49,14
Nenhuma importância	66	25,08	54	20,83	45	16,33	20,75
Total	260	100	260	100	260	100	100

Tabela 6 - Importância da rodovia hoje e no passado para a população residente.
 Fonte: Trabalho de campo, outubro/2008.

definir tais cidades como sendo de natureza híbrida. Constata-se, por um lado, uma dinâmica econômica e uma vida cotidiana que se liga ao rio ainda, sendo esse último responsável pela (sobre)vivência de sujeitos econômicos e sociais que vivem nas cidades. Por outro lado, temos uma forma de circulação econômica e de nova relação com o tempo dos sujeitos sociais que tendem a incorporar cada vez mais o tempo da estrada.

É lícito, nesse caso, considerar cada realidade local. Baião e Mocajuba, por exemplo, localizadas na margem direita do Tocantins, parecem sofrer um processo de mudança muito maior pela facilidade de articulação a Belém por meio da rodovia. Isso as diferencia um pouco de Cametá, localizada na margem esquerda, e cuja ligação direta com Belém, por meio da estrada, ainda não se concretizou. Aquela cidade ainda depende de balsas, lanchas e barcos para efetivar a travessia de pessoas e mercadoria até a outra margem do rio, fato esse que reforça a maior dependência dela em relação à vida ribeirinha.

De qualquer forma, as duas primeiras cidades, Baião e Mocajuba, estão ligadas de maneira muito forte ainda à cidade de Cametá,

dessa última dependendo em termos de serviços e também, muitas vezes, em termos de comércio. Ademais, boa parte da circulação, seja através do rio, seja pela estrada, das duas primeiras cidades se direcionam a Cametá e, para tanto, o rio torna-se via de circulação essencial, posto ser por ele que se chega à outra margem, onde está Cametá.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a análise referente às cidades de Baião, Cametá e Mocajuba, concluímos que, embora essas cidades se apresentem com características que as definam como cidades ribeirinhas, elas também possuem outra face. Trata-se, nesse último caso, de uma lógica/racionalidade influenciada pela estrada, fato esse que define uma configuração de caráter “híbrido” em termos de forma e conteúdo espacial que articulam e (re)definem múltiplas relações.

Santos (1993), ao estudar as tendências das pequenas cidades, apontava que no Brasil moderno as “cidades dos notáveis” tendiam a ser substituídas pelas “cidades econômicas”. Nestas, figuras como o engenheiro agrônomo, o gerente de banco, os técnicos agrícolas

especializados, dentre outros, passam a substituir gradativamente, em termos de importância, figuras notáveis como o vigário, a professora primária e o juiz de direito. No caso da Amazônia, em especial da Amazônia oriental, aqui focalizada, parece que essa afirmação deve ser relativizada, haja vista que as “cidades dos notáveis” permanecem e convivem com as “cidades econômicas”, como se observa nas cidades do Baixo Tocantins.

Essa constatação nos ajuda a pensar aqui o que antes definimos como *cidades da floresta* e *cidades na floresta*. No caso analisado, as temporalidades e as espacialidades, do externo e do interno, do que chega e do que permanece, do que inova e do que resiste, do que enraíza e do que “desencaixa” (GIDDENS, 1991), parecem conviver, revelando particularidades que sugerem pensar políticas urbanas mais alinhadas a essas complexidades locais e que se distanciem tanto de uma Amazônia romantizada, aquelas das cidades ribeirinhas paradas no tempo, quanto de uma Amazônia estandardizada, aquelas das formas urbanas padronizadas e homogeneizadas. Mais que dualismos, as *cidades da* e *na floresta* parecem revelar conjuntamente novas configurações espaciais de natureza híbrida.

Assim, pensar as cidades ribeirinhas na Amazônia pressupõe considerar espaços múltiplos, de diferentes temporalidades, que coexistem e que se revelam nas microdinâmicas urbanas, onde o cotidiano desponta como categoria fundamental para se aproximar da realidade em questão; fato esse recorrentemente negligenciado pelas políticas públicas pensadas para esse tipo de cidade. No presente trabalho, esse microcosmo não foi analisado, mas os dados aqui sistematizados indicam a necessidade de imergir nesse mundo

para se entender as relações que aí se apresentam.

NOTAS

ⁱ O presente trabalho é parte integrante do projeto de pesquisa intitulado “Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências a jusante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (PA)”, coordenado pelo professor doutor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, e desenvolvido com o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Pará (Fapespa), entidade do governo do Estado do Pará, voltada ao desenvolvimento, à ciência e à tecnologia, e da Fundação Ford, por meio da Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (Fase) – Amazônia. Participaram da equipe de pesquisa e dos levantamentos de campo, além dos autores deste artigo, os geógrafos José Carlos da Silva Cordovil e Maria Júlia Veiga da Silva, mestres em Geografia pela Universidade Federal do Pará, e os alunos do Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia da Universidade Federal do Pará, Romário Valente Santos, Bianca Pinho e Isaias Farias. O levantamento foi feito por meio de formulários de campo aplicados em três bairros em cada uma das cidades estudadas, e direcionados para os habitantes, na categoria de moradores locais e para aqueles que, além de moradores, desenvolviam alguma atividade relacionada ao comércio e serviços. A amostragem dos bairros buscou considerar padrões diferentes de produção do espaço: o ribeirinho, o espontâneo e/ou rodoviário e o predefinido. Em cada um dos bairros foram aplicados formulários respeitando a uma amostragem estatística.

ⁱⁱ Geógrafo; Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP); estágio de pós-doutorado com ênfase em Políticas Urbanas no Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine (Université Paris III/Sorbonne Nouvelle - CNRS), França; Professor Associado III da Universidade Federal do Pará; Bolsista de Produtividade em Pesquisa 2 do CNPq.

E-mail: stclair@ufpa.br

ⁱⁱⁱ Bolsista PIBIC/FAPESPA - Universidade Federal do Pará (UFPA) durante o período de realização da pesquisa.

^{iv} Bolsista PIBIC/CNPq - Universidade Federal do Pará (UFPA) durante o período de realização da pesquisa.

REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha Koiffmann. Fronteira e urbanização repensadas. In: BECKER, B. K., MACHADO, L. O.; MIRANDA, M. *Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território*. Brasília: UnB, 1990, p. 131-144.

BECKER, Bertha Koiffmann. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1998 (Série Princípios).

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana na Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 49, n.º 3, p. 39-68, jul./set., 1987.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. *Amazônia, amazônias*. 2.ª ed. São Paulo: Contexto, 2005.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Unesp, 1991.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. *Cadernos IPPUR*, vol. XIII, n.º 1, jan./jul., 1999,

p. 109-138.

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

OLIVEIRA, José Aldemir. *Cidades na selva*. Manaus: Valer, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir. As pequenas cidades da Amazônia: espaços perdidos e reencontrados. In: DAMIANI, Amélia Luísa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho de Lima (Orgs.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. 2.ª ed. São Paulo: Contexto, 2001, p. 199-213 (Geosp: novas abordagens).

MALHEIRO, Bruno César Pereira; TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do baixo Tocantins (Pará). In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da et al. (Orgs.). *Pequenas e médias cidades na Amazônia*. Belém: UFPA, 2009, p. 59-92.

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008, p. 15-26.

POMPEU, José Danúzio Pinto. *Evolução territorial e urbana do município de Cametá*. Cametá: Novo Tempo, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAIÃO. *Baião: bicentenário de fundação*. Baião, 1979.

SANTOS, Milton. *Espaço e sociedade*. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985 (Col. Espaços).

_____. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. *A urbanização brasileira*. São

Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994 (Col. Geografia: Teoria e Realidade, 25).

_____. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, Edna Maria Ramos de; MOURA, Edila; MAIA, Maria Lúcia Sá (Orgs.). *Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço*. Belém: EDUFPA, 1995, p. 13-20.

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

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da. Rede Urbana na Amazônia dos grandes rios: uma tipologia para as cidades na calha do Solimões-Amazonas-AM. In: *Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, X, 2007. Anais. Florianópolis [s.n.], 2007.

SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da;

MALHEIRO, Bruno César Pereira. A face ribeirinha da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivências na diferença. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da (Orgs.). *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005, p. 145-169.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa. (Orgs.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008, p. 27-47.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, n.º 51, p. 113-137, mar./set., 2010.